

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Stieghorst	01.09.2016	öffentlich
Beirat für Behindertenfragen	28.09.2016	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	20.09.2016	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Anlage eines Kreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt Detmolder Straße (L787, K15) / Oerlinghauser Straße (L787) / Obere Hillegosser Straße

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Auswirkung auf den Finanzplan: ca. 500.000 € Auszahlung im Jahr der Herstellung,
Auswirkungen auf die Folgekosten: Wegfall der Kosten für die Lichtsignalanlage, keine Erhöhung der Mittel für die Straßenunterhaltung und Entwässerung, Lediglich Abschreibungsaufwand von jährlich ca. 1.250 €

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

BV Stieghorst, 09.06.2016, öffentlich, TOP 7

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Stieghorst und der Beirat für Behindertenfragen empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:
Der Knotenpunkt Detmolder Straße / Oerlinghauser Straße / Obere Hillegosser Straße ist zu einem Kreisverkehrsplatz entsprechend der vorgelegten Planung (Anlage 1) umzubauen.

Begründung:

1. Situationsbeschreibung

Der Verkehr im Kreuzungsbereich Detmolder Straße / Oerlinghauser Straße / Obere Hillegosser Straße wird heute durch eine Lichtsignalanlage geregelt.
Die Verkehrsbelastung auf dem westlichen Ast der Detmolder Straße (stadteinwärts) beträgt ca. 12.100 KFZ/16h und auf dem östlichen Ast (stadtauswärts) ca. 11.600 KFZ/16h. Die Oerlinghauser Straße wird von ca. 8.200 KFZ/16h befahren. Nach Eröffnung des

Einzelhandelszentrums an der Oerlinghauser Straße (Aldi + Rewe) wird sich die Verkehrsbelastung in den einzelnen Ästen erhöhen. Die Analysedaten der Verkehrsbelastung werden für die Nachmittagsspitzenstunde in Anlage 6 dargestellt.

Eine mögliche Umgestaltung dieses Knotenpunktes ist seit vielen Jahren im Gespräch. Erste Ideen für die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes hat die Verwaltung bereits im Jahr 2002 erarbeitet und in den Folgejahren mehrmals in der Bezirksvertretung Stieghorst vorgestellt. Im Jahr 2010 wurde ein Zuwendungsantrag für die Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nach dem Entflechtungsgesetz bei der Bezirksregierung in Detmold gestellt. Hierfür gab es bisher jedoch keine Förderzusage von der Bezirksregierung. Durch die Verabschiedung des Investitionsfördergesetzes im Juni 2015 und den Ratsbeschluss der Stadt Bielefeld vom 12.11.2015 kann die Maßnahme jetzt gefördert und finanziert werden.

2. Planung (siehe Anlage 1)

Die Vorplanung zum Ausbau des Kreisverkehrsplatzes aus dem Jahr 2002 entspricht nicht mehr den heutigen Randbedingungen und dem technischen Regelwerk. Aus diesem Grund wurde hier eine Neuplanung erforderlich.

Zunächst wurde die Verkehrsbelastung am 15.12.2016 durch eine Verkehrszählung (KFZ, Radfahrer, Fußgänger) in der Zeit von 06:00 bis 22:00 Uhr ermittelt. Für die Abschätzung der Verkehrsbelastung nach Eröffnung des Einzelhandelszentrums an der Oerlinghauser Straße (Aldi + Rewe) wurden die Zählwerte um die im Verkehrsgutachten für das Einzelhandelszentrum prognostizierten Werte erhöht. Die Prognosedaten für die Nachmittagsspitzenstunde sind in Anlage 6 dargestellt.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, der Verkehrsbedeutung und der Verkehrsbelastung kann dieser Knotenpunkt sowohl als lichtsignalgeregelte Kreuzung wie auch als Kreisverkehrsplatz ausgebaut werden. Weitere Entscheidungskriterien für die Auswahl der Knotenpunktsform sind Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeit und Kosten (Details siehe Anlage 4).

Die Kriterien Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit sprechen eindeutig für den Ausbau zum Kreisverkehrsplatz.

Betrachtet man die Leistungsfähigkeit für den KFZ-Verkehr, werden beide Knotenpunktsformen in der Verkehrsspitzenstunde von 16:00 bis 17:00 Uhr als ausreichend mit Qualitätsstufe D (Siehe Anlage 5) eingestuft. Im übrigen Tagesverlauf liegt die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs deutlich über der einer lichtsignalgeregelten Kreuzung. Für Radfahrer und Fußgänger sind die Wartezeiten bei einem Kreisverkehr deutlich geringer als bei einer signalgeregelten Kreuzung. Eine Bevorzugung des Busverkehrs bei der Einfahrt in den Kreisverkehr ist nicht möglich. Eine Benachteiligung des ÖPNV wird hier jedoch nicht erwartet, da der Bus im Allgemeinen als Pulkführer auftritt und somit ohne große Behinderungen bis an den Kreisverkehr vorfahren kann. Auch von moBiel wurden hierzu keine Bedenken geäußert.

Eine nachträgliche Berücksichtigung der Stadtbahnverlängerung ist bei beiden Varianten möglich. Durch das verbesserte ÖPNV-Angebot werden sich Verlagerungen vom MIV zum ÖPNV ergeben, so dass perspektivisch mit einer Reduzierung des KFZ-Verkehrs gerechnet werden kann.

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Auswahlkriterien wird für diese Kreuzung weiterhin der Ausbau eines Kreisverkehrsplatzes empfohlen.

Die Eckdaten für den Ausbau sind in Anlage 1 dargestellt. Die Zuführung des Radfahrers erfolgt auf Radfahrsteifen bzw. Schutzstreifen, die vor dem Kreisverkehr aufgelöst werden, so dass der Radfahrer im Kreisverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Für die sichere Querung der Fußgänger werden in allen Zufahrten Mittelinseln mit Zebrasteifen eingebaut.

In Anlage 2 wird dargestellt, wie eine mögliche Stadtbahnverlängerung für diesen Kreisverkehr aussehen könnte. In Anlage 3 werden zwei Beispiele für Kreisverkehre mit Stadtbahn aus dem

Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren vorgestellt. Wann die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 realisiert werden kann, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar.

Die Linienführung der künftigen Stadtbahn (Anlage 2) wird bei der Planung berücksichtigt.

Bautechnisch können Leerrohre für die Lichtsignalanlage der Stadtbahn vorgesehen werden, um einen späteren Umbau auf das Notwendige zu beschränken.

3. Barrierefreiheit

Die Querungsstellen in allen Zufahrten erhalten eine behindertengerechte Führung gemäß dem mit dem Behindertenbeirat abgestimmten Bielefelder Standard.

Hinweis:

Eine Vorab-Beteiligung des Beirates für Behindertenfragen ist auf Grund der Sitzungstermine nicht möglich.

Da hier die mit dem Beirat abgestimmten Standards zur Ausführung kommen, bestehen keine Bedenken gegen eine nachträgliche Beteiligung.

Sollten Änderungswünsche geäußert werden, sind diese im Rahmen der Ausführungsplanung zu diskutieren und ggf. zu beschließen.

4. Beleuchtung

Die Beleuchtung wird entsprechend den Vorgaben der technischen Regelwerke angepasst.

5. Grunderwerb

Für den Bau des Kreisverkehrsplatzes ist kein Grunderwerb erforderlich.

Bei der Vorplanung ist aufgefallen, dass sich ein Teil des heutigen Gehweges auf einem Privatgrundstück befindet. Für diese Flächen wurde ein Grunderwerbsauftrag erteilt.

6. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt nach dem Investitionsförderungsgesetz. Die Förderbereiche wurden bundesrechtlich vorgegeben. Im Straßenbau können Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zur Luftreinhaltung gefördert werden. Die Fördermaßnahmen der Stadt Bielefeld wurden vom Rat am 12.11.2015 beschlossen. Für den Ausbau des Knotenpunktes wurde der Förderbereich Lärmbekämpfung gewählt. Die vom Fördergeber geforderte Lärmreduzierung um 3 dB(A) kann durch den Umbau zum Kreisverkehrsplatz erreicht werden.

Die Projektkosten werden auf 500.000 € geschätzt.

Der Förderanteil beträgt 90 % (450.000 €) und die Zweckbindung der Fördergelder 10 Jahre.

Der Eigenanteil der Stadt Bielefeld beträgt 10 % (50.000 €).

Nach heutigem Kenntnis- und Rechtsstand würden bei Anlage eines Kreisverkehrsplatzes keine Anliegerbeiträge fällig.

Der Straßenbau ist für die Jahre 2017 / 2018 geplant.

Die Fördergelder können nur bei Umbau zum Kreisverkehrsplatz in Anspruch genommen werden, da die geforderte Lärmreduzierung um 3 dB (A) bei einer lichtsignalgeregelt Kreuzung nicht erreicht werden kann.

Hinweis:

Sollte der Kreisverkehrsplatz politisch nicht beschlossen werden, wird im Rahmen der Deckensanierung Detmolder Straße im Jahr 2017 auch im Kreuzungsbereich eine neue

Fahrbahndecke aufgebracht. Die Abwicklung des Verkehrsflusses wird sich nicht ändern. Eine Erneuerung der Lichtsignalanlage ist aus heutiger Sicht frühestens in 5 - 6 Jahren möglich (Aufnahme in zukünftige Förderprogramme).

Oberbürgermeister

Clausen