

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Sennestadt</b>	17.05.2018	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	29.05.2018	öffentlich
<b>Beirat für Behindertenfragen</b>	30.05.2018	öffentlich

### Hinweis:

Eine Vorab-Beteiligung des Beirats für Behindertenfragen ist auf Grund der Teilnahme an dem vorgelagerten Arbeitskreis für bebaute Umwelt und Verkehr am 30.4.2018 nicht möglich. Da die üblichen, dem Beirat bekannten behindertengerechten Standards zur Ausführung kommen, bestehen keine Bedenken, wenn eine nachträgliche Beteiligung dieses Beirates erfolgt. Sollten dann noch Änderungswünsche geäußert werden, sind diese im Rahmen der Ausführungsplanung zu diskutieren und ggfls. zu beschließen.

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p><b>Sender Straße (K44) zwischen Verler Straße und Stadtgrenze / Verbreiterung des Gehwegs bzw. Geh- / Radwegs zu einem gemeinsamen Geh- / Radweg</b></p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.12.01 - Öffentliche Verkehrsflächen</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>Planungen bis zum politischen Beschluss</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p><u>Auswirkungen auf den Finanzplan:</u> 2.400.000 € im Jahr der Herstellung, Maßnahme wird voraussichtlich zu 65 % bezuschusst. Eigenanteil der Stadt beträgt ca. 840.000 €</p> <p><u>Auswirkungen auf den Ergebnisplan:</u> Keine wesentliche Erhöhung der Mittel für die Straßenunterhaltung und Entwässerung. Lediglich Abschreibungsaufwand von jährlich 61.600 €. Anteilige Refinanzierung über die Förderung des kommunalen Straßenbaus.</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>--</p>
<p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Beirat für Behindertenfragen nimmt zur Kenntnis, die Bezirksvertretung Sennestadt empfiehlt und der Stadtentwicklungsausschuss beschließt: Der in der Anlage dargestellten Planung wird zugestimmt (siehe Anlagen 1 - 10)</p>

## **Kurzfassung**

Durch die Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht ergibt sich die Erfordernis eine geeignete Radverkehrsanlage auf der Sender Straße im Bereich zwischen Verler Straße und Stadtgrenze zu schaffen. Die Planung sieht eine Verbreiterung der vorhandenen Geh- und Geh-/Radwege zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg im Zweirichtungsbetrieb an der Ostseite der Sender Straße vor. Die Beleuchtung im Abschnitt Verler Straße bis zur Ortstafel Heideblümchen wird erneuert. Die Fahrbahn im Bereich Heideblümchen weist Schäden auf und wird im Zuge der Maßnahme erneuert.

## **Begründung:**

### **1. Anlass**

Die Sender Straße ist eine klassifizierte Hauptverkehrsstraße (K44) mit einer täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von 4.450 Kfz/24h mit 252 Radfahrern/24h und 247 SV/24h (Anteil des Schwerlastverkehrs 5,6 %). Die Sender Straße wird als freie Strecke mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 bis 80 km/h geführt.

Von der Verler Straße bis zum Heideblümchenweg ist der vorhandene 2,20 m breite Gehweg für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben.

Im Abschnitt Heideblümchenweg bis zur Stadtgrenze existiert ein zur Zeit noch benutzungspflichtiger Geh-/Radweg im Zweirichtungsbetrieb mit einer Breite von weniger als 2 m, womit die baulichen Mindestanforderungen an die Anordnung der Benutzungspflicht oder eines Benutzungsrechts nicht erfüllt werden.

Im Bereich der Ortsdurchfahrt Heideblümchen ist zudem die Sanierung der Fahrbahn und der Gehwege auf Grund des schlechten baulichen Zustands erforderlich.

Auf Grund der unterschiedlichen Streckencharakteristika wird der Planungsraum in zwei Streckenabschnitte unterteilt (Anlage 1):

- Abschnitt I: Verler Straße bis Mispelweg (Länge = 2.000 m)
- Abschnitt II: Mispelweg bis Stadtgrenze (Länge = 600 m)

### **2. Planung**

Mit der Verbreiterung des vorhandenen Gehweges zu einem gemeinsamen Geh- / Radweg soll den Bedürfnissen der Fußgänger und Radfahrer mit einer ausreichenden Breite auf der gesamten Strecke der Sender Straße zwischen Verler Straße und der Stadtgrenze Rechnung getragen werden. Dafür wird die Fahrbahnbreite einheitlich auf eine Breite von 6,50 m verringert. Die im Planungsbereich befindlichen Haltestellen und Mittelinseln werden barrierefrei hergestellt.

#### **2.1. Abschnitt I: Verler Straße bis Mispelweg (Länge = 2.000 m)**

Die Planung sieht vor den in beiden Richtungen für den Radverkehr freigegebenen Gehweg zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr auf eine Breite von mindestens 2,50 m mit einem Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zu verbreitern. Diese Art der Führung stellt außerorts den Regelfall dar. Die Verbreiterung erfolgt unter Inanspruchnahme des Grünstreifens hinter dem Gehweg und von nicht benötigten Flächen der Fahrbahn (Anlage 2).

Die Radverkehrsführung wird im Bereich der einmündenden Straßen Bleicherfeldstraße sowie Gildemeister Straße durch eine entsprechende Markierung verdeutlicht. Im Bereich der Einmündung Gildemeister Straße werden die Eckausrundungen unter Berücksichtigung der Schleppkurven abbiegender LKW gegenüber dem Bestand durch Ausbildung mit rauem Pflaster verkleinert (Anlage 7).

Der Vorschlag der Verwaltung wurde im Rahmen der AG SpuReN, einer vom Stadtentwicklungsausschuss eingesetzten Arbeitsgruppe zur Abstimmung von Planung zur Radverkehrsförderung (Drucksache 4416/2014-2020), vorgestellt. Die Planung fand bei den anwesenden Beteiligten vom ADFC, VCD, moBiel und der Polizei Zustimmung.

## **2.2. Abschnitt II: Mispelweg bis Stadtgrenze (Länge = 600 m)**

Die Fahrbahn weist im Bereich der Ortsdurchfahrt Heideblümchen Schäden auf, es erfolgt eine Erneuerung der Deck- und Binderschicht auf kompletter Breite.

Zur Verbesserung der Fußwegbeziehung zwischen Brombeerweg und der Bushaltestelle an der Stadtgrenze wird ein neuer Gehweg (Länge = 100 m) auf dem vorhandenen Grünstreifen an der Westseite angelegt (Anlage 6, 10).

In diesem Streckenabschnitt liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h, in Verbindung mit der Verkehrsbelastung ergibt sich entsprechend der technischen Regelwerke „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) ein Belastungsbereich II für die Wahl der Radverkehrsführung. Für den Belastungsbereich II werden Angebote für den Radverkehr als Schutzstreifen, für den Radverkehr freigegebene Gehwege oder als Kombination empfohlen. Aus planerischer Sicht ergeben sich im vorhandenen Straßenraum zwei Varianten der Radverkehrsführung.

### Variante Anlage von Schutzstreifen:

Auf Grund der vorhandenen Querschnittsbreiten ist die Anlage von Schutzstreifen auf der Fahrbahn nicht mit dem Regelmaß von 1,50 m möglich. Die vorhandenen Breiten erlauben lediglich eine Markierung mit Mindestmaßen von 1,25 m, wobei die Rinne und Markierungen Teil des Schutzstreifens sind. Im Bereich der vorhandenen Mittelinseln kann der Schutzstreifen auf Grund fehlender Breiten nicht markiert werden. Bei einer Markierungslösung im vorhandenen Querschnitt beträgt die Restfahrbahnbreite 4,50 - 5,00 m, somit muss der Schutzstreifen beim Begegnungsfall Bus / PKW regelmäßig überfahren werden. Durch die Anlage von Schutzstreifen entfällt das Benutzungsrecht des vorhandenen Gehwegs auf Grund der geringen Breite. Zur Überleitung der Radfahrer aus der vorhandenen Zweirichtungsführung im außerörtlichen Bereich auf den Schutzstreifen ist die Anlage einer zusätzlichen Querungsstelle erforderlich. Ohne bauliche Änderungen am Geh-/Radweg ist die Benutzung durch Radfahrer nicht mehr zulässig. Die Erreichbarkeit der Bebauung auf der Ostseite ist aus Richtung Sennestadt regelkonform nur mit zweimaligem Queren der Fahrbahn möglich. Auch weil sich durch die Anlage von Schutzstreifen mit Mindestmaßen von 1,25 m das hier seit Jahrzehnten geübte Nutzerverhalten nicht wesentlich verändern dürfte und hiermit kein nennenswerter Beitrag zur Radverkehrsförderung geleistet würde, wurde diese Variante in der Planung nicht weiter verfolgt.

### Variante Beibehaltung des einseitigen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr

Entsprechend dem geltenden Regelwerk beträgt das Regelmaß für einen gemeinsamen Geh-/Radweg auf freier Strecke im Zweirichtungsverkehr 2,50 m zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens von 0,75 m. Die Verbreiterung des vorhandenen Gehwegs kann unter Inanspruchnahme von nicht benötigten Flächen der Fahrbahn erfolgen. Zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung der Fußgänger und Radfahrer werden im Bereich der einmündenden Straßen Gehwegüberfahrten eingebaut. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird der Einmündungsbereich des Heideblümchenwegs verkleinert. Die Erreichbarkeit der Ziele auf der Westseite ist durch die vorhandenen Mittelinseln am Moosweg sowie am Ginsterweg gegeben (Anlagen 4-6; 8-10).

### Abwägung der Varianten

Innerorts stellt der Radweg mit Zweirichtungsverkehr die Ausnahme dar und soll nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) grundsätzlich nicht angeordnet werden. Nach sorgfältiger Prüfung kann jedoch auf baulich angelegten Radwegen ein Benutzungsrecht angeordnet werden. Aufgrund der nach Umbau durchgehend ausreichenden Breite des Weges, den nur wenigen Kreuzungen und Einmündungen, der dann ausreichenden Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und der jahrelangen Unfallunauffälligkeit der Strecke kann hier die Benutzung in Gegenrichtung zugelassen werden.

Aufgrund der nachfolgenden Aspekte wird in diesem Fall die einseitige Zweirichtungsführung des Radverkehrs empfohlen:

- Optimaler Anschluss ohne zusätzliche Querung der Fahrbahn an die außerorts gelegene Fußgänger- und Radverkehrsführung im Bereich der Verler Straße
- Fortführung der Radverkehrsführung der Krackser Straße
- Fortführung der baulich getrennten Führung von Rad- und Kfz-Verkehr
- Städtebauliche Aspekte (stärkerer Quell- und Zielverkehr auf der Ostseite, die Westseite ist durch die vorhandenen Mittelinseln gut erreichbar)
- Nutzung der vorhandenen Querung in den richtungsgebundenen Verkehr außerhalb des Stadtgebiets
- Höhere Akzeptanz bei dem örtlichen und überörtlichen Radverkehr durch die Vermeidung von Querungen der Sender Straße.

Der Vorschlag der Verwaltung fand in der AG SpuReN bei ADFC, moBiel und der Polizei Zustimmung. Im Bereich Heideblümchen wird die Planung von Seiten des VCD abgelehnt. Es wird auf das erhöhte Unfallrisiko für die Radfahrer im Bereich von Einmündungen und Zufahrten bei Fahrten in Gegenrichtung und auf die Unfallzahlen der vergangenen Jahre hingewiesen. Es besteht der Wunsch nach einer beidseitigen Führung des Radverkehrs innerhalb von Heideblümchen.

### **3. Beleuchtung**

Im Anschluss an den Kreuzungsbereich Verler Straße wird die vorhandene Beleuchtung zurückgebaut und durch eine Geh-/Radweg-Beleuchtung ersetzt.

Im Abschnitt Bleicherfeldstraße bis zur Autobahnbrücke wird die vorhandene Beleuchtung zurückgebaut und durch eine Geh-/Radweg-Beleuchtung ersetzt.

Die Straßenbeleuchtung von der Autobahnbrücke bis Alte Paderborner Straße ist abgängig und muss erneuert werden.

### **4. Barrierefreiheit**

Jede Mittelinsel sowie alle Bushaltestellen werden mit dem Standard für Barrierefreiheit, der mit dem Beirat für Behindertenfragen abgestimmt ist, ausgestattet.

### **5. Bahnübergang Bleicherfeldstraße**

Im Frühjahr 2018 ist ein Abstimmungsgespräch mit der DB Netz AG geplant. Hierbei soll sowohl das weitere Vorgehen des Ausbaus des Knotenpunktes Sender Straße/ Bleicherfeldstraße (Planung siehe Drucksachen-Nr. 4715/2014-2020) als auch eine mögliche Integration des Projektes in die vorliegende Planung der Sender Straße besprochen werden.

### **6. Finanzierung**

Die Kosten betragen nach der Kostenschätzung ca. 2,385 Millionen Euro. Hierin sind die Kosten für den Straßenbau, die Beleuchtung und die Markierung enthalten.

Das Vorhaben ist förderfähig nach der *Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau*. Der Fördersatz beträgt voraussichtlich 65%. Der Zeitpunkt einer Förderung steht in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Landesmittel (NRW). Laut Aussage der Bezirksregierung Detmold ist der Förderantrag im Mai 2018 einzureichen.

Es fallen keine Anliegerbeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz an.

### **7. Bau**

Die Umsetzung der Maßnahme Sender Straße im Abschnitt Verler Straße bis Stadtgrenze ist für 2019-2020 vorgesehen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss