

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Stieghorst	13.06.2019	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	02.07.2019	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Ausbau der Dingerdisser Straße zwischen Am Bredenbusch und Dingerdisser Heide

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 - Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Auswirkungen auf den Finanzplan: 920.000,00 € Auszahlung im Jahr der Herstellung
Auswirkungen auf den Ergebnisplan: Abschreibungsaufwand von jährlich 23.300,00 €

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

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Stieghorst beschließt, der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis:

Dem Ausbau der Dingerdisser Straße zwischen Am Bredenbusch und Dingerdisser Heide entsprechend der Variante 2 (Fahrbahnbreite 5,50 m) gemäß den beiliegenden Planunterlagen wird zugestimmt.

Begründung:

Kurzfassung

Die Dingerdisser Straße befindet sich in dem Abschnitt zw. Am Bredenbusch und Dingerdisser Heide in einem mangelhaften Zustand, Gehwege für eine sichere Führung des Fußverkehrs fehlen. Im Rahmen der Planungen wurden zwei Varianten erarbeitet, die sich im Wesentlichen hinsichtlich ihrer Fahrbahnbreite unterscheiden. Die Verwaltung schlägt die Umsetzung der Variante 2 mit der geringeren Fahrbahnbreite von 5,50 m vor, um angemessene Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu erzielen.

Ausführliche Darstellung

1. Anlass / Ausgangssituation

Die Bezirksvertretung Stieghorst hat die Maßnahme in Ihrer Sitzung am 14. Juni 2018 auf Rang 3 der Straßenneubaumaßnahmen nach den derzeit bereits laufenden Maßnahmen „Umbau Oerlinghauser Straße zw. Ortseingang und Detmolder Straße“ und „Umbau Wendeanlage Neue Straße“ gesetzt.

Der Straßenzustand ist als mangelhaft zu bezeichnen, so dass eine grundhafte Sanierung im Vollausbau angezeigt ist.

Dem Stadtentwicklungsausschuss wird die Beschlussvorlage zur Kenntnis gegeben, da es sich bei der Dingerdisser Straße um einen Bestandteil des Haupttrouten-Netzes für den Alltags-Radverkehr handelt.

2. Bewertung der Bestandssituation

Die Dingerdisser Straße ist als nahräumige Verbindung innerhalb einer Gemeinde als Haupteerschließungsstraße eingestuft. Die Lage im Straßennetz kann dem beiliegenden Übersichtslageplan entnommen werden (Anlage 1).

Im Planungsabschnitt besteht eine Tempo-30-Regelung. Diese wurde vor einigen Jahren im Rahmen der Schulwegsicherung eingeführt, um eine sichere Zuwegung für Schulkinder zu der Schulbushaltestelle „Alte Schule“ im Einmündungsbereich Dingerdisser Heide zu gewährleisten. Zudem befindet sich mit der Kindertagesstätte (KiTa) im Einmündungsbereich Dingerdisser Straße / Dingerdisser Heide eine schutzwürdige Einrichtung, so dass im Bereich der KiTa gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO) eine Anordnung von Tempo 30 möglich ist.

Die Verkehrsbelastung beträgt entsprechend einer Verkehrszählung vom 22. November 2016 rd. 1.200 Kfz/Tag im Querschnitt. Der Schwerverkehrsanteil (inkl. Busverkehr) liegt bei rd. 8%. Die Radverkehrsstärke beträgt rd. 50 Radfahrer/Tag.

Die Dingerdisser Straße ist Bestandteil des Haupttroutennetzes für den Radverkehr (Alltags- und Freizeitnetz). In der Sitzung der Strategiegruppe Radverkehr am 10. April 2019 wurde die Dingerdisser Straße im Radverkehrsnetz als nahräumige Verbindung eingestuft (Haupttroute, Kategorie II). Einrichtungen für den **Fuß- und Radverkehr** existieren derzeit nicht. Westlich des Ortseingangs fehlt an der freien Strecke eine gesicherte und komfortable Führung für den Fuß- und Radverkehr abseits des Kfz-Verkehrs mit Anschluss an den bestehenden Geh-/Radweg in Höhe „Auf dem Busch“.

Für den **ÖPNV** liegt im Planungsraum die Bushaltestelle „Alte Schule“ mit Haltepositionen in der Dingerdisser Heide und der Dingerdisser Straße. Die Haltestellen wurden bereits vor einigen Jahren barrierefrei ausgebaut. Im Bereich der KiTa (Haus-Nr. 132/136) kommt es aufgrund parkender Kfz (Hol- und Bringverkehr KiTa) wiederholt zu Behinderungen bei der Anfahrt der Haltestelle (Südseite, stadtauswärts). Darüber hinaus besteht seitens des Aufgabenträgers der Wunsch, eine neue Haltestelle in Höhe Am Bredenbusch einzurichten, um das nördlich angrenzende Wohngebiet besser zu erschließen.

Für den **Kfz-Verkehr** ist eine Fahrbahn von rd. 5,00 m bis 6,00 m Breite vorhanden. Die Seitenbereiche sind überwiegend unbefestigt und werden zum Teil als Parkstreifen genutzt. Der Verkehrsablauf in der Einmündung Dingerdisser Straße / Dingerdisser Heide ist aufgrund der geringen Verkehrsbelastung gut. Am Ortseingang in Höhe Am Bredenbusch fehlt eine bauliche Geschwindigkeitsdämpfung (Mittelinsel), um dem Kfz-Verkehr den Übergang von der freien Strecke auf die geschlossene Ortslage zu verdeutlichen. Im Streckenverlauf sollte die Tempo-30-Regelung durch bauliche Maßnahmen (Einengungen / Versätze o. Ä.) verdeutlicht werden. Die Sichtbeziehung bei der Ausfahrt aus der Stichstraße zw. Haus-Nr. 127 und Haus-Nr. 129 ist in Richtung Osten aufgrund der angrenzenden Kurve und in Richtung Westen aufgrund der

Grundstückseinfriedungen (Hecke) eingeschränkt.

Im Einmündungsbereich Dingerdisser Straße / Dingerdisser Heide steht an der Grundstücksgrenze zu Haus-Nr. 136 (KiTa) eine über einhundert Jahre alte vitale Eiche, die prägend für das Ortsbild ist und zwingend erhalten werden soll.

3. Planung

Ziele der Planung sind die Beseitigung der o. g Defizite sowie insbesondere

- die Anlage von Gehwegen,
- die Anlage einer neuen Bushaltestelle in Höhe Am Bredenbusch
- und Maßnahmen für angemessene Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs.

Im Rahmen der Planungen wurden zwei Varianten erarbeitet, die sich hinsichtlich ihres Fahrbahnquerschnittes und der „Dominanz“ des fließenden Kfz-Verkehrs unterscheiden und damit auf die gefahrenen Geschwindigkeiten auswirken:

- Variante 1 – Fahrbahnbreite 6,50 m
- Variante 2 – Fahrbahnbreite 5,50 m

Die Regelquerschnitte liegen der Vorlage als Anlage 2, die Lagepläne als Anlage 3 bei.

Zusammenfassend sieht die Planung im Wesentlichen Folgendes vor:

Variante 1 – Fahrbahnbreite 6,50 m

- Anlage eines kombinierten Geh-/Radweges auf der Südseite
 - Südseite, um perspektivisch den Lückenschluss zu dem Geh-/Radweg in Höhe „Auf dem Busch“ herzustellen
 - Freigabe für den Radverkehr ausschließlich in Fahrtrichtung Dingerdisser Heide wegen der Steigung und der damit verbundenen langsamen Fahrweise
- Anlage eines Gehweges auf der Nordseite zw. Dingerdisser Heide und Stichstraße zw. Haus-Nr. 127 und 129
- Herstellung einer neuen Bushaltestelle „Am Bredenbusch“
- Anlage einer Fahrbahnverengung in Höhe der KiTa, um das Parken am Fahrbahnrand zu unterbinden und die Anfahrbarekeit der Bushaltestelle „Alte Schule“, stadtauswärts für den ÖPNV zu verbessern
- Regelgeschwindigkeit Tempo 50, herabgesetzt auf Tempo 30 im Abschnitt zwischen Haus-Nr. 126 und Dingerdisser Straße wegen der KiTa und der eingeschränkten Sicht aus der Stichstraße zw. Haus-Nr. 127 und 129
- Anlage eines Fahrbahnversatzes in Höhe von Haus-Nr. 126, um den Übergang von Tempo 50 auf Tempo 30 zu verdeutlichen

Variante 2 – Fahrbahnbreite 5,50 m

- Wie Variante 1, jedoch
 - Herstellung einer Mittelinsel mit Fahrbahnversatz im Ortseingangsbereich, um den Übergang von außerorts auf innerorts zu verdeutlichen
 - Herstellung eines 1,00 m breiten überfahrbaren Pflasterstreifens auf der Nordseite der Fahrbahn, um den Begegnungsfall Bus/Bus zu ermöglichen
 - Verzicht auf den Fahrbahnversatz in Höhe Haus-Nr. 126

Als Alternative zur Mittelinsel im Ortseingangsbereich wurde eine Variante mit einem Mini-Kreisverkehrsplatz im Einmündungsbereich Am Bredenbusch erarbeitet. Eine Umsetzung wäre

mit einem etwas umfangreicheren Grunderwerb und höheren Kosten verbunden. Diese Untervariante liegt der Vorlage als Anlage 4 bei.

Auf die Anlage von separaten Parkstreifen wurde in beiden Varianten wegen der damit verbundenen hohen Kosten aufgrund der Topografie (Böschung im Straßenraum auf der Nordseite) verzichtet. Das Parken findet bei der Variante 1 auf der Fahrbahn statt. Bei der Variante 2 kann der überfahrbare Seitenstreifen auf der Nordseite mitbenutzt werden, so dass in beiden Varianten neben parkenden Kfz eine Fahrbahnrestbreite von rd. 4,50 m verbleibt.

Ein perspektivischer Ausbau der Fahrbahn westlich des Ortseingangs würde voraussichtlich gemäß der „Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)“ in einer Fahrbahnbreite von 6,00 m erfolgen.

Variantenbewertung / -empfehlung

Variante 1 – Fahrbahnbreite 6,50 m

- + Begegnungsfall Bus/Bus auf der Fahrbahn möglich
- + Geringfügig niedrigere Kosten als Variante 2
- Vergleichsweise breitere Fahrbahn gegenüber einem Ausbau außerorts
- Ggfs. überhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs

Variante 2 – Fahrbahnbreite 5,50 m

- + Berücksichtigung der Netzfunktion der Straße (Haupterschließungsstraße) und des Umfeldes zur Dimensionierung des Fahrbahnquerschnittes
- + Vergleichsweise schmalere Fahrbahn gegenüber einem Ausbau außerorts
- + Angemessene Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs
- Begegnungsfall Bus/Bus nur unter Inanspruchnahme des befestigten Seitenstreifens möglich
- Geringfügig höhere Kosten als Variante 1

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile empfiehlt die Verwaltung den Ausbau der Dingerdisser Straße entsprechend der Variante 2.

Eine Beratung der Planung in der AG SpuReN hat bisher noch nicht stattgefunden. Diese wird in der Sitzung am 18. Juni 2019 durchgeführt.

Zur Umsetzung der Planung ist bei beiden Varianten in Teilabschnitten Grunderwerb erforderlich. Gespräche mit den betroffenen Anliegern haben noch nicht stattgefunden

Die Planungen im Bereich der KiTa wurden dem Träger der KiTa bei einem Ortstermin im April 2019 vorgestellt. Der Träger begrüßt die dargestellten Planungen und stimmt dem Grunderwerb in dem dargestellten Umfang zu.

4. Kosten | Terminplanung

Anliegerbeiträge

Für den Ausbau der Dingerdisser Straße müssen Anliegerbeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz (KAG) erhoben werden.

Die geschätzte Gesamthöhe der Anliegerbeiträge beträgt bei beiden Varianten überschläglich rd. 550.000,00 €. Die exakte Bezifferung der Höhe der Anliegerbeiträge für jedes Grundstück ist zum derzeitigen Planungsstand nicht möglich.

Finanzierung

Eine Zuwendung für den Ausbau der Fahrbahn entsprechend des „Entflechtungsgesetzes“ ist aufgrund der untergeordneten Bedeutung im Straßennetz nicht möglich. Für die Anlage des Geh-/Radweges soll eine Zuwendung entsprechend der „Förderrichtlinie Nahmobilität“ beantragt werden. Die Förderquote liegt hier – nach Abzug der Anliegerbeiträge – bei 75% der Baukosten. Die Höhe der Zuwendung für den Geh-/Radweg beträgt überschläglich rd. 75.000,00 €.

Damit verbleibt bei der Stadt Bielefeld ein Eigenanteil von rd. 300.000,00 €.

Die erforderlichen Finanzmittel sind im Haushalt der Stadt Bielefeld für das Jahr 2022 eingestellt.

Kosten

Im Einzelnen wurden für die Varianten 1 und 2 folgende Straßenbaukosten inkl. Grunderwerb abgeschätzt (ohne Planungskosten):

Variante 1 – Fahrbahnbreite 6,50 m	905.000,00 €
Variante 2 – Fahrbahnbreite 5,50 m	920.000,00 €

Von den Gesamtkosten entfallen rd. 40.000 € auf die Beleuchtung.

Der Abschreibungsaufwand für die Gesamtmaßnahme beträgt rd. 22.000 €/Jahr. Davon entfallen rd. 1.300 € / Jahr auf die Beleuchtung.

Terminplanung

Im Vorfeld der Straßenbaumaßnahmen werden Um- und Neuverlegungen von Versorgungsleitungen durchgeführt.

Folgende weitere Terminplanung ist vorgesehen:

Bearbeitungsschritt	Frist
Beschlussfassung Planung	Sommer 2019
Erstellung Entwurfsplanung	Dezember 2019
Erstellung Zuwendungsantrag	Mai 2020
Zuwendungsbescheid	Sommer 2021

Der Beginn der Straßenbauarbeiten ist für das Frühjahr 2022 geplant.

Anlage

- Anlage 1 – Übersichtslageplan
- Anlage 2 – Regelquerschnitte
- Anlage 3 – Lagepläne
- Anlage 4 – Details Varianten

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss