

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Stieghorst	11.06.2015	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	23.06.2015	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Umgestaltung der Osningstraße - Erfahrungsbericht nach Inbetriebnahme

Betroffene Produktgruppe

11.12.01- Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Stellungnahmen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

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

BV Stieghorst, 16.02.2012, TOP 5.1, 3640/2009-2014
BV Mitte, 21.06.2012, TOP 15, 4317/2009-2014
Beirat für Behindertenfragen, 27.06.2012, TOP 11, 4317/2009-2014
BV Stieghorst, 28.06.2012, TOP 1+9, 4317/2009-2014
StEA, 03.07.2012, TOP 10, 4317/2009-2014
Beirat für Behindertenfragen, 22.08.2012, TOP 10, 4317/2009-2014/1
BV Mitte, 23.08.2012, TOP 11, 4317/2009-2014/1
BV Stieghorst, 30.08.2012, TOP 6, 4317/2009-2014/1
StEA, 04.09.2012, TOP 4.1, 4317/2009-2014/1 -abgesetzt
StEA, 02.10.2012, TOP 4.1, 4317/2009-2014/1
BV Mitte, 08.11.2012, TOP 12, 4317/2009-2014/2
BV Stieghorst, 15.11.2012, TOP 1+6, 4317/2009-2014/2
Beirat für Behindertenfragen, 28.11.2012, TOP 13, 4317/2009-2014/2
StEA, 11.12.2012, TOP, 4317/2009-2014/2
BV Stieghorst, 17.01.2013, TOP 6, 4317/2009-2014/3
StEA, 29.01.2013, TOP 5.1, 4317/2009-2014/3
BV Stieghorst, 06.06.2013, TOP 3
BV Stieghorst, 27.06.2013, TOP 3
BV Stieghorst, 21.11.2013, TOP 3
BV Stieghorst, 16.01.2014, TOP 1
BV Stieghorst, 20.02.2014, TOP 3+5.1

Sachverhalt:

Die Bezirksvertretung Stieghorst und der Stadtentwicklungsausschuss nehmen den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

1. Ausgangssituation:

Nach einer aufwendigen Planungsphase mit umfangreichen politischen Beratungen und einer Bürgerinformationsveranstaltung wurde im Sommer 2013 der erste Schritt der Umgestaltung im Abschnitt Detmolder Straße bis Osningstraße Haus Nr. 86 im Rahmen der Fahrbahndeckensanierung realisiert. Die Umsetzung der noch ausstehenden Maßnahmen in der Osningstraße und am Knotenpunkt Detmolder Straße soll in den Sommerferien 2016 erfolgen.

Die Bezirksvertretung Stieghorst hat die Verwaltung am 20.02.2014 beauftragt, einen Erfahrungsbericht nach Umgestaltung zu erstellen.

Für den Kfz-Verkehr wurde die Anzahl der Fahrspuren verringert und für den Radfahrer wurden beidseitig Radfahrstreifen angelegt. Südlich des Lipper Hellweges wurde in Fahrbahnmitte ein 2,00 bis 2,50 m breiter Zwischenstreifen markiert. Dieser dient einerseits zur Abwicklung der Abbiegebeziehungen in private Grundstückszufahrten und andererseits an den kleineren Knotenpunkten der Aufweitung des Fahrstreifens zu einer 5,25 – 5,75 m breiten Kombispur. Die Mittelinseln dienen lediglich der Gliederung des Straßenraumes. Mittelinseln als Querungshilfe konnten hier aufgrund der Verkehrsbelastung der Osningstraße nicht eingebaut werden.



Osningstraße in Höhe Windmühlenweg – vor dem Umbau Osningstraße in Höhe Windmühlenweg – nach dem Umbau

Im Rahmen der Planung wurde von der Verwaltung prognostiziert, dass die Wartezeiten und Rückstaulängen auf der Osningstraße als vertretbar eingestuft werden. Ferner wurde nicht ausgeschlossen, dass in den Spitzenstunden Überlastungseffekte auftreten können, welche möglicherweise auch zu einer großräumig veränderten Routenwahl der Kfz-Nutzer im Stadtgebiet führen. Schleichverkehre auf den Straßen Windmühlenweg und Steinbruchweg zur Umfahrung des Knotens Lipper Hellweg wurden ebenfalls nicht ausgeschlossen. Hier wurden Möglichkeiten der Nachsteuerung mit straßenverkehrsrechtlichen Mitteln in Aussicht gestellt.

In der am 18.12.2012 durchgeführten Bürgerinformationsveranstaltung fand die Planung sowohl Zustimmung wie auch Ablehnung. Hauptargumente der Zustimmung waren die Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für Kinder sowie fehlende Radwege. Die Hauptargumente gegen

die Umgestaltung waren die Befürchtung von regelmäßigem Stau und zunehmend schwieriger verkehrlicher Erschließung der anliegenden Grundstücke.

Von Anliegern der Wasserstraße und der Straße Rosengarten wurde befürchtet, dass durch den Umbau der Osningstraße eine Verdrängung des Verkehrs in diese Nebenstraßen stattfindet.

2. Evaluierung:

Nach Inbetriebnahme haben sich die Verkehrsverhältnisse inzwischen soweit eingestellt, dass eine Evaluierung möglich ist.

3. Grundlagen:

Für die Nachbetrachtung wurden im Mai und Juni 2014 Verkehrszählungen auf der Osningstraße sowie im nachgeordneten Straßennetz durchgeführt. Im Knotenpunkt Detmolder Straße/Osningstraße/Otto-Brenner-Straße und in den Einmündungen Osningstraße/Lipper Hellweg und Osningstraße/Bodelschwinghstraße wurden Staulängen erfasst. Außerdem wurde die Verkehrsunfallentwicklung auf der Osningstraße analysiert.

Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit an signalisierten Kreuzungen ergibt sich die Berechnungsgrundlage nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS). Hierbei ist zu beachten, dass die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs sich aus den Verkehrsmengen berechnen, die während der Grünzeit die Kreuzung passieren können.

Mögliche Rückstaulängen in den Zufahrten im Vorher-Zustand können im Berechnungsverfahren nicht abgebildet werden. Bei den Vorher-Zählungen wurden Rückstaulängen nicht erfasst. Dies geschah erst bei den Nachher-Zählungen.

Eine Aussage über die Veränderungen des Verkehrsaufkommens kann nur für den Knotenpunkt Detmolder Straße/Osningstraße/Otto-Brenner Straße getroffen werden, da nur hier vergleichbare Vorher-Nachher- Daten zur Verfügung stehen.

4. Verkehrsbelastung:

4.1 Verkehrsbelastung auf der Osningstraße im Kreuzungsbereich Detmolder Straße

Die Querschnittsbelastung der Osningstraße reduzierte sich seit 2012 um ca. 20% und betrug im Jahr 2014 ca. 22.500 Kfz/16h. Durch diese Verkehrsreduzierung wird die Annahme der weiträumigen Verkehrsverlagerung bestätigt.

In Richtung Norden ist eine Reduzierung der Linksabbieger in die Detmolder Straße stadteinwärts um ca. 20% zu beobachten. In Richtung Süden hat insbesondere der Geradeausverkehr aus der Otto-Brenner-Straße in die Osningstraße um ca. 30% abgenommen. Außerdem ist eine signifikante Reduzierung (um ca. 27%) der Rechtsabbieger aus der Detmolder Straße in die Osningstraße zu erkennen.

Die Zahl der Radfahrer ist von ca. 149/16h im Jahr 2012 auf ca. 166/16h im Jahr 2014 gestiegen. Die größte Zunahme ist hier im Geradeausverkehr in und aus Richtung Otto-Brenner-Straße zu beobachten. Hier wurde im Zuge der Sanierung 2013 die Radwegelücke geschlossen.

4.2 Verkehrsbelastung des nachgeordneten Netzes

Zu den Verkehrsbelastungen des nachgeordneten Netzes fehlen Vorher-Daten. Die

Nachher-Daten wurden hinsichtlich ihrer Verträglichkeit in Abhängigkeit vergleichbarer Verkehrsbelastungen der Straßen nach dem gültigen technischen Regelwerk (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen – RASSt) beurteilt.

Straße	Verkehrs- belastung 16 Stunden	Verkehrs-belastung Spitzenstunde	Straßentyp gem. RASSt 06	Obergrenze Verkehrs- belastung g e m . RASSt 06	Verträgliche Verkehrs-belastung g e m . RASSt 06
L i p p e r Hellweg	8.000 Kfz	850 Kfz/h	Verbindungs- straße	2.600 Kfz/h	ja
Osterfeld- straße	125 Kfz	15 Kfz/h	Wohnstraße	400 Kfz/h	ja
W a s s e r - straße	720 Kfz	80 Kfz/h	Wohnstraße	400 Kfz/h	ja
Rosen-garte n	210 Kfz	25 Kfz/h	Wohnstraße	400 Kfz/h	ja
Wind-mühle nweg	680 Kfz	125 Kfz/h	Wohnstraße	400 Kfz/h	ja

Die Verkehrszählungen im nachgeordneten Netz ergaben typische Verkehrsbelastungen für die entsprechenden Straßentypen.

5. Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage Osningstraße/Lipper Hellweg:

Aufgrund der geänderten Fahrspuraufteilung wird insbesondere die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage Osningstraße / Lipper Hellweg (Anlage 1 – Signalplan) beeinflusst.

Gegenüber dem Vorher-Zustand haben sich folgende Veränderungen ergeben:

In Fahrtrichtung stadteinwärts: Reduzierung der Fahrspuranzahl und damit Abnahme der Leistungsfähigkeit durch den Einbau einer Mittelinsel und Markierung der Aufweitung für die Linksabbieger in die Neue Straße. Die Leistungsfähigkeit des Geradeausverkehrs verringert sich um bis zu 40%. Eine Rückstaubeobachtung ergab in der Nachmittagsspitzenstunde den größten Rückstau mit einer Länge von ca. 460 m gegen 16:00 Uhr. Bis 17:00 Uhr verringerte sich die Rückstaulänge auf ca. 240 m und bis 17:20 Uhr auf ca. 90 m. In der Morgenspitzenstunde ab 07:30 Uhr staute sich der Verkehr auf ca. 340 m und zwischen 07:45 – 08:20 Uhr über 700 m bis in die Bodelschwinghstraße hinein. Die Prognoseberechnungen nach HBS aus dem Jahr 2012 wurden hiermit bestätigt. Durch den Rückstau wird zudem die Busbeschleunigung an der

Lichtsignalanlage in Fahrtrichtung Sieker in der Verkehrsspitze eingeschränkt.

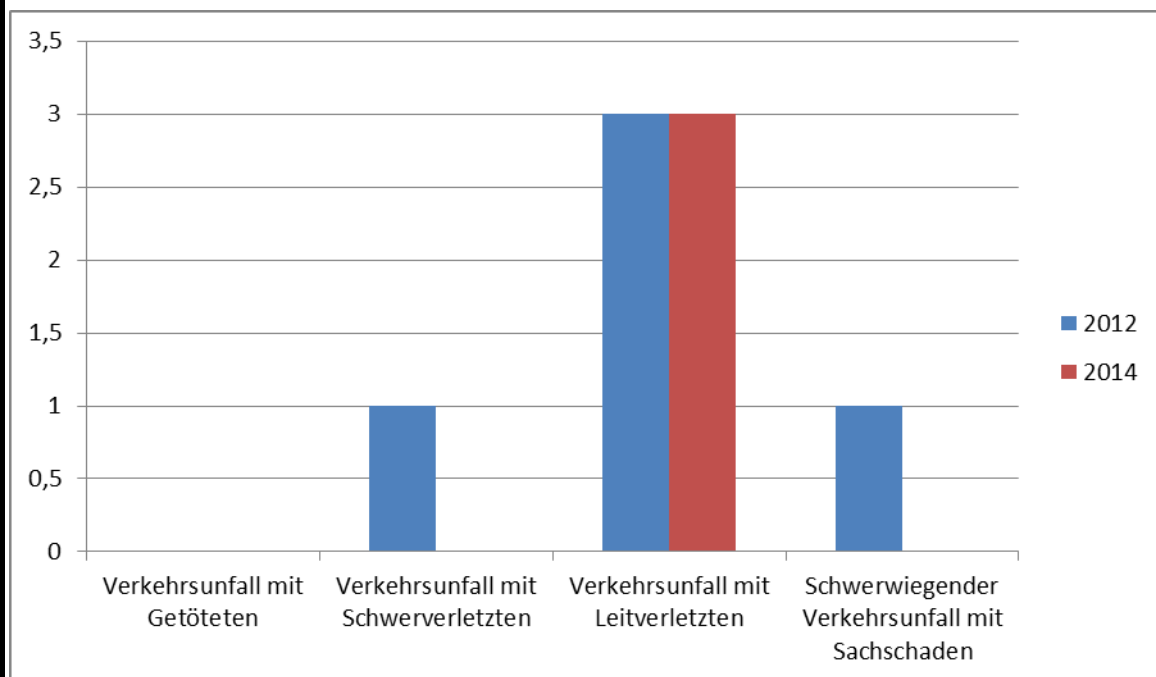
Auch in Fahrtrichtung Stadtauswärts geradeaus wurde in der Nachmittagsspitze zwischen 15:00 und 18:00 Uhr siebenmal ein Rückstau beobachtet, der bis in die Kreuzung mit der Detmolder Straße hineinreicht.

Die Leistungsfähigkeit des Linksabbiegers in den Lipper Hellweg hat in der Verkehrsspitze um ca. 23 % abgenommen, obwohl die Aufstelllänge der Linksabbiegespur deutlich zugenommen hat, Grund sind die abbiegenden Fahrzeuge zu den anliegenden Geschäften (z. B. Tankstelle, Bäckerei). Die vollständige Grünzeit des Linksabbiegers in den Lipper Hellweg wird deshalb nicht in jedem Umlauf komplett genutzt.

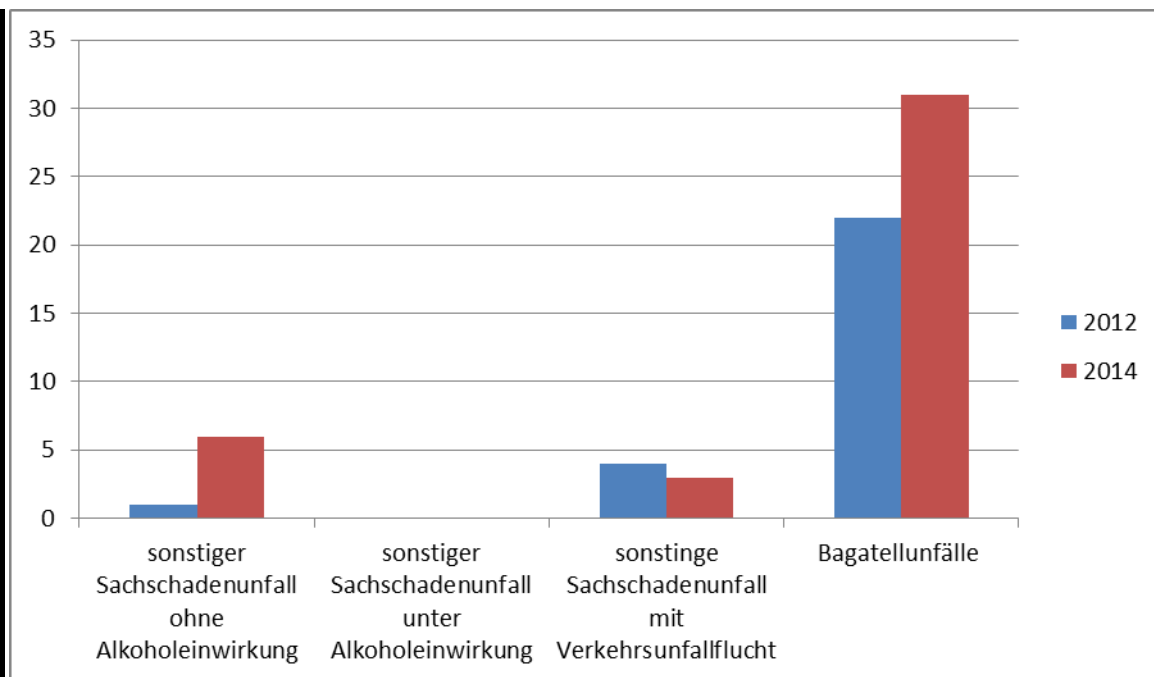
6. Verkehrsunfallentwicklung:

Für die Nachbetrachtung wurden die Verkehrsunfälle auf der Osningstraße zwischen Detmolder Straße und Bodelschwinghstraße ausgewertet. Um Unfälle für einen kompletten Jahreszeitraum auszuwerten, wurden nach dem Umbau die Unfälle von Oktober 2013 bis September 2014 betrachtet. Diese Unfälle wurden dem Jahr 2012 (erstes Jahr nach Umbau Detmolder Straße) gegenübergestellt.

Schwere Verkehrsunfälle



Leichte Verkehrsunfälle



Es ereigneten sich insgesamt 32 Unfälle vor und 43 Unfälle nach der Umgestaltung der Osningstraße.

In den betrachteten Jahren war kein tödlicher Unfall zu verzeichnen. Die Anzahl der Unfälle mit Schwerverletzten ist nach dem Umbau auf 0 zurückgegangen, die Anzahl der Unfälle mit leichtverletzten Verkehrsteilnehmern ist konstant bei 3 Unfällen geblieben. Sachschaden- und Bagatellunfälle sind gestiegen. Trotz dieses Anstieges der Unfallzahlen gehört die Osningstraße nicht zu den Unfallschwerpunkten im Bielefelder Stadtgebiet.

Im Jahr 2012 ereigneten sich ca. 40 % der Unfälle im Längsverkehr, ca. 15 % der Unfälle beim Linksabbiegen und jeweils ca. 10 % beim Einbiegen bzw. mit ruhendem Verkehr. Nach dem Umbau stieg die Anzahl der Unfälle im Längsverkehr auf ca. 55 % an. Besonders positiv fällt auf, dass nur noch 1 Linksabbieger mit dem Gegenverkehr kollidierte.

Welche Ursachen den Unfällen nach dem Umbau im Detail zugrunde liegen, wurde in einer Unfallanalyse ermittelt (Anlage 2 – Unfallgrafik).

Im Abschnitt zwischen Detmolder Straße und Lipper Hellweg ereigneten sich insgesamt 23 Unfälle. Die häufigsten Unfallursachen waren Auffahrunfälle (9-mal) und Unfälle beim Fahrstreifenwechsel (7-mal). Jeweils zweimal wurde beim Linksabbiegen die Spur nicht gehalten sowie beim Einbiegen die Vorfahrt missachtet.

Auch im Einmündungsbereich Lipper Hellweg wurden Auffahrunfälle (2-mal) und Unfälle beim Fahrstreifenwechsel (2-mal) als Hauptunfallursache identifiziert.

Zwischen dem Lipper Hellweg und der Bodelschwingstraße ereigneten sich insgesamt 12 Unfälle. Hauptunfallursache waren auch hier Auffahrunfälle (8-mal).

Es gab im gesamten Streckenabschnitt keine Unfälle mit Radfahrern oder Fußgängern.

7. Zusammenfassung:

Durch die Markierung neuer Radfahrstreifen an der Osningstraße wurde ein weiteres Teilstück im Radverkehrsnetz der Stadt Bielefeld angelegt. Hierdurch konnte die Verkehrssicherheit für die Radfahrenden erhöht und die Akzeptanz gesteigert werden. Die Reduzierung der Kfz-Fahrspuren

und die Anlage des Zwischenstreifens haben den Fahrbahnquerschnitt neu gegliedert und die Abbiegebeziehungen in die privaten Grundstückszufahrten sowie an den kleineren Knotenpunkten sicherer gestaltet.

Die Verkehrsbelastung auf der Osningstraße hat deutlich abgenommen. Im Abschnitt zwischen Detmolder Straße und Lipper Hellwegs ist sie im Vergleich zu 2012 um ca. 20% zurückgegangen. Südlich des Lipper Hellwegs ist die Verkehrsbelastung bezogen auf das Jahr 2009 um ca. 15% gesunken.

Trotz dieser Verkehrsabnahme kommt es insbesondere in den Verkehrsspitzenstunden zum Rückstau. Grund für den Rückstau ist die mangelnde Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage Lipper Hellweg durch die Reduzierung der Fahrspuren und den Einbau der Mittelinsel zwischen Lonnerbachstraße und Neue Straße. Hier wurde bereits im Rahmen der Planung prognostiziert, dass die Leistungsfähigkeit in den Spitzenstunden nicht ausreicht. Eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage wäre hier nur zu erreichen, wenn stadteinwärts die linke Geradeausspur verlängert würde. Diese Verlängerung ließe sich nur realisieren, wenn die Mittelinsel in Höhe Am Kämpchen und die Aufstellfläche für Linksabbieger in die Neue Straße zurückgebaut würden. Da die Markierung der Aufstellfläche für Linksabbieger aus Gründen der Verkehrssicherheit auf politischen Wunsch im Planungsprozess aufgenommen wurde, wird ein Rückbau hier nicht empfohlen.

Die von den Anliegern befürchtete Stauumfahrung bzw. Verdrängung des Verkehrs in die Nebenstraßen ist nicht eingetreten. Die Verkehrszählungen im nachgeordneten Netz ergaben typische Verkehrsbelastungen für Wohn- und Sammelstraßen. Lediglich im Windmühlenweg wurde in der Nachmittagsspitzenstunde eine höhere Verkehrsbelastung in Richtung Steinbruchweg beobachtet. Auf eine Nachsteuerung mit straßenverkehrsrechtlichen Mitteln wird hier verzichtet, da die Verkehrsbelastung insgesamt als vertretbar eingestuft wird.

Die Anzahl der schweren Verkehrsunfälle ist nach dem Umbau gesunken, die Anzahl der Unfälle mit Leichtverletzten ist konstant niedrig geblieben. Bei den leichten Verkehrsunfällen, insbesondere bei den Bagatellunfällen, ist ein Anstieg zu verzeichnen. Hier sind Auffahrunfälle dicht gefolgt von Unfällen beim Fahrstreifenwechsel die häufigsten Unfallgründe. Die Verkehrsunfallentwicklung wird weiter beobachtet, konkrete Handlungsempfehlungen sind derzeit nicht erforderlich.

Da die Auswertung der Geschwindigkeitsmessungen im Juni 2012 lediglich geringe Geschwindigkeitsverstöße ergaben, wurde bei der Nachbetrachtung auf eine erneute Ermittlung verzichtet.

Die Umsetzung der noch ausstehenden Maßnahmen in der Osningstraße und am Knotenpunkt Detmolder Straße ist für die Sommerferien 2016 geplant. Dann wird auch die Lichtsignalanlage im Knotenpunkt Detmolder Straße einschließlich der Ausfahrt Sieker erneuert und die heute freien Rechtsabbieger signalisiert.

8. Fazit:

Durch die Umgestaltung der Osningstraße wurde die Nutzung für den Radfahrer komfortabler und eine leichte Zunahme des Radverkehrs trat ein. Der Rückgang schwerer Verkehrsunfälle sowie die Abnahme der Unfälle beim Linksabbiegen und die Reduzierung der Verkehrsbelastung sind weitere positive Auswirkungen der Umgestaltung.

Als negative Auswirkung ist die Zunahme der Staulängen für den Kfz-Verkehr, insbesondere in den Spitzenstunden vor dem Lipper Hellweg zu beobachten.

Da die positiven Auswirkungen der Umgestaltung überwiegen, wird die Umgestaltung der Osningstraße als eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bewertet.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss