

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	21.06.2012	öffentlich
Beirat für Behindertenfragen	27.06.2012	öffentlich
Bezirksvertretung Stieghorst	28.06.2012	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	03.07.2012	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Umgestaltung der Otto-Brenner-Straße zwischen Haus Nr. 238 und Detmolder Straße sowie der Osningstraße zwischen Detmolder Straße und Haus Nr. 86 im Rahmen der geplanten Fahrbahndeckensanierungen

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Die Maßnahme ist nur über eine Mischfinanzierung aus unterschiedlichsten Haushaltsansätzen und Förderprogrammen umsetzbar. Die konsumtiven Eigenmittel werden aus dem Rückstellungsprogramm, der Straßenunterhaltung und aus Festwert-Ansätzen für Lichtsignalanlagen gestellt. Die investiven Eigenmittel werden aus den Ansätzen für die Umgestaltung der Detmolder Straße und der Straßensanierung gestellt. Es sollen Fördermittel aus 3 verschiedenen Landesprogrammen akquiriert werden und es kommen zweckgebundene Landesmittel zum Einsatz. Die detaillierte Darstellung erfolgt in der Begründung des Beschlussvorschlages.

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

BV Stieghorst (zu 2.), 16.02.2012, TOP 5.1, Drs.-Nr. 3640/2009-2014

Beschlussvorschlag:

- 1.) Die Bezirksvertretungen Mitte und Stieghorst und der Beirat für Behindertenfragen empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

Der nachfolgend beschriebenen Umgestaltung der Otto-Brenner-Straße zwischen Haus Nr. 238 bis einschließlich dem Knotenpunkt mit der Detmolder Straße wird zugestimmt.

- 2.) Die Bezirksvertretung Stieghorst und der Beirat für Behindertenfragen empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

Der nachfolgend beschriebenen Umgestaltung der Osningstraße zwischen Detmolder

Straße und Haus Nr. 86 wird zugestimmt.

Begründung:

1. Ausgangslage:

1.1 Planungsanlass

In der Otto-Brenner-Straße sind im Herbst 2012 Kanalbauarbeiten geplant, anschließend ist eine Erneuerung des gebundenen Fahrbahnoberbaus auf dem Gesamtabschnitt bis zur Schweriner Straße vorgesehen.

Die Osningstraße befindet sich im Abschnitt Detmolder Straße bis Lipper Hellweg in der Prioritätenliste Radwege und im Abschnitt zwischen Detmolder Straße und Bodelschwinghstraße in der Prioritätenliste Fahrbahndeckenerneuerung der Bezirksvertretung Stieghorst. Sie befindet sich im Rückstellungsprogramm für Fahrbahndeckenerneuerungen des Amtes für Verkehr für das Jahr 2013.

1.2 Finanzielle Rahmenbedingungen

Die Haushaltsansätze des Amtes für Verkehr lassen den wünschenswerten Vollumbau der vorgenannten Straßenabschnitte und Knoten nicht zu, so dass alle nachfolgenden Umplanungsvorschläge im Rahmen der anstehenden Deckensanierung unter der Maßgabe einer Minimierung investiver Kostenanteile (Tiefbau) ansetzen. Dies bedeutet, dass die Umplanungen vorrangig Markierungslösungen zwischen den bestehenden Hochborden mit geringfügig erforderlichen baulichen Anpassungen darstellen.

2. Planungsgrundlagen

2.1 Verkehrsfunktion

Der Straßenzug Otto-Brenner-Straße – Osningstraße ist als Gemeindestraße bzw. klassifizierte Landesstraße (L 778) Teil des überbezirklichen Straßennetzes. (Anlage 1)

Der Straßenzug ist weiterhin im Abschnitt Otto-Brenner-Straße – Osningstraße (bis Lipper Hellweg) Teil des Radverkehrsnetzes NRW, südlich anschließend bis zur Bodelschwinghstraße Teil des in der polischen Beratung (Drs.-Nr. 3740/2009-2014) befindlichen Radverkehrsnetzes Bielefeld. In der 2011 durchgeführten Überprüfung dieses Radkatasters wurden die fehlenden Radverkehrsanlagen auf den Hauptverkehrsstraßen Otto-Brenner-Straße und Osningstraße identifiziert sowie Planungen für diese Streckenabschnitte empfohlen. Weiterhin sollte demzufolge an den Knoten mit der Detmolder Straße und dem Lipper Hellweg die Radverkehrsführung im gesamten Knoten überarbeitet werden.

Der Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld sieht die Anlage einer neuen Haltestelle zwischen Detmolder Straße und Lipper Hellweg vor.

Die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen werden in der Landesverkehrszählung 2010 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von rund 18.000 Kfz/24h in der Otto-Brenner-Straße sowie 18.000 bzw. 21.000 Kfz/24h in der Osningstraße nördlich bzw. südlich des Lipper Hellweges ausgewiesen. Da diese Zahlen jedoch vermutlich durch die Baustelle B 66 Detmolder Straße nur bedingt auf die heutige Situation übertragbar sind, wurde Anfang Mai am Knoten Detmolder Straße eine weitere städtische Verkehrszählung durchgeführt. Werktäglich wurden hier in der Otto-Brenner-Straße rund 22.000 Kfz und in der Osningstraße rund 29.000 Kfz gezählt.

Die aus dem städtischen Verkehrsmodell entwickelte Verkehrsprognose für das Jahr 2020, die

Bevölkerungs- und Mobilitätsentwicklung sowie Ergänzungen in der Infrastruktur (z. B. den Lückenschluss A 33) berücksichtigt, führt zu keinen signifikanten Veränderungen bis 2020. In der Otto-Brenner-Straße wurden in der Zählung im Mai 2012 145 Radfahrer ermittelt. In der Osningstraße wurden bis zum Lipper Hellweg 149 Radfahrer gezählt. Diese Zahl befindet sich in der Größenordnung der Landesählung 2010, die auf der Osningstraße täglich durchschnittlich 177 bzw. 125 Radfahrer in den Abschnitten nördlich bzw. südlich des Lipper Hellweg ausweist.

Entlang der Osningstraße verlaufen die im Schulwegplan der Osningsschule ausgewiesenen Schulwege. Sie sind hinsichtlich des Unfallgeschehens unauffällig. Seitens der Schulpflegschaft wurde eine weitere Verbesserung der Sicherheit der Schulwege angeregt.

3. Otto-Brenner-Straße

3.1 Bestand:

Die Otto-Brenner-Straße weist nördlich Haus Nr. 238 Hochbordradwege und sehr breite Fahrspuren (rund 5,00 m) auf. Auf dem südlich anschließenden Abschnitt ohne Radverkehrsanlagen setzen sich diese überbreiten Fahrspuren zunächst fort. Der Kfz-Stauraum zur Detmolder Straße ist heute sehr großzügig dimensioniert.

3.2 Planung (Anlage 2):

Im Rahmen der Erneuerung des gebundenen Oberbaus ist es möglich im Bereich der fehlenden Radverkehrsanlagen durch Markierung rund 2,00m breite Radfahrstreifen für beide Fahrrichtungen anzulegen. Diese erhalten im Bereich von Furten Roteinfärbungen, auf sonstigen Streckenabschnitten Piktogramme.

Die Erneuerung des gebundenen Oberbaus wird mit einem lärmindernden Splitmastixasphalt 0/8mm ausgeführt. Damit wird dem Ratbeschluss vom 16.12.2010 zur Prüfung lärmarrer Asphalte gefolgt.

Zur Verbesserung der Ausfahrt der Busse aus der Haltestelle, dem Verknüpfungspunkt und dem Betriebshof Sieker wird im Rahmen der Erneuerung der Lichtsignalanlage am Knoten Detmolder Straße eine Signalisierung vorgesehen (vergl. 4.2), die heutige Wartelinie durch eine Haltelinie ersetzt und ein Ausfahrtsignal auf einem zu errichtenden Fahrbahnteiler erstellt.

4. Knotenpunkt mit der B 66 Detmolder Straße

4.1 Bestand

Die Fahrbahndecke des Knotenpunktes wurde im Jahr 2011 erneuert. Zu diesem Zeitpunkt waren die unter 1.1 dargestellten Planungsanlässe nicht bekannt.

Die Umsetzung der Gesamtplanung kann jedoch nicht unter Aussparung der Fahrbahndecke erfolgen, da damit weder eine ganzheitliche Planung (Radwegelückenschluss!) noch eine ausreichend verkehrssichere Situation am Knotenpunkt hergestellt wird.

4.2 Planung (Anlage 3)

Im Knoten mit der Detmolder Straße verringern sich die Aufstelllängen geringfügig. Die Breite der Fahrspuren beträgt für die jeweils rechte Fahrspur einer Fahrrichtung 3,25m, für die jeweils linke Fahrspur 2,75m bis 3,00m. Diese Aufteilung ist unter Berücksichtigung des Rechtsfahrgebotes für den Schwerverkehr mit dem technischen Regelwerk vereinbar. Vorgenanntes hat voraussichtlich keine nennenswerten Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotens, aufgrund der

angestrebten Fahrspurverteilung auf der Osningstraße (Darstellungen zu 5.) können Vorsortierungseffekte in den Geradeauspuren der Knotenpunktzufahrt Otto-Brenner-Straße nicht ausgeschlossen werden.

Am Knotenpunkt Detmolder Straße wird der Radverkehr mittels Furten über den Knotenpunkt geführt. An den Knoten herangeführt wird er über die neu geplanten Radfahrstreifen in der Otto-Brenner- und Osningstraße sowie in der Detmolder Straße stadtauswärts in einem Schutzstreifen (aus dem Mischverkehr entwickelt) bzw. stadteinwärts aus der benutzungspflichtigen Nebenanlage über die Dreiecksinsel. Der linksabbiegende Radverkehr wird von Aufstelltaschen indirekt geführt. An drei Stellen erfolgt dies über eine Markierungslösung auf der Fahrbahn, an einer Stelle auf einer Dreiecksinsel. Um ausreichende Breiten für Radverkehrsanlagen zu erhalten, müssen die Dreiecksinseln teilweise geringfügig verkleinert werden. Alle Furten werden mit barrierefreien Elementen gemäß Beschlusslage (Drs.-Nr. 1313/2009-2014, Beschluss Stadtentwicklungsausschuss 30.11.2010) und nach aktuellem technischen Regelwerk (Leitfaden Straßen.NRW) nachgerüstet. Die heute freien Rechtsabbieger mit Fußgängerüberwegen werden bei der Erneuerung der Lichtsignalanlage zukünftig signalisiert. Die Ausstattung der Lichtsignalanlage erfolgt entsprechend der heutigen Situation mit akustischen und taktilen Signalgebern für Blinde und Sehbehinderte.

5. Osningstraße zwischen Detmolder Straße und ca. Haus-Nr. 86

5.1 Bestand

Zwischen Detmolder Straße und Lipper Hellweg wird der Straßenraum der Osningstraße von einer Vielzahl von Fahr- und Abbiegespuren für den Kfz-Verkehr dominiert. Die Osningstraße weist nördlich des Lipper Hellweges einen 4-streifigen Querschnitt mit einer rund 13m breiten Fahrbahn auf. Die Osningstraße besitzt keine Radverkehrsanlagen. Gesicherte Querungsmöglichkeiten sind an den Lichtsignalanlagen Detmolder Straße, Lipper Hellweg und Bodelschwingstraße sowie an der Fußgängerlichtsignalanlage in Höhe Windmühlenweg gegeben.

5.2 Planung

Im Rahmen der Deckensanierung ist es möglich, durch Markierung und geringfügige bauliche Eingriffe einen Rückbau der Straße in Verbindung mit der Anlage von Radverkehrsanlagen vorzunehmen. Diese Radverkehrsanlagen können mit einer Regelbreite von rund 2,00m markiert werden, wodurch sie streckenweise als Radfahrstreifen bzw. im Bereich bestehender Längsstellplätze (fehlender Sicherheitsstreifen) als Radschutzstreifen markiert werden. An Engstellen im Gesamtquerschnitt wird eine Reduzierung der Breiten der Radverkehrsanlagen auf 1,50 bis 1,60m erforderlich.

Für den Kfz-Verkehr wird die Anzahl der Fahrspuren verringert. Dies betrifft südlich des Lipper Hellweges eine Fahrspur in Fahrtrichtung Süd sowie nördlich des Lipper Hellweges jeweils einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Der Knoten Lipper Hellweg erfährt dadurch Einbußen in dessen Leistungsfähigkeit. In einer ersten Einschätzung, die auf Verkehrszahlen aus dem Jahr 2009 basierte, wurden die für die Spitzenstunde prognostizierten Wartezeiten und Rückstaulängen bei verkehrsabhängiger Steuerung (bereits heute vorhanden) als vertretbar eingestuft. Die Übertragung der rund 10% höheren Verkehrsbelastung aus der aktuellen Verkehrszählung führt jedoch zu der Einschätzung, dass in der Spitzenstunde keine befriedigende Leistungsfähigkeit mehr erreicht wird. Überlastungseffekte in der Spitzenstunde sind daher nicht auszuschließen. Dies wird möglicherweise auch zu einer veränderten Routenwahl der Kfz-Nutzer im Stadtgebiet führen. Diese wird jedoch mangels nahegelegener Alternativstrecken eher großräumig (z.B. Mehrbelastung auf Detmolder Straße / Kreuzstraße / Artur-Ladebeck-Straße) erfolgen, ein Ausweichen in benachbarte Wohngebiete ist nicht zu befürchten. Für den Lipper Hellweg kann dies in der Spitzenstunde zu einer Verkehrsverlagerung z. B. auf die Detmolder Straße führen, jedoch ist von der verkehrlichen Überlastung auch der Busverkehr betroffen.

Am Knoten Lipper Hellweg (Anlage 4) wird für den stadtauswärts linksabbiegenden Radverkehr in der westlichen Nebenanlage eine Aufstelltasche zum Linksabbiegen sowie eine Furt in den Lipper Hellweg angelegt. Aufgrund der Vielzahl der Fahrspuren wurden direkte Führungen des Linksabbiegens verworfen. Der stadteinwärts linksabbiegende Radverkehr wird über die Fußgängerfurt geführt, was nicht als optimale Führung angesehen werden kann. Da sich die Maßnahmen auf den Sanierungsbereich beschränken müssen, werden für den Radverkehr im Lipper Hellweg im Einmündungsbereich keine zusätzlichen Radverkehrsanlagen angeboten.

Alle Furten des Knotenpunktes Lipper Hellweg werden mit barrierefreien Elementen gemäß Beschluslage (Drs.-Nr. 1313/2009-2014, Beschluss Stadtentwicklungsausschuss 30.11.2010) nachgerüstet. Die Ausstattung der Lichtsignalanlage erfolgt entsprechend der heutigen Situation mit akustischen und taktilen Signalgebern für Blinde und Sehbehinderte.

Südlich des Lipper Hellweges wird in der Fahrbahnmitte ein 2,00 bis 2,50m breiter Zwischenstreifen angeordnet. Dieser wird mit begrünten Inselköpfen gegliedert. Die wünschenswerte Anordnung größerer Bäume, die der Gliederung des Straßenraums dienen würde, ist aufgrund eines darunter liegenden Kanals nicht möglich. Die Begrünung wird daher vorrangig mit flachwurzelndem Buschwerk und Stauden (Beispiel Anlage 7) erfolgen. Diese Bepflanzung wird auf mineralischem Pflanzsubstrat erfolgen, um den Unterhaltungsaufwand zu minimieren. Im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und der Verträglichkeit mit dem Kanal werden zusätzlich flachwurzelnde Bäume (hier: Felsenbirne) ergänzt um weitere vertikal gliedernde Elemente im Straßenraum zu erhalten. Auf der Strecke wird der Zwischenstreifen jedoch nur markiert und ist überfahrbar. Er dient einerseits zur Abwicklung der Abbiegebeziehungen in private Grundstückszufahrten, so dass diese den durchgehenden Verkehr nicht behindern, andererseits dient er an den kleineren Knotenpunkten der Aufweitung des Fahrstreifens zu einer 5,25-5,75m breiten Kombispur. Ein regelwidriges Beparken des Zwischenstreifens ist aufgrund des fehlenden Parkdrucks nicht zu erwarten.

Im Zwischenstreifen können aufgrund der Verkehrsbelastung der Osningstraße keine Mittelinseln als Querungshilfe angeordnet werden. Die der Verkehrsbelastung angemessene Querungshilfe ist die Fußgängerlichtsignalanlage. Die Anordnung einer weiteren Fußgängerlichtsignalanlage zwischen der Bodelschwingstraße und dem Windmühlenweg wurde geprüft. In diesem Bereich liegt weder eine Häufung von Unfällen in Bezug auf die Querung der Fahrbahn vor, noch besteht aufgrund der relativ lockeren Bebauung ein hoher oder ein gebündelter Querungsbedarf. Alle öffentlichen Einrichtungen in diesem Bereich sind gleichwertig über die bestehenden Lichtsignalanlagen erreichbar. Im Ergebnis kommt eine weitere Fußgängerlichtsignalanlage nicht in Betracht. Diese Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde wird vom Schulamt geteilt.

Die Radfahr- und -schutzstreifen erhalten im Bereich von Furten Roteinfärbungen, auf sonstigen Streckenabschnitten Piktogramme. Die Fahrbahndeckenerneuerung wird mit einem lärmindernden Splitmastixasphalt 0/8mm ausgeführt. Damit wird dem Ratbeschluss vom 16.12.2010 zur Prüfung lärmarter Asphalte gefolgt.

Im Umbauabschnitt wird bereits 2012 ein neues Paar Bushaltestellen in Höhe des Windmühlenweges in Fahrbahnrandlage angelegt. Die Neuanlage dieser Bus-Haltestellen erfolgt barrierefrei mit Kap-Steinen und gemäß dem Bielefelder Standard. Weiterhin besteht die Möglichkeit, die Haltestelle Waldkrug ebenfalls barrierefrei anzulegen. Dazu wird die heutige Busbucht in Fahrtrichtung stadtauswärts aufgegeben und die Haltestelle am Fahrbahnrand in Kaplage ausgebaut. Stadteinwärts wird im Hinblick auf spätere weitergehende Planungen der Standort weiter nördlich in Kaplage angeordnet.

Die Fußgänger-Lichtsignalanlage Windmühlenweg wird mit barrierefreien Elementen gemäß Beschluslage (Drs.-Nr. 1313/2009-2014, Beschluss Stadtentwicklungsausschuss 30.11.2010) ausgerüstet und akustische und taktile Signalgeber für Blinde und Sehbehinderte werden nachgerüstet.

Am 11.05.2012 fand ein Termin zwischen Schulleitung, Schulpflegschaft und einer

Elternvertreterin der Osningschule und den Ämtern für Verkehr und Schule statt. Im Ergebnis sind folgende Anregungen geprüft worden:

Geschwindigkeitsniveau zw. Bodelschwingstr. und Windmühlenweg: Die Aufstellung eines Verkehrszählers, der das Geschwindigkeitsniveau verdeckt ermittelt, wurde angeordnet. Die Verwaltung hofft, dass bis zur Sitzung der Bezirksvertretung Stieghorst eine Auswertung vorliegt und wird hierzu mündlich berichten.

Dialogdisplay: Der Aufbau eines Dialogdisplays sollte erst nach einer Eingewöhnungsphase nach abgeschlossenem Umbau diskutiert werden, da der Umbau ja bereits der Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus dienen soll.

Verkehrliche Beschilderung Schulweg (-querung) an der Osningstraße: Die Schule befindet sich nicht direkt an der Osningstraße, sondern am Lipper Hellweg. Darüber hinaus wird die Gefahr, dass Kinder dort häufig ungesichert auf die Fahrbahn laufen, aufgrund der bestehenden Fußgänger-Lichtsignalanlage, die von den Schülern auch genutzt wird, nicht gesehen. Die Prüfung der Straßenverkehrsbehörde ergab demzufolge, dass die Anbringung eines Verkehrszeichen „Kinder“ verkehrlich nicht notwendig ist.

Möglichkeit der Anbringung eines Verkehrswacht-Banners: Das Amt für Schule hat diese Frage mit der Verkehrswacht rückgekoppelt. Seit einigen Jahren werden aus Sicherheitsgründen keine Banner mehr über Straßen aufgehängt. Es können jedoch Verkehrswacht-Banner an Schulen, Häusern und auch Gartenzäune (Einverständnis der Eigentümer vorausgesetzt) befestigt werden. Die Verkehrswacht stellt die Banner zur Verfügung. Für die Befestigung muss die Schule allerdings in der Regel selbst tätig werden.

Linksabbiegen in die Neue Straße (Anlage 5): Seitens der Schulleitung wurde einer Verbesserung des Linksabbiegens in die Neue Straße angeregt. Der bis in diesen Bereich reichende morgendliche Rückstau von der Anlage am Lipper Hellweg führt dazu, dass ein wartender Linksabbieger ggf. von zwei Fahrzeugen durchgelassen werden muss. Diesen Effekt kann die vorliegende Planung leider nicht lösen. Es wurde in einer Untervariante untersucht eine Abbiegetasche einzurichten und die Doppelspur stadteinwärts erst nördlich davon beginnen zu lassen. Aufgrund der sich dadurch stark verkürzenden Stauräume der Anlage Lipper Hellweg und damit nochmals verstärkenden Auswirkungen auf diesen Knoten wurde diese Planung jedoch verworfen.

Erkennbarkeit der Fußgängerlichtsignalanlage Windmühlenweg für aus dem Windmühlenweg rechts einbiegende Fahrzeuge: Seitens der Schulpflegschaft wurde von Rotverstößen beim Einbiegen aufgrund mangelnder Erkennbarkeit berichtet. Eine Ergänzung der Lichtsignalanlage ist nicht möglich, da bereits ein Zusatzsignal für Rechtseinbieger aus dem Windmühlenweg installiert ist, das die Erkennbarkeit verbessert. Da das Rotlichtfahren ein allgemeines Problem ist, das nicht nur an dieser Lichtsignalanlage auftritt, wird die Verwaltung einen entsprechenden Hinweis an die Polizei zur Überwachung richten.

Signalprogramm der Lichtsignalanlage Bodelschwingstraße: Die Schulpflegschaft berichtete darüber, dass die gleichzeitige Freigabe der beiden Fußgänger-Furten nicht in einem Zug begehbar seien. Die dadurch sehr langen Wartezeiten für Schüler führten zu hohen Wartezeiten oder sogar Diagonal-Queren durch die Schüler. Dieser Punkt ist bereits mehrfach mit dem Schulamt und der Schulpflegschaft sowie einzelnen Bürgern letztmalig 2007 bzw. 2010 thematisiert worden. Wegen der konfliktfreien Schaltung für die Fußgänger und der Länge der zu schaltenden Grünzeit ist die Situation nicht änderbar. Diese Schaltung stellt in Bielefeld jedoch eine besonders sichere Querungsmöglichkeit für Schüler dar. Auch hier bietet sich eine verstärkte Überwachung durch die Polizei an.

6. Osningstraße zwischen ca. Haus-Nr. 86 und Ortsdurchfahrtgrenze (Anlage 6)

6.1 Provisorischer Anschluss an den Bestand in Höhe Haus Nr. 86:

Der vorgeschlagene Umbau der Osningstraße endet in Höhe Haus Nr. 86, da die Fahrbahndecke im südlich anschließenden Abschnitt keinen Sanierungsbedarf aufweist. Der Anschluss an den 4-streifigen Bestand erfordert einen Eingriff auf wenigen Metern in die kürzlich sanierte

Fahrbahndecke.

6.2 Knoten Bodelschwingstraße (Anlage 8):

Die Fortsetzung des Umbauquerschnitts bis zur Bodelschwingstraße und dortige Anordnung von Radverkehrsanlagen würde zu einem Verzicht auf die zweite Linksabbiegspur von der Bodelschwingstraße in die Osningstraße führen. Dies würde zum jetzigen Zeitpunkt mit den bestehenden Verkehrsbelastungen zu nicht vertretbaren Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotens mit hohen Rückstaulängen und Wartezeiten in der Spitzenstunde führen und kann daher derzeit nicht empfohlen werden. Ein später ggf. neu zu beurteilender Umbau in Folge einer anstehenden Fahrbahndeckenerneuerung ist in Anlage 8 dargestellt.

6.3 Abschnitt bis zur Ortsdurchfahrtsgrenze (Anlage 9):

Auch für den Abschnitt bis zur Ortsdurchfahrt besteht die Möglichkeit im Rahmen einer späteren Deckensanierung Radfahrstreifen zu markieren und den Querschnitt mit 3,25m breiten Fahrspuren und 2,50m breiten Zwischenstreifen bis in Höhe Oetzer Weg fortzuführen. Dort könnte für den Rad- und Fußverkehr eine Mittelinsel als Querungshilfe eingebaut werden. Ein möglicher Umbau in Folge einer späteren Fahrbahndeckenerneuerung ist in Anlage 9 dargestellt.

6.4 Ausblick

Die Verwaltung empfiehlt die Verkehrsentwicklung auf der Osningstraße vor dem Hintergrund großräumiger Verkehrsverlagerungen (Lückenschluss A 33, Anschluss OWD, Erhöhung des Netzwidestandes durch vorhergehend dargestellte Maßnahmen) und die Erneuerungsbedürftigkeit der Fahrbahndecken sowie die Entwicklung der finanziellen Handlungsspielräume abzuwarten und ggf. einen Umbau in diesem Bereich zu einem späteren Zeitpunkt erneut zu beraten.

7. Kosten und Finanzierung:

7.1 Kosten

Die Sanierung der Otto-Brenner-Straße wird für den Gesamtabschnitt von der Schweriner Straße bis zum Knotenpunkt mit der Detmolder Straße einschließlich Markierung auf ca. 515.000 € geschätzt.

Die Fahrbahndeckenerneuerung der Osningstraße wird einschließlich der ergänzenden baulichen Anpassungen zu deren Umgestaltung auf ca. 370.000 € abgeschätzt. Die erforderlichen Anpassungen der Lichtsignalanlagen beträgt ca. 15.000 €.

Die erforderlichen baulichen Anpassungsarbeiten am Knotenpunkt mit der Detmolder Straße werden auf ca. 215.000 € geschätzt, die Erneuerung der Lichtsignalanlage auf 178.000 €.

Die Gesamtkosten der Maßnahme werden auf 1,293 Mio. € abgeschätzt.

7.2 Anliegerbeiträge

Für die straßenbautechnische Erneuerung der Otto-Brenner-Straße ist eine Beitragspflicht der Anlieger nach dem KAG gegeben.

7.3 Förderung der Wiederherstellung der Otto-Brenner-Straße

Für den städtischen Anteil an der Erneuerung der Otto-Brenner-Straße auf dem Gesamtabschnitt bis zur Schweriner Straße ist es gelungen, für deren Sanierung eine 75%ige Landesförderung zur Wiederherstellung zu erwirken, da sie Umleitungsstrecke der Fördermaßnahme B 66 Detmolder

Straße war. Der ergänzende städtische Eigenanteil wird aus den Haushaltsansätzen des investiven Budgets für die Straßensanierung bereitgestellt, die finanziellen Handlungsspielräume in diesem Budget für andere Maßnahmen werden für das Jahr 2013 dadurch sehr gering.

7.4 Förderung der Anpassung und Erneuerung der Lichtsignalanlage Detmolder Straße

Die Anpassung der Signalisierung des Knotenpunktes mit der Detmolder Straße einschließlich der Signalisierung der Ausfahrt Sieker erfolgt im Rahmen eines eigenständigen Förderprogramms zur ÖPNV-Beschleunigung. Ein Förderbescheid des Landes liegt vor. Aufgrund nicht zuwendungsfähiger Kostenanteile ist mit einer durchschnittlichen Förderquote von rund 50% zu rechnen. Der städtische Eigenanteil wird aus dem Budget des Amtes für Verkehr für das Jahr 2013 bereitgestellt.

7.6 ÖPNV-Pauschale

Der barrierefreie Ausbau der 2 Bushaltestellen-Paare in der Osningstraße erfolgt aus zweckgebundenen Landesmitteln der ÖPNV-Pauschale.

7.5 Rückstellungsprogramm

Die Erneuerung der Fahrbahndecke der Osningstraße erfolgt aus dem konsumtiven Rückstellungsprogramm des Amtes für Verkehr für das Jahr 2013.

7.6 Förderung der Anlage von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Für die über die Ertüchtigung der Fahrbahnoberflächen hinausgehenden Maßnahmen zur Umgestaltung der Osningstraße, des Knotenpunktes Detmolder Straße und der Otto-Brenner-Straße (Markierung, Anpassungen an Verkehrsinseln, Nebenanlagen und an den Lichtsignalanlagen Lipper Hellweg und Windmühlenweg) ist beabsichtigt, Landesfördermittel zu beantragen. Da der erforderliche reguläre zeitliche Vorlauf für die Inanspruchnahme von Fördermöglichkeiten für das Jahr 2013 nicht mehr gegeben ist, wurde der Stadt Bielefeld in Aussicht gestellt, bei sehr kurzfristigem Einreichen eines Förderantrags bis zum 30.06.2012 Fördermöglichkeiten (erwartet wird eine Förderung mit 75%) zu eröffnen. Die Verwaltung wird versuchen diesen engen Zeitrahmen zunächst auch ohne einen politischen Beschluss zu halten. Eine finanziell geringfügige Änderung des Antrags bis zum Jahresende 2012 bleibt möglich. Der ergänzende städtische Eigenanteil wird aus den Haushaltsansätzen der Budgets für die Straßensanierung und Lichtsignalanlagen bereitgestellt, die finanziellen Handlungsspielräume für andere Maßnahmen in diesen Budgets werden 2013 dadurch sehr gering. Es ist nicht auszuschließen, dass die Aufnahme dieser Fördermaßnahme Auswirkungen auf die Bereitstellung des städtischen Eigenanteils für andere in der Planung befindlichen Fördermaßnahmen hat.

Anlagen:

1. Übersichtslageplan
2. Querschnitt Otto-Brenner-Straße
3. Ausschnitt Lageplan Knotenpunkt Detmolder Straße
4. Ausschnitt Lageplan Knotenpunkt Lipper Hellweg
5. Ausschnitt Lageplan Einmündung Neue Straße
6. Querschnitt Osningstraße
7. Bepflanzungsbeispiele
8. Konzept Lageplan Knoten Bodelschwingstraße (nur nachrichtlich)
9. Konzept Lageplan Osningstraße südl. Bodelschwingstraße (nur nachrichtlich)

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss