

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Dornberg	26.11.2015	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	01.12.2015	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Punktuelle Maßnahmen Twellbachtal - K 20

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Investive Kosten: 100.000,- €

Folgekosten: 500,- € / Jahr

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

- AG Stadtteilentwicklung Dbg, 15.09.15, TOP 3
- BV Dbg, 01.10.15, TOP 11

Beschlussvorschlag:

a) Die Bezirksvertretung Dornberg beschließt:

Innerhalb der Ortsdurchfahrt der Straße Twellbachtal – K 20 werden auf der Fahrbahn abschnitts-weise nacheinander Radfahrer-Schutzstreifen und Pkw-Parkflächen aufmarkiert. Eine Fußgänger-Querungshilfe wird erneuert und baulich optimiert. Fünf Pflasternasen werden hergestellt. Die Beschlussfassung erfolgt auf Grundlage der Anlage 1 (Karte), Anlagen 2 bis 4 (Lagepläne 101–103) und Anlagen 5 bis 8 (Querschnitte A-D).

b) Die Bezirksvertretung Dornberg empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

Außerorts der Straße Twellbachtal wird zwischen Ortstafel und Wiesengrund ein 130 m langer Gehwegabschnitt verbreitert. Punktuell werden Markierungen für Radfahrer aufgebracht. Die Be-

schlussfassung erfolgt auf Grundlage der Anlage 4 (Lageplan 103) und Anlage 9 (Querschnitt E).

Zusammenfassung

Eine Fahrbahnsanierung am Twellbachtal bietet die Chance auf flankierende bauliche Maßnahmen für Radfahrer, Fußgänger und Anwohner (Parken). Die Maßnahmen erfolgen im wirtschaftlich vertretbaren und rechtlich zulässigen Rahmen. Der Straßenraum bleibt baulich weitgehend unverändert. Mittels optimierter Fahrbahnmarkierung und punktuellen Umbauten werden die konkurrierenden Nutzungsansprüche der Straßennutzer hinreichend berücksichtigt. Es werden drei unterschiedliche Bauabschnitte gebildet. Sie folgen den Planungsschwerpunkten Radverkehr – Verkehrsberuhigung/Anliegerparken – Übergang Ortslage/außerorts. In der Ortslage entfällt das Mitbenutzen der Gehwege durch Radfahrer. Die Fahrbahn in der Ortslage wird optisch schmaler. Außerorts wird der Geh-/Radweg bis zum „Wiesengrund“ verbreitert. Die Maßnahmen sind Teil des „Gesamtkonzeptes Radverkehr“ im Quartier. Die Baukosten betragen ca. 100.000,- €. Anliegerbeiträge entstehen nicht.

Ausführliche Begründung:

1. Anlass

Die Bezirksvertretung Dornberg hat das Amt für Verkehr mehrfach zur Erarbeitung von Konzepten zur Verkehrsberuhigung und Verkehrsvermeidung aufgefordert.

Für das Twellbachtal ist 2016 über die komplette Länge eine Fahrbahnsanierung geplant. In diesem Zuge plant das Amt für Verkehr bauliche und verkehrliche Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

2. Situation

Die Straße „Twellbachtal“ gehört zum klassifizierten Straßennetz mit nahräumiger Verbindungsfunktion im Westen Bielefelds. Sie verknüpft die Dornberger Straße mit der Wertherstraße. Die Straße verläuft auf 850 m Länge innerorts und daran anschließend auf 450 m außerorts bis zur Wertherstraße. Straßenbeleuchtung ist vorhanden. Die Unfallstatistik ist unauffällig. Die Verkehrsmengen liegen bei 5.000 bis 7.000 Kfz pro Tag (davon 7,5 % Schwerverkehr). Der überwiegende Anteil ist Durchgangsverkehr. Linienbusse verkehren nicht. Es fahren ca. 70 Radfahrer pro Tag. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Über das Twellbachtal verläuft eine *Bielefelder Radverkehrs-Hauptroute*.

Innerorts ist Parken zulässig und vorhanden. Verkehrszählungen morgens und abends ergaben zwischen 8 und 17 parkende Pkw. Die Fahrbahnbreiten betragen i.M. 7,50 m. Es sind beidseitig Gehwege vorhanden. Die Gehwegbeschilderung trägt (jeweils in Fahrtrichtung) den Zusatz „Radfahrer frei“. Die geschlossene, beidseitige Bebauung beginnt bei Haus-Nr.121 mit einer Fußgänger-Querungshilfe. Sie endet nach einer 45°-Kurve an einer Brücke. Kfz-Geschwindigkeitsmessungen im Jahr 2010 ergaben über 7 Tage gemessen ca. 20% Überschreitung (>50 km/h). Geschwindigkeiten über 70 km/h wurden nicht gemessen.

Außerorts wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h beschränkt. Hier verläuft westseitig ein 2,20 m breiter Gehweg. Die Fahrbahnbreiten variieren von 6,0 bis 7,0 m. Die Gehweg-Beschilderung trägt (in Fahrtrichtung) den Zusatz „Radfahrer frei“. Der Verkehr an der Kreuzung mit der Wertherstraße wird durch eine Lichtsignalanlage geregelt.

3. Planung

Planungsziele sind das Einhalten der zul. Höchstgeschwindigkeit in der Ortslage, das bedarfs-orientierte Strukturieren des Parkens, das Fördern des Radverkehrs und die Optimierung der Verkehrssicherheit von Fußgängern. Dabei dürfen Funktion und Bedeutung der Kreisstraße für

den überörtlichen Verkehr nicht vernachlässigt werden. Die Planung besteht aus drei Abschnitten:

1..1Dornberger Str.- Haus-Nr.90 (L=300 m, Ortsdurchfahrt, lockere Bebauung)

- a) Beidseitig der Fahrbahn werden mind. 1,35 m breite Radfahrer-Schutzstreifen aufmarkiert. Die Restfahrbahnbreite beträgt mindestens 4,75 m. Das Anwohnerparken entfällt weitgehend.
- b) Die Fußgänger-Querungshilfe bei Haus-Nr.121 wird in optimierter Lage erneuert und barrierefrei umgebaut. Hier queren regelmäßig Kinder auf ihrem Schulweg. Zur Verdeutlichung der beginnenden geschlossenen Ortslage wird die Querungshilfe als fahrbahn-niveaugleicher Pflasterstreifen auf 25 m „optisch“ verlängert. Die Einmündung zum Stichweg (Vkz. „Verbot der Einfahrt“ + „Radfahrer frei“) wird verkehrsgerecht verkleinert und als Gehwegüberfahrt hergestellt. Diese Maßnahmen dienen der nachhaltigen Geschwindigkeitsdämpfung und somit der Sicherheit von Fußgängern (Schulkinder).

b).2 Haus-Nr.90 – Brücke „Krebsbach“ (L=550 m, Ortsdurchfahrt, geschlossene Bebauung)

- a) **Zwischen Kreiensieksheide und Poetenweg** wird das Anliegerparken durch wechselseitiges Aufmarkieren von 2,0 m breiten Längs-Parkstreifen geordnet. Es entstehen mind. 28 Pkw-Parkflächen. Das liegt über dem ermittelten Bedarf. Die Restfahrbahnbreite beträgt 5,40 m. Diese (optische) Fahrbahnverengung soll zur „Beruhigung“ des Durchgangsverkehrs beitragen. An den Einmündungen der untergeordneten Straßen werden zur Verdeutlichung der leicht geänderten Fahrlinie insgesamt fünf „Pflasternasen“ baulich hergestellt.

Radverkehrsanlagen entstehen in diesem Abschnitt nicht, da bei 5,40 m Restfahrbahnbreite ein Markieren von Schutzstreifen nicht möglich ist. Die Radfahrer werden im „Mischverkehr“ auf der Fahrbahn geführt. Bei der vorhandenen, mäßigen Verkehrsbelastung, der guten Sicht und der neuen Fahrbahnbreite entspricht das dem technischen Regelwerk. In der Abwägung sind Radfahrer so sicherer „unterwegs“, als auf den schmalen, durch zahlreiche Zufahrten und Einmündungen unterbrochenen, Gehwegen.

- b) Wegen der starken Steigung wird **zwischen Ortstafel und Einmündung Poetenweg** in Fahrtrichtung Süd (bergauf) auf ca. 200 m Länge ein mind. 1,5 m breiter Radfahrer-Schutzstreifen aufmarkiert. Wegen der unübersichtlichen Kurvenlage wird auf das beidseitige Markieren von Schutzstreifen verzichtet. In Fahrtrichtung Nord werden Radfahrer auf der Fahrbahn mitgeführt. Die Verkehrsbehörde prüft, ob bis zur Ortstafel (im Abstand von 50 m) Radfahrer-Piktogramme mit Richtungspfeil auf die Fahrbahn aufmarkiert werden können. Dies kann Kfz-Führern und Radfahrern eine Orientierungshilfe geben. Ab Einmündung Poetenweg wird ein ca. 20 m langer, 1,25 m breiter Kurz-Schutzstreifen aufmarkiert. So wird sichergestellt, dass Radfahrer auf der Fahrbahn bleiben. Die Fahrbahn wird durch Rückbau der Borde punktuell verbreitert.

b).3 Brücke „Krebsbach“ – Wiesengrund (L=130 m, außerorts, Tempo-50-Beschilderung)

Der westseits vorhandene Gehweg wird im Abschnitt >Ortstafel bis Wiesengrund< auf 3,0 m verbreitert. Grunderwerb ist nicht erforderlich. Die Freigabe für Radfahrer (in Fahrtrichtung Süd) wird beibehalten. Die Furt an der Einmündung Wiesengrund wird rot-markiert. Die Verknüpfung

zwischen Gehweg und beginnendem Radfahrer-Schutzstreifen erfolgt über eine geschützte Einleitstrecke mit Sperrfläche. Die Ortstafel wird hier um ca. 20 m (zum Beginn der Schutzstreifen) versetzt.

Durch die geplanten Gehwegverbreiterungen werden ca. 150 m² Straßenbegleitgrün versiegelt.

Bäume werden keine beseitigt. Der Eingriff in Natur und Landschaft wird vom Umweltamt als gering bewertet. Eine „Eingriffsgenehmigung“ wurde in Aussicht gestellt.

b).4 Hinweise

Das durchgängig bestehende Benutzungsrecht der Gehwege für Radfahrer (Beschilderung mit Zusatz „Radfahrer frei,“) wird aufgehoben. Für das Aufstellen einer *Tempo-30-Beschilderung* oder einer Lkw-Durchfahrbeschränkung gibt es keine Handlungsgrundlage. Auf die Anlage neuer baulicher oder markierter Fußgänger-Querungen wird wegen zu geringer Querungspotenziale und des unauffälligen Unfallgeschehens verzichtet.

Die Lage der vier Bedarfs-Bushaltestellen „ALF“ bleibt erhalten. Es erfolgt kein barrierefreier Ausbau. Die Option zum Bau von Haltestellen für einen künftigen, regulären Linienbusbetrieb bleibt erhalten.

Die Barrierefreiheit an Einmündungen und Querungen wird im Zuge der Bauarbeiten überprüft und bei Erfordernis optimiert.

Die Straßenkreuzung Wertherstr.-L 785 / Twellbachtal incl. Bushaltestelle liegt in der Baulast des Landes. Sämtliche Planungen im unmittelbaren Einzugsbereich bedürfen der Zustimmung durch den *Landesbetrieb Straßenbau-NRW*. Hier wird vom Land derzeit kein Handlungsbedarf zum Umbau gesehen. Das Amt für Verkehr versucht eine Optimierung der Kreuzungsanlage zumindest auf Barrierefreiheit hin zu bewirken.

b).5 Lärmschutz

Die Planung beabsichtigt mit dem Aufmarkieren von Parkstreifen und der damit verbundenen optischen Fahrbahnverengung eine „Beruhigung“ des Durchgangsverkehrs. Die Planung verschiebt die Fahrbahnachse in der Ortslage auf ca. 500 m Länge. Die Fahrbahnachse wird auf Dauer um 1,0 m verschoben. Dieser Eingriff ist im Sinne der Bundesimmissionsschutz-Verordnung nicht wesentlich, weil er nicht in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreift und nicht auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit abzielt. Ansprüche auf Lärmvorsorge entstehen für Anwohner nicht.

3.6 Gesamt-Konzept Radverkehr Twellbachtal

Mittelfristig sollen weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf der „Haupttroute Twellbachtal“ umgesetzt werden. Ziel ist das Herstellen durchgängiger, verkehrssicherer Radwegverbindungen. Insbesondere außerorts können Sicherheit und Leichtigkeit für Radfahrer nachhaltig verbessert werden. Der Bau eines einseitigen, durchgängigen Geh-/Radwegs einschließlich sicherer Querungsstellen wird angestrebt. Aus Gründen des Landschaftsschutzes wäre dies nur durch Verlegen der Fahrbahn möglich. Dabei wäre Grunderwerb erforderlich. Ein landschaftspflegerischer Begleitplan wäre auszuarbeiten. Diese Planungen können nicht mit der Deckensanierung umgesetzt werden. Es ist mit weiteren Baukosten in Höhe von mindestens 250.000,- € zu rechnen. Eine grundsätzliche Förderfähigkeit mit Drittmitteln (Förderung Nahmobilität) besteht. Die Konzepte sind derzeit nicht im Bauprogramm des Amtes für Verkehr

