

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Stieghorst	01.09.2016	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	20.09.2016	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**Detmolder Straße zwischen Lagesche Str. und Gräfinhagener Str. in Stieghorst:
Neuordnung des Verkehrsraumes nach Deckensanierung**

Betroffene Produktgruppe

Öffentliche Verkehrsfläche 11.12.01

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Finanzplan:

1,110 Mio. € aus Rückstellungsmitteln der Vorjahre für die Deckeninstandhaltung
Punktueller bauliche Maßnahmen werden aus dem Straßensanierungsprogramm finanziert
Der barrierefreie Aus-, Umbau der Bushaltestellen erfolgt aus Mitteln der ÖPNV-Pauschale

Ergebnisplan:

Keine Erhöhung der Mittel für die Straßenunterhaltung. Abschreibungsaufwand in Höhe von ca. 27.750 € pro Jahr (=1/40 der Herstellungskosten)

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

BV Stieghorst 21.11.2013, TOP 3.11
BV Stieghorst 09.06.2016, TOP 6, 1. Lesung

Beschlussvorschlag:

Die BV Stieghorst empfiehlt, der StEA beschließt:

Der in der Anlage dargestellten Neuordnung des Verkehrsraumes mit punktuellen baulichen Maßnahmen wird zugestimmt (**siehe Anlagen 1 - 11**).

Begründung:

1. Situationsbeschreibung

Auf Grund der folgenden Aspekte besteht die kurzfristige Möglichkeit einer Neuordnung des

Verkehrsraumes für die Detmolder Str. im Bereich zwischen der Lageschen Str. und der Gräfinhagener Str.

- Deckensanierung in 2017 mit zeitlich vorlaufender Sanierung der Fahrbahnrippen
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht gemäß der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Entschärfung der Unfallsituation

Für eine umfangreiche Analyse der Bestandssituation wurde unter Zuhilfenahme eines externen Planungsbüros der gesamte Planungsraum untersucht. Dazu wurde am 04.03.16 ein Anlieger-workshop durchgeführt, um auch die Probleme und Hinweise der vor Ort wohnenden Geschäftsleute, Anwohner und der sonstigen Beteiligten in die Analyse einfließen zu lassen. Als Ergebnis der Analyse stellt sich ein heterogener Planungsraum mit unterschiedlichen Anforderungen und Charakteristika dar, der methodisch in 4 Straßenabschnitte unterteilt wurde und für den funktionale Mängel und somit ein Planungserfordernis festgestellt worden sind.

Die 4 Abschnitte lauten wie folgt:

- Abschnitt 1 „Hillegossen“: Lagesche Str. bis Oerlinghauser Str. (= 720 m Länge)
- Abschnitt 2a „Ortskern Hillegossen“: Oerlinghauser Str. bis Alte Detmolder Str. West (= 420 m Länge)
- Abschnitt 2b „freie Strecke“: Alte Detmolder Str. West bis Alte Detmolder Str. Ost (= 650 m Länge)
- Abschnitt 3 „Ortskern Ubbedissen“: Alte Detmolder Str. Ost bis Pyrmonter Str. (= 1.050 m Länge)

Die 4 Straßenabschnitte wurden in Bezug auf ÖPNV, Radverkehrsführung, Parken, Anlieferverkehr, Straßenfunktion, Querungen, Nutzungsansprüche, StVO und Umfeldnutzungen (Schulen, Einzelhandel etc.) analysiert und planerisch untersucht. Dabei konnten folgende Handlungsschwerpunkte identifiziert werden:

1. Sichere Radverkehrsführung stadtein- und stadtauswärts
2. Parken muss erhalten bleiben
3. Verbesserung vorhandener Einmündungen
4. Barrierefreiheit an Querungs- und Bushaltestellen herstellen
5. Temporeduzierung auf 30 km/h vor Grundschulen
6. Zusätzliche Querungshilfen
7. Punktuelle bauliche Maßnahmen sind sinnvoll
8. Entschärfung der Unfallsituation

Die Ergebnispräsentation für die im Workshop Beteiligten gemeinsam mit dem beauftragten Ingenieurbüro fand am 23.05.16 statt, eine „1. Lesung“ in der BV Stieghorst am 09.06.16. Die aktuelle Beurteilung der Bestandsituation ist in den Anlagen 1 – 4 dokumentiert.

Die Abschluss-Dokumentation des beauftragten Planungsbüros ist auf der Internetseite der Stadt Bielefeld unter [www.bielefeld.de/ Stadtbezirke/ Stieghorst/ Neue Radwegeverbindung](http://www.bielefeld.de/Stadtbezirke/Stieghorst/NeueRadwegeverbindung.pdf) als pdf abrufbar. Link: <http://www.bielefeld.de/de/bz/sti/rad/>

2. Planung

Die stadteinwärts gerichtete Radverkehrsführung entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben an eine Benutzungspflicht oder ein Benutzungsrecht. Die Voraussetzungen nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) werden entweder nicht oder nur zum Teil erfüllt. Aus diesem Grund wurde die Radverkehrsführung im Frühjahr 2014 nur als kurzfristige Maßnahme unter der Bedingung der zeitlichen Befristung geschaffen (vgl. Mitteilung zur Sitzung der BV Stieghorst am

21.11.2013). Die seinerzeit vereinbarte Planung einer regelkonformen Radverkehrsführung ohne einen Umbau des Straßenquerschnitts liegt nunmehr vor.

Bei Zugrundelegung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) als maßgeblicher technischer Richtlinie für die Vorauswahl der geeigneten Radverkehrsführung ergibt sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen hinsichtlich Verkehrsbelastung (1.250 bzw. 750 Kfz/Stund und zulässiger Höchstgeschwindigkeit (50 km/h) der Belastungsbereich II; für den am stärksten belasteten Abschnitt 1 von der Lageschen Str. bis zur Oerlinghauser Str. wird sogar der Belastungsbereich III knapp erreicht .

Daraus lassen sich folgende Planungsgrundsätze ableiten:

Für den Belastungsbereich II werden Angebote für den Radverkehr als Schutzstreifen, für den Radverkehr freigegebene Gehwege oder als Kombinationen, für den Belastungsbereich III benutzungspflichtige Führungen wie Radfahrstreifen, Radweg oder als gemeinsamer Geh- und Radweg empfohlen.

Vereinfachte Zusammenfassung:

Es ist eine richtungsbezogene Radverkehrsführung geplant. Dabei wird der Radfahrer stadteinwärts auf der Fahrbahn geführt. Stadtauswärts kann der Radfahrer wahlweise auf dem vorhandenen Hochbordradweg oder auf der Fahrbahn fahren.

An den Hochbordanlagen werden lediglich punktuelle Umbauten durchgeführt.

Die detaillierte Darstellung der Umgestaltungsvorschläge für die 4 Abschnitte findet sich in den Anlagen 1 - 4.

Darüber hinaus werden die Änderungen in den beigefügten Plänen (Anlagen 5 -10 in DIN A4) gegenüber der 1. Lesung in der BV Stieghorst am 09.06.16 durchlaufend nummeriert und auf den Plänen erläutert.

Eine Abstimmung der Planung und dieser Beschlussvorlage mit moBiel ist erfolgt. Es wurde vereinbart, dass die Betriebsstabilität nach Umsetzung der Maßnahmen gemeinsam mit moBiel beobachtet wird. Sollten sich nach Umsetzung der Planung nicht hinzunehmende Beeinträchtigungen (Verspätungen bzw. verpasste Anschlüsse) für den Busverkehr ergeben, sollen in Absprache geeignete Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung ergriffen werden. Die Bushaltestellen werden barrierefrei nach Bielefelder Standard überwiegend als Buskap ausgebaut. Die Busbuchten der Haltestellen „Waldenburger Str.“ und „Hillegossen Schule“ stadteinwärts bleiben aus betrieblichen Gründen erhalten, werden aber ebenfalls barrierefrei ausgebaut.

Eine Analyse der Parkraumbilanz wurde für einen Donnerstag, den 25.02.16 jeweils um 11, 17 und 22 Uhr vor Ort vorgenommen (siehe Anlage 11). Der Analyse ist zu entnehmen, dass in Bezug auf den gesamten Streckenabschnitt um 11 Uhr ca. 43 %, um 17 Uhr ca. 37 % und um 22 Uhr lediglich noch 13 % aller im öffentlichen und privaten Bereich vorhandenen Stellplätze belegt waren. In Einzelbereichen wie den Grundschulen Hillegossen und Ubbedissen und den angrenzenden Sparkassenfilialen sind die Auslastungen zu Schul- bzw. Öffnungszeiten jedoch höher.

Der Abschnitt von Pyrmonter Str. bis Gräfinhagener Str. (= 1.350 m Länge) wurde planungs-technisch nicht untersucht und erhält eine neue Fahrbahndecke ohne Querschnittsänderungen (hier nur nachrichtlich erwähnt). Der Radverkehr wird hier sicher und komfortabel auf dem südlichen Geh-/Radweg geführt.

Weiterer Ausblick:

- Veröffentlichung der Ausschreibung am 04.10.16 geplant

