

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Sennestadt	18.05.2017	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	27.06.2017	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Umbau des Senner Hellweges zwischen Lämershagener Straße und Waldfriedhof

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Auswirkungen auf den Finanzplan:

2.000.000 € Auszahlung im Jahr der Herstellung abzüglich der Beiträge aus dem Kommunalabgabengesetz

Auswirkung auf den Ergebnisplan:

Keine Erhöhung der Mittel für die Straßenunterhaltung und Entwässerung.
Lediglich Abschreibungsaufwand von jährlich 50.000 €.

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

BV Sennestadt, 09.10.2003, TOP 7.2, 2004/7752
BV Sennestadt, 19.04.2012, TOP 20
BV Sennestadt, 22.01.2015, TOP 5.3, 0934/2014-2020
BV Sennestadt, 21.04.2016, TOP 17
BV Sennestadt, 26.01.2017, TOP 15
BV Sennestadt, 09.03.2017, TOP 21

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Sennestadt empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld beschließt:
Der in der Anlage dargestellten Planung wird zugestimmt (siehe Anlage 1-9).

Begründung:

1. Situationsbeschreibung

Aufgrund der folgenden Aspekte besteht die Möglichkeit und Notwendigkeit der Umgestaltung

des Verkehrsraumes für den Senner Hellweg im Abschnitt Lämershagener Straße bis zum Waldfriedhof:

- Erforderliche Sanierung der Fahrbahn und der Gehwege
- mangelnde Radverkehrsführung aus Richtung Oerlinghausen durch zu schmale Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen
- fehlende Radverkehrsführung auf der Fahrbahn in Richtung Oerlinghausen
- Gehweg „Radfahrer frei“, der für beide Richtungen frei gegeben ist, muss gemäß der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgehoben werden

Nach einer Analyse der Bestandssituation wird der Planungsraum anhand von unterschiedlichen Straßenraumbreiten und Charakteristika in drei Streckenabschnitte unterteilt.

Die Abschnitte teilen sich wie folgt auf:

- Abschnitt I: Waldfriedhof bis Elbeallee (Länge = 1.050 m)
- Abschnitt II: Elbeallee bis Rheinallee (Länge = 545 m)
- Abschnitt III: Rheinallee bis Lämershagener Straße
 - Abschnitt III-1: Rheinallee bis Uhlenflucht (Länge = 335 m)
 - Abschnitt III-2: Uhlenflucht bis Lämershagener Straße (Länge = 60 m)

2. Planung

Für die Planung am Senner Hellweg konnten folgende Handlungsschwerpunkte ausgemacht werden:

- Sichere Radverkehrsführung stadtein- und stadtauswärts
- Barrierefreiheit an Querungsstellen und Bushaltestellen
- Punktuelle bauliche Maßnahmen
- Wünschenswerter Erhalt des straßenraumprägenden Grünstreifens

In Anbetracht der Verkehrsbelastung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sollte bei Zugrundelegung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) eine geeignete Radverkehrsführung gemäß dem Belastungsbereich II gewählt werden.

Für den Belastungsbereich II werden Angebote für den Radverkehr als Schutzstreifen, für den Radverkehr freigegebene Gehwege oder als Kombination empfohlen.

Für den Planungsabschnitt wurden gemäß der ERA (Belastungsbereich II) die Variante des beidseitigen Schutzstreifens und die Variante der einseitigen Beidrichtungsführung auf einem gemeinsamen Geh- / Radweg bzw. Radweg überprüft (Anlage 10-13).

Beide Varianten wurden in einem Abstimmungsgespräch mit ADFC, moBiel, Polizei und dem VCD diskutiert.

2.1. Abschnitt I: Waldfriedhof bis Elbeallee (Länge = 1.050 m)

In diesem Außenbereich von Sennestadt ist bei der Querschnittsgestaltung die besondere örtliche Gegebenheit zu berücksichtigen. Nördlich des Senner Hellweges befindet sich – mit Ausnahme des Waldfriedhofes - lediglich das Waldgebiet. Wohingegen auf der südlichen Seite die Bebauung sowie die abzweigenden Straßen in Richtung des Zentrums von Sennestadt liegen. Dementsprechend befinden sich die Quellen und Ziele des Verkehrs südlich des Senner Hellweges. Der Streckenabschnitt ist vornehmlich durch eine Bebauung mit Einfamilienhäusern geprägt, deren Grundstückszufahrten geringe Frequentierungen zu Grunde gelegt werden. Von Oerlinghausen kommend schließt die einseitige Beidrichtungsführung auf einem gemeinsamen Geh- / Radweg an, diese Art der Führung stellt außerorts den Regelfall dar.

Dieser Streckenabschnitt weist eine ausreichende Querschnittsbreite auf, sodass eine Umplanung nur im jetzigen Fahrbahnbereich erfolgt. Der Grünstreifen und der Gehweg

verbleiben in ihrer bestehenden Lage.

Nach sorgfältiger Prüfung stellt dieser Streckenabschnitt im Hinblick auf die Empfehlungen der Regelwerke einen Ausnahmefall für die Führung des Radverkehrs dar. Aufgrund der nachfolgenden Aspekte wird in diesem Fall die einseitige Beidrichtungsführung des

Radverkehrs empfohlen:

- Städtebauliche Aspekte (einseitig gelagerter Quell- und Zielverkehr)
- Optimaler Anschluss ohne zusätzliche Querung der Fahrbahn an die außerorts gelegene Fußgänger- und Radverkehrsführung
- Höhere Akzeptanz bei dem örtlichen und überörtlichen Radverkehr durch die Vermeidung von Querungen des Senner Hellweges
- Gering frequentierte Grundstückzufahrten
- Gute Sichtverhältnisse durch Abrückung des Radweges von den Grundstückszufahrten
- Gute Sichtverhältnisse zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr durch die direkte Lage des Radweges an der Fahrbahn

Die Verwaltung schlägt nach sorgfältiger Prüfung und in Abstimmung mit dem ADFC, moBiel und der Polizei in diesem Abschnitt folgende Querschnittsaufteilung vor:

- Gehweg verbleibt im Bestand
- Grünstreifen verbleibt im Bestand
- einseitig 2,00 m breiter Beidrichtungsradweg
- 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn
- bis zu 6,35 m breite Fahrbahn

2.2 Abschnitt II + III: Elbeallee bis Lämershagener Straße (Länge = 940 m)

Im Abwägungsprozess zwischen den Varianten „Schutzstreifen“ und „gemeinsamer Geh- / Radweg“ ist Folgendes anhand der Darstellungen in den Anlagen 10-13 festzuhalten: Bei der Variante „beidseitige Schutzstreifen“ können trotz einer Umgestaltung des gesamten Querschnitts weder die Schutzstreifen noch der Gehweg auf dem gesamten Streckenabschnitt in den Regelbreiten / Mindestbreiten ausgeführt werden. Infolge der geringen Straßenraumbreite muss der Grünstreifen für die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen, einem Gehweg und einer ausreichenden Fahrbahnbreite mit in Anspruch genommen werden.

Bei der Variante „einseitiger gemeinsamer Geh- / Radweg“ kann der Grünstreifen ebenso nicht erhalten werden. Die gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs ist innerorts eine häufige Ursache für Konfliktsituationen und kommt gemäß den Regelwerken nur in Ausnahmefällen in Betracht. Am Senner Hellweg kann auf einem Drittel dieses Abschnittes der gemeinsame Geh- / Radweg nur in der Mindestbreite realisiert werden. Zudem liegt der gemeinsame Geh- / Radweg direkt an den zahlreichen Grundstückszufahrten. Erschwerend ist festzuhalten, dass in den Bereichen von Bushaltestellen keine gesonderten Warteflächen geschaffen werden können, sodass der gemeinsame Verkehrsraum für Fußgänger und Radverkehr weiter eingeschränkt wird.

Sowohl die Variante „beidseitiger Schutzstreifen“ als auch die Variante „gemeinsamer Geh- / Radweg“ stellen keine sichere und gute Radverkehrsführung gemäß Regelwerk dar. Eine Aneinanderreihung von unterschrittenen Regelbreiten bei der Variante „Schutzstreifen“ ist nicht empfehlenswert. Ein einseitiger gem. Geh-/ Radweg ist aus dem bekannten Konfliktpotenzial ebenso nicht empfehlenswert.

Die Verwaltung schlägt in Abstimmung mit dem ADFC, VCD, moBiel und der Polizei in diesem Abschnitt Folgendes vor:

Ziel einer Umgestaltung eines Straßenraumes ist es, allen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden. Am Senner Hellweg kann bei einer Abwägung der Ansprüche des fließenden Kfz-Verkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs und der Ansprüche der nichtmotorisierten Verkehrsarten weder bei der Variante „Schutzstreifen“ noch bei der Variante „gemeinsamer Geh- / Radweg“ eine ausreichende Verkehrssicherheit erreicht werden.

Unter den gegebenen städtebaulichen Aspekten und Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche ist nur durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h die

Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet.

Bei der vorliegenden Verkehrsbelastung und der Geschwindigkeit von 30 km/h erfolgt gemäß der Empfehlung für Radverkehrsanlagen die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Zur Erreichung des benötigten Geschwindigkeitsniveaus werden verkehrsberuhigende Elemente, wie vorgezogene Seitenräume oder vorgezogene Buskaps, angeordnet. Weiterer Vorteil des Mischverkehrs ist, dass der Grünstreifen auf dem Senner Hellweg erhalten werden kann.

2.3 Betroffenheit ÖPNV

In Folge der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Abschnitt Lämershagener Straße bis Elbeallee werden sich die Fahrzeiten der Buslinien verlängern. Um den Fahrzeitenverlust zu kompensieren, werden dem ÖPNV an der Haltestelle Luheweg durch vorgezogene Haltestellenkaps und an der Haltestelle Alsterweg durch die Lage der Querungsinsel der Vorrang auf der Strecke gewährleistet (siehe Anlage 6 und 7).

Die Bushaltestelle Württemberger Allee/ Senner Hellweg ist zukünftig nicht mehr vorgesehen, die Bedienung erfolgt über die 75 m entfernte Haltestelle in der Württemberger Allee. Die Haltestelle Waldfriedhof wird durch eine Schleifenfahrt über die Haltestelle Württemberger Allee bedient.

3. Barrierefreiheit

Die vorgesehenen Querungsstellen sowie die Bushaltestellen (Ruhrweg, Luheweg und Alsterweg) werden im Zuge der Maßnahme nach Bielefelder Standard barrierefrei ausgebaut. Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Waldfriedhof ist nicht Bestandteil dieser Maßnahme.

4. Finanzierung

Für diese Maßnahme entstehen Straßenbaukosten in Höhe von ca. 2.000.000 €.

Der Ausbau der Bushaltestellen wird aus der ÖPNV-Pauschale finanziert.

Eine Beitragspflicht gemäß Kommunalabgabengesetz bzw. Baugesetzbuch wird voraussichtlich für folgende Teileinrichtungen ausgelöst:

- Fahrbahn
- Gehweg
- Radweg

Da sich die Größe der Verkehrsfläche nicht ändert, sind keine zusätzlichen Belastungen des Haushaltes gegenüber heute zu erwarten.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss