

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Beirat für Behindertenfragen</b>	19.08.2020	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Stieghorst</b>	20.08.2020	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	01.09.2020	öffentlich

<b>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</b>
<b>Umbau der Oerlinghauser Straße zwischen Detmolder Straße und Ortseingang</b>
<b>Betroffene Produktgruppe</b>
11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen
<b>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</b>
Planungen bis zum politischen Beschluss
<b>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</b>
Auswirkungen auf den Finanzplan: 1,95 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 50.000 €
<b>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</b>
Bezirksvertretung Stieghorst, 19.11.2015, TOP 5.4, öffentlich Bezirksvertretung Stieghorst, 09.06.2018, TOP 8, öffentlich Naturschutzbeirat, 25.09.2018, TOP 4, Drucksachen-Nr. 7249/2014-2020, öffentlich Bezirksvertretung Stieghorst, 21.03.2019, TOP 7, Drucksache-Nr. 8228/2014-2020, öffentlich Bezirksvertretung Stieghorst, 13.06.2019, TOP 5.2, Drucksachen-Nr. 8228/2014-2020/1, öffentlich
<b>Beschlussvorschlag:</b>
Der Beirat für Behindertenfragen und die Bezirksvertretung Stieghorst empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:
Dem Umbau der Oerlinghauser Straße zw. Detmolder Straße und Ortseingang entsprechend der <b>Variante III</b> (siehe unten und Anlage 3) inkl. der Übernahme der Baulast von Straßen.NRW auf einer Länge von rd. 80 m wird zugestimmt.
<b><u>Variantenübersicht (detailliert: siehe Anlage 4)</u></b>
<b>Var. I:</b> Beidseitiger Radfahrstreifen (2,00 m breit) <u>mit</u> Grunderwerb
<b>Var. II:</b> Beidseitiger Radfahrstreifen (2,00 m breit) <u>ohne</u> Grunderwerb durch Verzicht auf Mittelinsel und Gehweg Ostseite (beides nördlich Lipper Hellweg)
<b>Var. III:</b> Einseitiger Radfahrstreifen Richtung Detmolder Straße und kombinierter Geh- und Radweg in Gegenrichtung
<b>Var. IV:</b> Einseitiger Beidrichtungs-Geh-/Radweg Westseite

### **Begründung:**

Ursprünglicher Anlass der Planung war ein Beschluss der Unfallkommission (UK), einem Gremium u.a. bestehend aus Polizei, Bezirksregierung Detmold, Straßenverkehrsbehörden und den örtlichen Baulastträgern, welches zum Ziel hat Unfallereignisse zu ergründen und Maßnahmen zu deren Beseitigung zu erarbeiten. Nach Erlass-Lage des Landes NRW haben Kommunen diese Maßnahmen umzusetzen. Die UK hat in ihrer Sitzung am 28.04.2015 die Überarbeitung der Radverkehrsführung beschlossen, um die Unfallhäufungsstelle an der Einmündung Lipper Hellweg dauerhaft zu beseitigen.

Weiterhin wurde im Zuge der nach der Straßenverkehrsordnung notwendigen Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht durch die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Bielefeld festgestellt, dass die Radverkehrsführung nicht mehr dem technischen Standard entspricht, diese jedoch erst aufgehoben werden kann, wenn richtlinienkonforme Radverkehrsanlagen vorhanden sind.

Die Bezirksvertretung Stieghorst die Maßnahme in ihrer Sitzung am 14.Juni 2018 auf Rang 1 der Straßenneubaumaßnahmen gesetzt.

### **Ausgangssituation:**

Ursprünglich hat es vier Planungsvarianten gegeben. In der AG SpuReN (siehe Druck-Sache 4416/2014-2020 mit Anlage 1 „AG Planungsprojekte“) wurde am 20.06.18 und 09.04.19 mehrheitlich die Umsetzung der Variante III empfohlen. Der Naturschutzbeirat hat sich ebenfalls für die Variante III ausgesprochen.

Die Variante I kann aufgrund fehlender Erfolgsaussichten für den Ankauf der benötigten Grundstücksflächen im Bereich der Mehrfamilienhäuser auf der Ostseite nördlich des Lipper Hellweges nicht realisiert werden. Die Variante II ist wegen des zu großen Eingriffes in Natur und Landschaft, der zu hohen Kosten und der fehlenden Förderfähigkeit ebenfalls nicht umzusetzen.

In der ursprünglichen Beschlussvorlage vom 08.03.2019 (Drucksachenummer 8228/2014-2020) wurde die Umsetzung der Variante III empfohlen. Auf Wunsch der Bezirksvertretung Stieghorst, die Variante IV planerisch näher zu betrachten, hat die Verwaltung die Planung für die Variante IV überarbeitet und in der BV Stieghorst am 13.06.2019 in der Nachtragsbeschlussvorlage (Drucksachenummer 8228/2014-2020/1) als Vorzugsvariante vorgestellt. Es wurde der Beschluss gefasst, vor dem Maßnahmenbeschluss zugunsten einer Variante eine Bürgerinformationsveranstaltung durchzuführen.

### **Bürgerinformationsveranstaltung am 06.11.2019:**

Zur Bürgerinformation erschienen ca. 70 Bürger, von denen einige nach der Vorstellung des Projektes durch die Verwaltung und des Planungsbüros von der Möglichkeit Fragen zu stellen und Anregungen zu geben Gebrauch machten.

Hierbei ergaben sich folgende Hinweise:

1. keine Rücksichtnahme zwischen den Rad- und Fußgängern auf gemeinsamer Verkehrsfläche
2. Radfahrer fahren zu schnell, wenn sie aus Richtung Lämershagen kommen
3. Farbenunterscheidung der Beläge für Fußgänger und Radfahrer
4. Autofahrer fahren mit überhöhter Geschwindigkeit in die Ortseinfahrt hinein
5. Das Anlegen eines Fußgängerüberweges anstatt der Querungshilfe in Höhe der Oelkerstraße wird gewünscht
6. Zufahrt zu Haus-Nr. 38 mit geplanter Querungshilfe nicht möglich
7. Vertrag Verbrauchermärkte – Kostenbeteiligung Straßenumbau
8. Radfahrer aus Lämershagen kommend wechseln nicht auf die andere Seite, da die Ziele auf gleicher Seite liegen

Es wurde mit den Anwesenden eine Abstimmung zwischen den Varianten III und IV durchgeführt. Das Ergebnis war sehr ausgeglichen (13:15 Stimmen), so dass es keine eindeutige Empfehlung für eine Variante gegeben hat. Aus den Hinweisen der Bürger ging hervor, dass eine getrennte Führung der Radfahrer (also kein Beidrichtungsweg) für die Verkehrssicherheit für sinnvoll erachtet wird (s. Punkte 1 und 2).

Zu den Punkten 3 – 8 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 3.

Auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg wird keine farbliche Trennung ausgeführt.

Zu 4.

In der Zeit vom 29.11.19 bis 23.12.19 ist ein Verkehrsdisplay auf der Oerlinghauser Straße Höhe Hausnummer 39 installiert worden, welches die Zahl der Fahrzeuge und auch die gefahrenen Geschwindigkeiten erfasst hat. Insgesamt konnte festgestellt werden, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit, die 85 % der Verkehrsteilnehmer fahren, bei 55 km/h und somit leicht über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegt. Somit lag der Großteil der Überschreitungen nur in einem geringen Bereich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Diesbezüglich würden voraussichtlich keine regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen getroffen werden, jedoch können die vorhandenen Überschreitungen bei Einfahrt in den innerörtlichen Teil der Oerlinghauser Straße voraussichtlich mit der Einrichtung einer Querungshilfe, die geschwindigkeitsdämpfend wirkt, verringert werden, so dass Querungen für Radfahrer an dieser Stelle verkehrssicher möglich sind.

Zu 5.

Der Einsatz von Fußgängerüberwegen kommt insbesondere in Frage, wenn die Bedeutung einer Wegebeziehung eine komfortable Querungsmöglichkeit erfordert oder aber der generelle Vorrang der Fußgänger\*innen an Fußgängerquerungen gewollt ist. Bei der Oerlinghauser Straße ist mit Einrichten einer Mittelinsel im Bereich Oelkerstraße die Verkehrssicherheit der Fußgänger hinreichend gesichert, denn durch die bauliche Trennung der Fahrzeugströme in zwei Richtungen können sich die Fußgänger\*innen zeitlich nacheinander auf die jeweilige Fahrtrichtung der Kraftfahrzeuge konzentrieren. Eine Schulwegeverbindung liegt an der Querung nicht vor.

Es sollten zudem aus städtebaulichen und verkehrsrelevanten Gründen im Verlauf einer Straße alle Querungsstellen gleich gestaltet werden.

Zu 6.

Nach hinreichender Prüfung, kann die geplante Querungshilfe nicht verschoben werden. Zum einen kann sie aus Platzgründen nicht verschoben werden und zum anderen liegt die Querungshilfe in direkter Verbindung der häufigsten Fußgängerquerungslinie. Die Verwaltung ist zu dem Ergebnis gekommen, die Zufahrt zu dem Haus Nr. 38 zu verschieben.

Zu 7.

Durch den Bau des Verbrauchermarktes an der Oerlinghauser Straße und den daraus resultierenden Erschließungsvertrag sind die vereinbarten Kosten bereits an die Stadt gezahlt worden und stehen für die Umbaumaßnahme der Straße zur Verfügung.

Zu 8.

Der aus Lämershagen kommende Beidrichtungsweg und die Ziele Fahrtrichtung Lipper Hellweg stadteinwärts, Verbrauchermärkte u.a. liegen zwar auf gleicher Seite, dennoch ist ein Fahrbahnwechsel der Radfahrer notwendig, da innerorts Zweirichtungswegen nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung der Konfliktpunkte in Gegenrichtung freigegeben werden können („Empfehlungen für Radverkehrsanlagen- ERA 2010“).

Aufgrund des Beschlusses der Unfallkommission (28.04.2015) wurde die Planung in der UK-Sitzung am 13.11.2019 vorgestellt. Die Mitglieder der Unfallkommission haben sich

mehrheitlich gegen einen Beidrichtungsradweg ausgesprochen.

Aus Sicht der Verwaltung sollte der Wechsel der Radverkehrsführung des außerorts befindlichen Beidrichtungsradweges auf den stadteinwärts geplanten Radfahrstreifen über die geplante Mittelinsel an der Ortseingangsgrenze erfolgen, damit wird nicht nur dem Kfz-Fahrer verdeutlicht, dass neue Regeln (Tempo 50) gelten, sondern auch für den Radverkehr. An dieser Stelle sind eindeutige Markierungen und Hinweiszeichen für den Radfahrer, ggf. auch Verkehrskontrollen notwendig.

### **Radverkehrskonzept**

Das Radverkehrskonzept (Drucksachennummer: 10675/2014-2020) wurde am 18.06.2020 vom Rat der Stadt Bielefeld beschlossen. Die abgestimmten Qualitätskriterien sind bei anstehenden Straßenplanungen anzuwenden. So sieht das Radverkehrskonzept (RVK) innerorts straßenbegleitende Radwege im Zweirichtungsverkehr aufgrund der Gefahrenlage nicht mehr vor. Führungsformen bei denen der Radverkehr untergeordnet ist oder gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt wird sollten ebenfalls nicht angewendet werden. Die Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern (Fußgängern) ist zu berücksichtigen.

Die Oerlinghauser Straße ist gem. dem Radverkehrskonzept für den Radverkehr eine Hauptroute der Kategorie I.

Die Planung für den Umbau der Oerlinghauser Straße ist vor dem Beschluss erstellt worden und weicht aufgrund dessen von dem Konzept ab. Die Variante III lässt aufgrund seiner beidseitigen Radverkehrsführung weniger Konflikte mit den Fußgängern entstehen und bietet somit einen Vorteil gegenüber der Variante IV.

An Strecken mit Längsneigung empfiehlt die ERA 2010 für den bergauf langsam fahrenden Radfahrer eine getrennte Führung vom Kfz-Verkehr und für den zügig bergab fahrenden eine separate Führung auf Straßenniveau. Dieses ist ein weiterer Vorteil für die Variante III, denn diese Planungselemente sind hier vorgesehen.

Der Gehweg entlang der Oerlinghauser Straße ab Hausnr. 34 ist ein offizieller Schulweg. Für die Sicherheit der Schüler sollte kein Beidrichtungsradweg vorgesehen werden welches wiederum für die Variante III spricht.

Das Ergebnis der internen Abstimmung der Verwaltung, der AG SpuReN und des Naturschutzbeirates ergab eindeutige Vorteile der Variante III gegenüber der Variante IV in Bezug auf:

- Regelwerkskonforme Breite des Radfahrstreifens auf der Ostseite ( $b = 2,00$  m) nach ERA ( $b > 1,85$  m), nicht nach RVK ( $b > 2,15$  m)
- Schulwegsicherheit
- Separate Führung des bergab zügig fahrenden Radfahrers auf der Ostseite und der
- Geschützten Führung des bergauf langsam fahrenden Radfahrers auf der Westseite

**Die Verwaltung empfiehlt die Umsetzung der Variante III entsprechend der vorliegenden Planung.**

### **Barrierefreiheit**

Die gesicherten Querungs- und Bushaltestellen werden entsprechend dem mit dem Beirat für Behindertenfragen zum Zeitpunkt der Bauausführung abgestimmten Standard ausgebaut.

### **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. Das Thema Anliegerbeiträge ist ausführlich in der Bürgerinformationsveranstaltung am 6.11.2019 vorgestellt und erläutert worden.

Zu dem Zeitpunkt standen gesetzliche Neuerungen an. Diese Gesetzesänderungen wurden zu Jahresbeginn vom Land beschlossen und die dazugehörigen Richtlinien für die Umsetzung des Gesetzes kamen Anfang April.

Der Landtag in NRW hat für die nächsten 3 Jahre eine Förderung in Höhe von 50 % des umlagefähigen Aufwandes einer beitragsfähigen Straßenbaumaßnahme (gilt auch für Straßenentwässerung und Beleuchtung) an kommunalen Straßen beschlossen, um die Anlieger zu entlasten. So würden sich die zu entrichtenden Beiträge halbieren.

Die Summe aus Anliegerbeiträgen und Förderung des Landes NRW entspricht folglich der ursprünglichen berechneten Gesamtsumme der Anliegerbeiträge, so dass der Eigenanteil der Stadt Bielefeld unverändert bleibt.

### **Finanzierung / Kosten**

Es soll eine Zuwendung gemäß „Entflechtungsgesetz“ bei der Bezirksregierung Detmold zum 31. Mai 2021 beantragt werden. Die Förderquote beträgt (nach Abzug der Anliegerbeiträge) für den Abschnitt zwischen dem KVP Detmolder Straße und der vorhandenen Ortsdurchfahrtsgrenze 75% der Baukosten. Die Zuwendungen werden je nach Mittelverfügbarkeit im darauffolgendem Jahr bereitgestellt.

Die Verschiebung der Ortsdurchfahrtsgrenze wird nach Beschluss in den politischen Gremien bei Straßen NRW beantragt, damit für den rd. 80 m langen Abschnitt auch Fördergelder beantragt werden können.

Die Straßenbaukosten der Variante III werden (ohne Planungskosten, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) auf ca. 1.950.000 € geschätzt (Kosten haben sich nach Info- Veranstaltung nicht erhöht). 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 2022 /2023 eingestellt.

Nach einer 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 fallen rd. 300 €/Jahr auf die Beleuchtung.

Der Abschreibungsaufwand für die Gesamtmaßnahme beträgt rd. 49.000 €/Jahr. Davon entfallen rd. 2.300 €/Jahr auf die Beleuchtung.

### **Terminplanung**

Die Ausführung der Planung erfolgt nicht zeitgleich mit der Baumaßnahme des Landes NRW an der Detmolder Straße in der Einmündung zur Lageschen Straße (B 66).

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.

Somit ist folgende weitere Terminplanung vorgesehen:

**Bearbeitungsschritt****Frist***Beschlussfassung Planung**August/September 2020**Erstellung Entwurfsplanung**März 2021**Erstellung Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)**März 2021**Erstellung Zuwendungsantrag**Mai 2021**Zuwendungsbescheid (je nach Mittelverfügbarkeit)**Sommer 2022**Frühster Baubeginn Straßenbau**2023*

Anlagen

Anlage 1 – Regelquerschnitt Variante III

Anlage 2 – Regelquerschnitt Variante III (Engstelle Höhe Lipper Hellweg)

Anlage 3 - Lagepläne Variante III

Anlage 4 - Variantenübersicht

**Beigeordneter****Moss**