

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Stieghorst	21.03.2019	öffentlich
Beirat für Behindertenfragen	27.03.2019	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	02.04.2019	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)
Umbau der Oerlinghauser Straße zw. Detmolder Straße und Ortseingang
Betroffene Produktgruppe
11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen
Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen
Planungen bis zum politischen Beschluss
Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan
Auswirkungen auf den Finanzplan: 1,9 Mio. € Auszahlung im Jahr der Herstellung Auswirkungen auf den Ergebnisplan: Erhöhung der Mittel für die Straßenunterhaltung und Entwässerung um 4.000 € jährlich, Abschreibungsaufwand von jährlich 48.000 €
Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)
BV Stieghorst, 19.11.2015, TOP 5.4, öffentlich BV Stieghorst, 06.09.2018, TOP 8, öffentlich Naturschutzbeirat, 25.09.2018, TOP 4, Drucksachen-Nr. 7249/2014-2020, öffentlich
Beschlussvorschlag
Die Bezirksvertretung Stieghorst und der Beirat für Behindertenfragen empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:
Dem Umbau der Oerlinghauser Straße zw. Detmolder Straße und Ortseingang entsprechend der Variante III (Einrichtung-Geh-/Radweg West + Radfahrstreifen Ost) inkl. der Übernahme der Baulast von Straßen.NRW auf einer Länge von rd. 80 m wird zugestimmt.
Begründung
1. Anlass
Die Bezirksvertretung Stieghorst hat die Maßnahme in Ihrer Sitzung am 14. Juni 2018 auf Rang 1 der Straßenneubaumaßnahmen gesetzt.
Der Rat der Stadt Bielefeld hatte in seiner Sitzung am 28. April 2016 die Aufnahme der o. g. Maßnahme in das Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) beschlossen (Drucksachen-

Nr. 3118/2014-2020). Ziel der KlnvFG-Maßnahmen sind Lärminderung (Sanierung Fahrbahn) und Luftreinhaltung (Anlage von Radverkehrsanlagen). Zwischenzeitlich wurde die Maßnahme vom Rat der Stadt Bielefeld aus dem KlnvFG-Programm herausgenommen, da eine Abwicklung bis Ende des Jahres 2020 nicht zu gewährleisten war (Sitzung vom 6. Dezember 2018, Drucksachen-Nr. 7620/2014-2020). Eine Anmeldung der Maßnahme im Förderprogramm „Entflechtungsgesetz“ ist zum 31. Mai jeden Jahres möglich.

Die Unfallkommission (UK) hat in ihrer Sitzung am 28. April 2015 die Überarbeitung der Radverkehrsführung gefordert, um die Unfallhäufungsstelle an der Einmündung Lipper Hellweg dauerhaft zu beseitigen. Zudem ist die Umplanung das Ergebnis der Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht.

2. Bewertung der Bestandssituation

Die Oerlinghauser Straße (L787) ist eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße. Südlich von Haus-Nr. 41 liegt die Straße in der Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßenbau NRW. Der Planungsbereich sowie die Zuständigkeitsgrenze sind in dem beiliegenden Übersichtslageplan (Anlage 1) dargestellt.

Es besteht in dem o. g. Abschnitt eine Tempo-50-Regelung. Die Verkehrsbelastung beträgt entsprechend einer Verkehrszählung vom 9. März 2017 rd. 10.000Kfz/Tag im Querschnitt. Der Schwerverkehrsanteil (inkl. Busverkehr) liegt bei rd. 3%. Die Radverkehrsstärke beträgt rd. 30 Radfahrer/Tag.

Derzeit existiert für den **Fuß- und Radverkehr** ein rd. 2,00m breiter kombinierter Geh-/Radweg auf der Westseite, der vom Radverkehr aufgrund der bestehenden Radwegbenutzungspflicht in beide Richtungen befahren werden muss. Der Geh-/Radweg ist entsprechend der technischen Regelwerke für Verkehrsplanungen (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen [RASt], Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA]) zu schmal. Zudem ist das linksseitige Radfahren aufgrund des Längsgefälles (hohe Fahrgeschwindigkeiten) und der stark frequentierten Einmündungen Selhausenstraße und Lipper Hellweg sowie der Zu-/Ausfahrt zu den Verbrauchermärkten als kritisch zu betrachten.

Dementsprechend fehlt für den Radverkehr in Fahrtrichtung Detmolder Straße eine Führung auf der Ostseite der Oerlinghauser Straße. Bei der o. g. Verkehrsbelastung sehen die ERA eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr vor (Radfahrstreifen, Hochbordradwege).

Die Unfallhäufungsstelle an der Einmündung Lipper Hellweg („links“ fahrende Radfahrer kollidierten mit rechts einbiegenden Kfz) konnte vor einigen Jahren durch die Herstellung einer Natursteinpflasterfläche in der Eckausrundung beseitigt werden.

Für den Fußverkehr fehlt eine sichere Querungsmöglichkeit in Höhe Lipper Hellweg / Fußweg nördlich Freibad. Die Anlage einer neuen Querungshilfe in Höhe der Einmündung Oelkerstraße und die Beibehaltung der bestehenden Mittelinsel in Höhe REWE/ALDI sollen angestrebt werden.

Für den **ÖPNV** liegt im Planungsraum die Bushaltestelle „Freibad“. Die Haltestelle auf der Westseite der Oerlinghauser Straße ist nicht barrierefrei ausgestattet. Die Haltestelle auf der Ostseite liegt zu weit nördlich und damit zu nah an der Haltestelle „Oerlinghauser Straße“ in der Detmolder Straße. Hier wird vom Nahverkehrsunternehmen moBiel eine Verschiebung in Höhe Lipper Hellweg gewünscht.

Für den **Kfz-Verkehr** ist derzeit jeweils ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung vorhanden. Geordnete Aufstellmöglichkeiten für Kfz-Linksabbieger in die Selhausenstraße und den Lipper Hellweg stehen nicht zur Verfügung. Wartende Linksabbieger blockieren somit wiederholt den

nachfolgenden Verkehr und mindern die Qualität des Verkehrsablaufes. Die RASt sieht bei der oben genannten Verkehrsbelastung und einer Stärke der Linksabbieger von mehr als 20Kfz/h die Anlage von Aufstellbereichen vor (vgl. RASt, Seite 110, Tabelle 40).

Am Ortseingang fehlt eine bauliche Geschwindigkeitsdämpfung (Mittelinsel), um dem Kfz-Verkehr den Übergang von der freien Strecke auf die geschlossene Ortslage zu verdeutlichen.

3. Planung

Ziele der Planung sind die Beseitigung der o. g. Defizite und dabei insbesondere

- die Anlage von regelwerkskonformen, sicheren und komfortablen Fuß- und Radverkehrsanlagen,
- die Anlage einer Querungshilfe für den Fußverkehr in Höhe Lipper Hellweg / Fußweg nördlich Freibad,
- der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen,
- die Anlage einer Aufstellfläche für den linksabbiegenden Kfz-Verkehr in Höhe Lipper Hellweg und
- geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für den Kfz-Verkehr im Ortseingangsbereich.

Im Rahmen der Planungen können die o. g. Ziele erreicht werden. Auf die Anlage einer separaten Aufstellfläche für die Linksabbieger in die Selhausenstraße wurde wegen des geringen Verkehrsbedürfnisses sowie der aus einer Anlage resultierenden umfangreichen Eingriffe in die Böschung zum Freibad verzichtet.

An den Einmündungen Lipper Hellweg und Selhausenstraße wurden zur Abschätzung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr auf Grundlage der Verkehrszählung aus dem März 2017 Verkehrssimulationen mittels DV-Programm durchgeführt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Wartezeiten im Kfz-Verkehr für den Linkseinbieger vom Lipper Hellweg / von der Selhausenstraße auf die Oerlinghauser Straße in der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde lang sind, die Funktionsfähigkeit der Einmündung ist jedoch noch gegeben ist (Qualitätsstufe „QSV E“ gemäß dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Teil S - Stadtstraßen“). Für eine spätere Nachrüstung einer Lichtsignalanlage werden Leerrohre für die Straßenquerungen vorgesehen.

Hinsichtlich möglicher Radverkehrsführungen wurden insgesamt vier Varianten erarbeitet:

- Variante I – Radfahrstreifen + Grunderwerb
- Variante II – Radfahrstreifen
- Variante III – Einrichtungs-Geh-/ Radweg West + Radfahrstreifen Ost
- Variante IV – Beidrichtungs-Geh-/ Radweg West

Anlage 2 der Vorlage zeigt kennzeichnende Querschnitte nördlich des Lipper Hellweges für jede Variante. Eine Übersicht über die Planungsvarianten mit ihren jeweils wesentlichen Kennzeichen liegt der Vorlage als Anlage 3 bei.

Alle vier Varianten wurden in der Sitzung der aus dem BYPAD-Prozess hervorgegangenen und vom Stadtentwicklungsausschuss eingesetzten Arbeitsgruppe **AG SpuReN** (vgl. Drucksachen-Nr. 4416/2014-2020) unter Beteiligung u. a. der Polizei, der moBiel GmbH, der Radverkehrsverbände ADFC und VCD sowie des Automobilclubs ACE am 2. Mai 2018 vorgestellt. In der Sitzung am 20. Juni 2018 wurde mehrheitlich empfohlen, die Variante III für die weiteren Planungen zugrunde zu legen. Abweichend davon haben sich der ADFC und der VCD für die Umsetzung der Variante II ausgesprochen, falls eine Umsetzung der Variante I an der fehlenden

Verkaufsbereitschaft der Eigentümer scheitern sollte.

In der Sitzung am 11. Juli 2018 wurden mögliche Varianten zur Verbesserung des Linksabbiegens für den Radverkehr von der Oerlinghauser Straße in den Lipper Hellweg diskutiert. Ein Teil der AG favorisierte die Anlage von Fahrradpiktogrammen in der Linksabbiegespur (b=2,75m) neben der Geradeausspur für den Kfz-Verkehr (b=2,75m) und einem Schutzstreifen für den Radverkehr (b=1,50m), der andere Teil der AG sprach sich für einen Linksabbiegeaufstellbereich für den Kfz-Verkehr (b=5,00m) aus, so dass ausreichend Raum für die Anlage eines Radfahrstreifens für den geradeaus fahrenden Radverkehr (b=2,00m) verbleibt.

Der **Naturschutzbeirat** empfiehlt, die Planung auf Grundlage der Variante III fortzuführen und fordert die Erstellung eines Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) sowie eine erneute Beteiligung im Rahmen des noch durchzuführenden naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens (Sitzung vom 25. September 2018, Drucksachen-Nr. 7249/2014-2020).

Variantenbewertung / -empfehlung

Die **Variante I** (Radfahrstreifen + Grunderwerb) kann aufgrund fehlender Erfolgsaussichten für den Ankauf der benötigten Grundstücksflächen im Bereich der Mehrfamilienhäuser auf der Ostseite nördlich des Lipper Hellweges nicht für eine Umsetzung empfohlen werden. Der Ankauf von Flächen auf der Westseite wurde wegen des Eingriffes in die Vorgartenflächen der betroffenen Häuser im Rahmen der Planungen nicht weiterverfolgt. Eine vertiefende Planung dieser Variante erfolgte nicht.

Eine Umsetzung der **Variante IV** (Beidrichtungs-Geh-/Radweg West) wird wegen der Konflikte zwischen „links“ fahrendem Radverkehr und ein-/abbiegenden Kfz kritisch gesehen. Die Umsetzung dieser Variante kann nicht empfohlen werden. Eine vertiefende Planung erfolgte somit nicht.

Die **Varianten II** (Radfahrstreifen) und **III** (Einrichtungs-Geh-/ Radweg West + Radfahrstreifen Ost) schneiden aus verkehrlicher Sicht nahezu gleich gut ab. Leichte Vorteile ergeben sich für die Variante III, da der langsam „bergauf“ fahrende Radverkehr durch den Geh-/Radweg auf der Westseite einen „geschützten“ Raum erhält, der Eingriff in Natur und Landschaft geringer ausfällt und die Kosten niedriger liegen (vgl. Ziffer „4. Kosten | Finanzierung“). Nachteilig ist bei der Variante III, dass illegales Linksfahren des Radverkehrs auf der Westseite aufgrund der größeren Breite des Geh-/Radweges begünstigt wird.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile empfiehlt die Verwaltung den Umbau der Oerlinghauser Straße gemäß der Variante III entsprechend der Voten der AG SpuReN und des Naturschutzbeirates.

Im Einmündungsbereich Lipper Hellweg empfiehlt die Verwaltung die Anlage eines Linksabbiegeaufstellbereiches für den Kfz-Verkehr, um den Radfahrstreifen für den geradeaus fahrenden Radverkehr beibehalten zu können.

Einzelheiten zu den vertiefend betrachteten Varianten II und III können den als Anlage 4 beiliegenden Lageplänen entnommen werden

Ortseingangsbereich / Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau.NRW (Straßen.NRW)

Ortseinfahrbereiche stellen den Übergang zwischen der freien Strecke außerorts (Geltungsbereich der „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen [RAL]“) und Ortsdurchfahrten innerorts (Geltungsbereich der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen [RASt]“) dar. Hinweise zur Gestaltung von Ortseinfahrbereichen finden sich ausschließlich in den RAST.

Ziel der Gestaltung von Ortseinfahrbereichen ist es, „dem Kraftfahrer zu verdeutlichen, wo er sein Fahrverhalten den innerörtlichen Gegebenheiten anzupassen hat“. Dazu sehen die RAST insbesondere die Anlage von Mittelinseln mit beidseitigem Versatz als geeignete Maßnahme an. Zudem ermöglichen sie ein sicheres Queren des Radverkehrs von der einseitigen Führung außerorts auf die beidseitige Führung innerorts.

Für die Oerlinghauser Straße wird die Anlage einer Mittelinsel mit beidseitigem Versatz als geeignete Maßnahme angesehen. Aufgrund der besonderen örtlichen Gegebenheiten (hohe Einschnittböschung in Höhe der vorhandenen Ortsdurchfahrtsgrenze, Beibehaltung der „Torwirkung“ durch die Einschnittböschung und den darauf befindlichen Bewuchs, anschließende unübersichtliche S-Kurve im Innerortsbereich) und um die Interessen der Eigentümerin der Flächen östlich der Oerlinghauser Straße zu wahren (Minimierung Flächenverbrauch) wurde für die Lage der Mittelinsel der Bereich unmittelbar südlich angrenzend an die Einschnittböschung gewählt.

Dieser Straßenabschnitt liegt in der Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßenbau NRW. Straßen.NRW regt die Verschiebung der Ortsdurchfahrtsgrenze um rd. 80 m in Richtung Süden an, um die Unterhaltung entsprechend des Überganges von der freien Strecke in die Ortsdurchfahrt neu zu regeln.

Die Verwaltung empfiehlt der Anregung von Straßen.NRW zur Verschiebung der Ortsdurchfahrtsgrenze um rd. 80m zu folgen, um die Planungen wie dargestellt umsetzen zu können.

Die Mittelinsel dient aus Gründen der Flächensparnis (Vermeidung von weiterem Grunderwerb auf der Ostseite durch die zusätzliche Anlage eines Gehweges) lediglich dem Radverkehr als Querungshilfe. Für den Fußverkehr ist für die Fußverkehrsverbindung in die Oelkerstraße eine Querungshilfe (Mittelinsel) rd. 130m nördlich vorgesehen.

Die Zustimmung der Eigentümerin zu dem Verkauf der in der Planung dargestellten Privatflächen liegt vor.

4. Kosten | Terminplanung

Anliegerbeiträge

Für den Umbau der Oerlinghauser Straße müssen Anliegerbeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz (KAG) für den Abschnitt zwischen dem Ausbauende des Kreisverkehrsplatzes (KVP) Detmolder Straße / Oerlinghauser Straße / Obere Hillegosser Straße und der zum Zeitpunkt der Bauabnahme geltenden Ortsdurchfahrtsgrenze erhoben werden.

Die geschätzte Gesamthöhe der Anliegerbeiträge kann der nachstehenden Kostenübersicht entnommen werden. Die exakte Bezifferung der Höhe der Anliegerbeiträge für jedes Grundstück ist zum derzeitigen Planungsstand nicht möglich.

Finanzierung

Die Beantragung einer Zuwendung entsprechend Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) soll nunmehr nicht mehr erfolgen (vgl. Ziffer „1. Anlass“).

Stattdessen soll eine Zuwendung gemäß „Entflechtungsgesetz“ bei der Bezirksregierung Detmold zum 31. Mai 2019 beantragt werden. Die Förderquote beträgt (nach Abzug der Anliegerbeiträge) für den Abschnitt zwischen dem KVP Detmolder Straße und der vorhandenen Ortsdurchfahrtsgrenze 65% der Baukosten.

Da zum Zeitpunkt der Erstellung des Zuwendungsantrages im Mai 2019 die Ortsdurchfahrtsgrenze

noch nicht verschoben sein wird, kann für den Abschnitt südlich der heutigen Ortsdurchfahrtgrenze keine Zuwendung beantragt werden. Für diesen rd. 80m langen Abschnitt trägt die Stadt Bielefeld die Kosten in Höhe von rd. 225.000,00 € somit allein.

Falls zunächst der Abschluss des formalen Anhörungsverfahrens zur Verschiebung der Ortsdurchfahrt abgewartet werden soll, um anschließend einen Zuwendungsantrag zu erstellen, bedingt dies eine Verschiebung der Maßnahme um ein bis zwei Jahre.

Kosten

Im Einzelnen wurden für die vertiefend betrachteten Varianten II und III folgende Straßenbaukosten abgeschätzt (ohne Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen und Planungskosten):

Gesamtkosten	Anliegerbeiträge	Zuwendung Entflechtungsgesetz	Eigenanteil Stadt Bielefeld
Variante II – Radfahrstreifen			
2.130.000 €	420.000 €	950.000 €	760.000 €
Variante III – Einrichtungs-Geh-/Radweg West + Radfahrstreifen Ost			
1.900.000 €	350.000 €	860.000 €	690.000 €

Von den Gesamtkosten entfallen rd. 70.000 € auf die Beleuchtung.

Die erforderlichen Finanzmittel für eine Umsetzung sind im Haushalt der Stadt Bielefeld für die Jahre 2021/2022 eingestellt.

Durch die Übernahme der Baulast von Straßen.NRW für den rd. 80 m langen Abschnitt im Ortseingangsbereich erhöhen sich die Aufwendungen für die Straßenunterhaltung und Entwässerung um rd. 4.000 €/Jahr. Davon entfallen rd. 300 €/Jahr auf die Beleuchtung.

Der Abschreibungsaufwand für die Gesamtmaßnahme beträgt rd. 48.000 €/Jahr. Davon entfallen rd. 2.200 €/Jahr auf die Beleuchtung.

Terminplanung

Im Rahmen der Maßnahme werden umfangreiche Um- und Neuverlegungen von Versorgungsleitungen erforderlich. Die Umlegung der Zubringerwasserleitung DN 700 in Höhe Lipper Hellweg bzw. die Neuverlegung der zwei Hauptwasserleitungen DN 500 zw. Ortseingang und Oelkerstraße kann aus Gründen der Versorgungssicherheit lediglich in den Wintermonaten im Vorfeld des Straßenbaus erfolgen.

Folgende weitere Terminplanung ist vorgesehen:

Bearbeitungsschritt	Frist
Beschlussfassung Planung	April/Mai 2019
Erstellung Entwurfsplanung	Mai 2019
Erstellung Zuwendungsantrag	Mai 2019
Erstellung Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)	Herbst 2019
Zuwendungsbescheid	Sommer 2020

Der Beginn der Straßenbauarbeiten ist für das Frühjahr 2021 geplant.

Aufgrund der Fristen für die Erstellung des Zuwendungsantrages bedingt jede Verzögerung in einem der vorhergehenden Bearbeitungsschritte eine Verschiebung der Maßnahme um mindestens ein Jahr.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss