

Beschlussvorlage der Verwaltung
Nachtragsvorlage

Diese Vorlage

- ersetzt die Ursprungsvorlage.
 ergänzt die Ursprungsvorlage.

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Stieghorst	13.06.2019	öffentlich
Beirat für Behindertenfragen	26.06.2019	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	02.07.2019	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Umbau der Oerlinghauser Straße zwischen Detmolder Straße und Ortseingang

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 - Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Auswirkungen auf den Finanzplan: 1,96 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 €

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

Bezirksvertretung Stieghorst, 19.11.2015, TOP 5.4, öffentlich
Bezirksvertretung Stieghorst, 06.09.2018, TOP 8, öffentlich
Naturschutzbeirat, 25.09.2018, TOP 4, Drucksachen-Nr. 7249/2014-2020, öffentlich
Bezirksvertretung Stieghorst 21.03.2019, TOP 7, Drucksachen-Nr. 8228/2014-2020, öffentlich

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Stieghorst und der Beirat für Behindertenfragen empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

Dem Umbau der Oerlinghauser Straße zw. Detmolder Straße und Ortseingang entsprechend der Variante IV (Beidrichtungs-Geh-/Radweg Westseite) inkl. der Übernahme der Baulast von Straßen.NRW auf einer Länge von rd. 80 m wird zugestimmt.

Begründung:

1. Ausgangssituation

In der **Ursprungsvorlage** hatte die Verwaltung entsprechend der Voten der AG SpuReN und des Naturschutzbeirates in der Abwägung zwischen den Varianten II (Radfahrstreifen) und III (Einrichtung-Geh-/Radweg West, Radfahrstreifen Ost) die Umsetzung der **Variante III** empfohlen. Die Planung der Variante IV (Beidrichtungs-Geh-/Radweg West) wurde nicht dargestellt, eine Umsetzung war wegen der Konflikte zwischen „links“ fahrendem Radverkehr und ein-/abbiegenden Kfz kritisch gesehen worden.

In der **Bezirksvertretung (BV) Stieghorst am 21. März 2019** wurde von Teilen der Bezirksvertretung deutlich gemacht, dass die **Variante IV** wegen des Verkehrsbedürfnisses für den Radverkehr (zahlreiche Quellen / Ziele auf der Westseite) nicht ausgeschlossen und eine mögliche Umsetzbarkeit bei einem Ortstermin überprüft werden sollte.

Im **Beirat für Behindertenfragen am 27. März 2019** wurde sich aufgrund der baulichen Trennung von Fuß- und Radverkehr deutlich für die **Variante II** ausgesprochen.

In der **AG SpuReN am 9. April 2019** wurde die Planung der Variante IV mit einer von der Bezirksregierung Detmold angeregten Überarbeitung der Einmündungsbereiche Selhausenstraße und Lipper Hellweg (Anrampungen) sowie mit einem Wechsel der Radverkehrsführung in Fahrtrichtung Detmolder Straße von dem einseitigen (nicht benutzungspflichtigen) Beidrichtungs-Geh-/Radweg auf der Westseite auf einen Radfahrstreifen auf der Ostseite südlich der Ein-/Ausfahrt zu den Verbrauchermärkten vorgestellt und gegenüber der bisherigen Vorzugsvariante III abgewogen. Ergänzend zu einem Geh-/Radweg auf der Westseite wurde die Anlage von Schutzstreifen auf der Ostseite angeregt. Im Ergebnis wurde jedoch die Variante IV mit Mehrheit abgelehnt und weiterhin die **Variante III** als Vorzugsvariante bestätigt.

In der Sitzung der **Strategiegruppe Radverkehr am 10. April 2019** wurde die Oerlinghauser Straße im Radverkehrsnetz als nahräumige Verbindung eingestuft (Haupttroute, Kategorie II).

Bei einem **Ortstermin** mit Mitgliedern der **BV Stieghorst am 10. April 2019** wurden folgende wesentliche Punkte für eine Überprüfung im Rahmen einer Nachtragsvorlage angeregt:

- Die Sinnhaftigkeit der Anlage von Schutzstreifen auf der Ostseite in Ergänzung zu einem nicht benutzungspflichtigen Beidrichtungs-Geh-/Radweg auf der Westseite wurde in Frage gestellt.
- Die Sinnhaftigkeit des Wechsels der Radverkehrsführung südlich der Ein-/Ausfahrt zu den Verbrauchermärkten wurde in Frage gestellt und stattdessen ein Wechsel im Zuge des Kreisverkehrsplatzes angeregt.
- Die Sinnhaftigkeit einer Mittelinsel im Ortseingangsbereich wurde in Frage gestellt

Aufgrund des Wunsches der Bezirksvertretung Stieghorst, die Variante IV planerisch näher zu betrachten, hat die Verwaltung eine Planung für die Variante IV erarbeitet. Diese wird im Folgenden vorgestellt und bewertet.

2. Variante IV – Planung / Anregungen Ortstermin BV Stieghorst vom 10. April 2019

Planung

Die Variante IV sieht die Führung des Radverkehrs auf einem gemeinsamen Geh-/Radweg auf der Westseite der Oerlinghauser Straße vor. Der Radverkehr befährt den Geh-/Radweg in beide Richtungen. In Fahrtrichtung Detmolder Straße (stadteinwärts) ist der Geh-/Radweg nicht benutzungspflichtig, so dass für den zügig fahrenden Radverkehr die Benutzung der Fahrbahn möglich ist.

Die optional mögliche Anlage eines Schutzstreifens auf der Ostseite in Fahrtrichtung Detmolder Straße als zusätzliches Angebot neben dem nicht benutzungspflichtigen Geh-/Radweg ist nicht vorgesehen, um die Begreifbarkeit der Radverkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer zu erhalten.

Einzelheiten zu der Planung können dem beiliegenden Regelquerschnitt (Anlage 1) sowie den Lageplänen (Anlage 2) entnommen werden

In der Ursprungsvorlage wurde bei der Bewertung der Variante IV auf mögliche Konflikte zwischen „links“ fahrendem Radverkehr und ein-/abbiegenden Kfz hingewiesen.

Die Planung greift dies auf und sieht für die Einmündungen Selhausenstraße und Lipper Hellweg jeweils die Anlage von Anrampungen für den Kfz-Verkehr an der Querung vor, so dass für den Kfz-Verkehr die Aufmerksamkeit erhöht und die Fahrgeschwindigkeit verringert wird. Diese Lösung wurde von der Bezirksregierung Detmold angeregt und von Straßen.NRW bereits an anderer Stelle umgesetzt.

Fotos von der bereits umgesetzten Querung liegen der Vorlage als Anlage 3 bei.

Darüber hinaus besteht die Herausforderung, insbesondere in der Einmündung Lipper Hellweg angemessene Geschwindigkeiten der ein-/abbiegenden PKW zu erzielen sowie eine „Doppelaufstellung“ von rechts und linkseinbiegenden Kfz zu unterbinden (kleine Radien für die Eckausrundungen) und gleichzeitig die Befahrbarkeit für Linienbusse sicherzustellen (große Radien für die Eckausrundungen).

Die Planung sieht daher vor, für den Busverkehr überfahrbare, von der Fahrbahn durch einen Rundbord abgetrennte Natursteinpflasterflächen, herzustellen, deren Überfahung für PKW aufgrund der „rauen“ Oberfläche und des Bordsteinversatzes unattraktiv ist. Für den Fuß- und Radverkehr sind gleichzeitig komfortabel zu begehende bzw. zu befahrende „Ausparungen“ in dem Natursteinpflaster vorzusehen.

Details zur Ausgestaltung der Einmündungen Lipper Hellweg / Selhausenstraße können der Anlage 4 entnommen wrden.

Aufgrund der Führung des Radverkehrs im Kreisverkehrsplatz Detmolder Straße im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist in der Oerlinghauser Straße in Fahrtrichtung Detmolder Straße ein Wechsel der Radverkehrsführung von dem einseitigen Beidrichtungs-Geh-/Radweg auf eine beidseitige Führung vor dem Kreisverkehrsplatz erforderlich. Von einem ungeordneten Wechsel im Kreisverkehr wird aufgrund der damit verbundenen Unfallgefahr im Kreisverkehrsplatz an den Fußgängerüberwegen zwischen ein-/abbiegenden Kfz und querendem Radverkehr abgeraten.

Die Verwaltung schlägt vor, diesen Wechsel über eine Mittelinsel südlich der Ein-/Ausfahrt zu den Verbrauchermärkten vorzusehen, um den „links“ fahrenden Radverkehr aus der stark frequentierten Ein-/Ausfahrt herauszuhalten.

Anregungen aus dem Ortstermin BV Stieghorst vom 10. April 2019

Die Anlage eines Schutzstreifens auf der Ostseite in Ergänzung zu dem nicht benutzungspflichtigen Beidrichtungs-Geh-/Radweg auf der Westseite ist aus Gründen der die Begreifbarkeit der Radverkehrsführung für den Rad- und Kfz-Verkehr nicht sinnvoll.

Die Verwaltung teilt diese Einschätzung und empfiehlt, auf die zusätzliche Anlage von Schutzstreifen in Fahrtrichtung Detmolder Straße zu verzichten (vgl. obige Ausführungen).

Der Wechsel der Radverkehrsführung von der einseitigen Führung auf der Westseite auf die beidseitige Führung sollte aufgrund der Verbrauchermärkte als Quelle / Ziel für den Radverkehr im Zuge des Kreisverkehrsplatzes erfolgen.

Die Verwaltung empfiehlt, den Wechsel der Radverkehrsführung entsprechend der vorliegenden Planung südlich der Ein-/Ausfahrt zu den Verbrauchermärkten vorzusehen (vgl. obige Ausführungen).

Eine Mittelinsel im Ortseingangsbereich ist nicht erforderlich, da die geplante Mittelinsel in Höhe Oelkerstraße dieselbe Funktion hat (Geschwindigkeitsdämpfung Kfz-Verkehr erzielen, Wechsel des Radverkehrs auf die Fahrbahn ermöglichen) und somit auf eine kostenintensive Übernahme der Baulast von Straßen.NRW verzichtet werden könnte.

Ziele der Anlage einer Mittelinsel im Ortseingangsbereich sind die Verdeutlichung des Übergangs von der freien Strecke zur Ortseinfahrt und die Erzielung von angemessenen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs innerhalb der Ortsdurchfahrt. Zudem kann eine Insel dem Wechsel des Fuß-/ Radverkehrs von der einseitigen Führung außerorts auf die beidseitige Führung innerorts dienen.

Aus Sicht der Verwaltung sind diese Ziele besser mit einer Mittelinsel gemäß Planung rd. 55 m vor der Ortsdurchfahrtsgrenze zu erreichen. Die Mittelinsel in Höhe Oelkerstraße rd. 55 hinter der Ortsdurchfahrtsgrenze erreicht diese Ziele nicht und folgt nicht den Empfehlungen der technischen Regelwerke für Verkehrsplanungen („Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen [RASt]) hinsichtlich ihrer Lage, einer möglichen Bepflanzung sowie des geschwindigkeitsdämpfenden Versatzes.

Die Verwaltung empfiehlt somit die Herstellung einer Mittelinsel südlich der Ortsdurchfahrtsgrenze entsprechend der Planung einschließlich der Übernahme der Baulast von Straßen.NRW auf einer Länge von rd. 80 m.

3. Variantenbewertung / -empfehlung

Neben den in der Ursprungsvorlage genannten konkreten Zielen der Planung für die Oerlinghauser Straße (Anlage von sicheren und komfortablen Fuß- und Radverkehrsanlagen; Anlage Querungshilfe in Höhe Lipper Hellweg; barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen; Anlage Aufstellfläche für linksabbiegenden Kfz-Verkehr in Höhe Lipper Hellweg; geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für den Kfz-Verkehr im Ortseingangsbereich) ist es in Bielefeld Ziel u. a. aller Verkehrsplanungen, den Anteil des Umweltverbundes am Gesamtverkehrsaufkommen in den kommenden Jahren von derzeit 50% auf rd. 75% bis zum Jahr 2030 zu steigern (vgl. Beschluss des Rates zur Mobilitätsstrategie, Drucksachen-Nr. 7236/2014-2020). Für den Radverkehr ist entsprechend des Beschlusses des Rates zum BYPAD-Verfahren vom September 2016 eine Steigerung von derzeit rd. 18% auf rd. 25% bis zum Jahr 2025 vorgesehen (Drucksachen-Nr. 3368/2014-2020).

Damit diese Ziele erreicht werden können sollen Voraussetzungen geschaffen werden, dass das Radfahren für alle Menschen eine sinnvolle Alternative darstellt (vgl. Präambel zu den „Fünf Leitsätze zur Radverkehrsförderung in Bielefeld“). Dies bedeutet, dass die Verkehrsplanung die konkreten Bedürfnisse der Menschen aufgreift und den Stress für Radfahrende im Verkehr deutlich senkt, um so am Radfahren interessierte, neue Nutzergruppen zu erreichen.

Aufgrund der eingeschränkten Straßenraumbreite an der Oerlinghauser Straße ist für den Radverkehr entweder eine Führung ohne bauliche Abtrennung zur Fahrbahn separiert vom Fußverkehr (Variante II – Radfahrstreifen) oder eine Abtrennung zur Fahrbahn mit einer gemeinsamen Fläche mit dem Fußverkehr (Variante IV – Beidrichtungs-Geh-/Radweg West) oder eine Mischform mit einem separaten Radfahrstreifen für den zügigen Radverkehr bergab (Variante III – Einrichtungs-Geh-/Radweg West, Radfahrstreifen Ost) möglich. Die Anlage von separaten Geh- und Radwegen mit regelwerkskonformen Breiten ist dagegen ohne (den aussichtslosen) Grunderwerb und massive Eingriffe in Vorgärten und Landschaft nicht möglich.

Somit stellen alle bisher dargestellten Varianten einen Kompromiss zwischen den gesamtstädtischen Zielen in der Mobilität, den Ansprüchen des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV/Kfz-Verkehrs sowie der verfügbaren Straßenraumbreite dar.

Für die Variante IV spricht dabei aus verkehrspsychologischen Gründen die konsequente Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr, um den Umstieg auf den Radverkehr für neue Nutzergruppen zu erleichtern.

Darüber hinaus sprechen folgende verkehrlichen Gründe für die Variante IV:

- Entspricht den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs
 - Fahrbeziehung Oerlinghauser Straße/Süd – Lipper Hellweg
 - Fahrbeziehung Selhausenstraße – Oerlinghauser Straße/Nord
- Bindet die Quellen und Ziele an (Verbrauchermärkte)
- Ermöglicht die Anbindung eines Beidrichtungs-Geh-/Radweges auf der Nordseite der Selhausenstraße (Perspektive, Prioritätenliste Bezirksvertretung Stieghorst)
- Legalisiert das nicht auszuschließende „Linksfahren“
- Löst das Manko der fehlenden Radverkehrsführung für Linksabbieger in den Lipper Hellweg

Eine Überprüfung der Ausschlusskriterien für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr entsprechend der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ ergibt, dass eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr bei den in der Oerlinghauser Straße vorhandenen Randbedingungen (u. a. keine intensive Geschäftsnutzung, keine überdurchschnittlich hohe Nutzung der Seitenräume durch besonders schutzbedürftige Fußgänger, Gefälle <3%, keine zahlreichen untergeordneten Knotenpunkt- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen, keine stärker frequentierte Haltestelle des ÖPNV) grundsätzlich möglich ist. Die „herabgestufte“ Bedeutung im Radverkehrsnetz als Hauptroute der Kategorie II (vgl. Ziffer „1. Ausgangssituation“) ermöglicht ebenfalls die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr.

Zusammenfassend ergeben sich somit folgende verkehrlichen Vor- und Nachteile der Varianten II, III und IV:

Variante II – Radfahrstreifen

- + Regelwerkskonforme Breiten von Gehwegen und Radfahrstreifen
- + Bauliche Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Keine Radverkehrsführung für Linksabbieger in den Lipper Hellweg
- Erreichbarkeit Ziele / Quellen von / auf Radfahrstreifen Ostseite eingeschränkt

Variante III – Einrichtungs-Geh-/Radweg West, Radfahrstreifen Ost

- + Regelwerkskonforme Breite des Radfahrstreifens auf der Ostseite
- + Separate Führung des bergab zügig fahrenden Radverkehrs auf der Ostseite
- + Geschützter Führung des bergauf langsam fahrenden Radverkehrs auf der Westseite
- Keine bauliche Trennung von Fuß- und Radverkehr auf der Westseite
- Keine Radverkehrsführung für Linksabbieger in den Lipper Hellweg
- Erreichbarkeit Ziele / Quellen von / auf Radfahrstreifen Ostseite eingeschränkt

Variante IV – Beidrichtungs-Geh-/Radweg West

- + Gute Erreichbarkeit Ziele / Quellen von / auf Geh-/Radweg Westseite
- + Radverkehrsführung für Linksabbieger in den Lipper Hellweg
- + Entsprechend des Regelwerkes für Verkehrsplanungen möglich
- Keine bauliche Trennung von Fuß- und Radverkehr

Fazit

Die Verwaltung empfiehlt abweichend von der Ursprungsvorlage die Umsetzung der Variante IV entsprechend der vorliegenden Planung, da damit am ehesten neue Nutzergruppen erschlossen werden können, sie den besten der möglichen Kompromisse zwischen den Ansprüchen des Fuß-/Rad- und Kfz-Verkehrs sowie ÖPNVs darstellt und die Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann.

4. Kosten / Terminplanung

Für die Variante IV wurden Straßenbaukosten von rd. 1.960.000,00 € abgeschätzt (ohne Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen und Planungskosten). Damit liegen die Kosten der Variante IV etwas höher als bei der Variante III (1.900.000,00 €) und geringer als bei der Variante II (2.130.000,00 €). Von den Gesamtkosten entfallen rd. 70.000 € auf die Beleuchtung. Die Kosten für den Abschnitt in der derzeitigen Baulast von Straßen.NRW belaufen sich weiterhin auf rd. 220.000,00 €.

Die erforderlichen Finanzmittel für eine Umsetzung sind derzeit noch im Haushalt der Stadt Bielefeld für die Jahre 2021/2022 eingestellt. Aufgrund der Verschiebung in der Terminplanung (siehe unten) sind die Haushaltsansätze für die Jahre 2022/2023 einzuplanen.

Durch die 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 entfallen rd. 300 €/Jahr auf die Beleuchtung.

Der Abschreibungsaufwand für die Gesamtmaßnahme beträgt rd. 50.000 €/Jahr. Davon entfallen rd. 2.200 €/Jahr auf die Beleuchtung.

Terminplanung

Abweichend von der Ursprungsvorlage verschiebt sich die Maßnahme um rd. eineinhalb Jahre, da zum einen die Frist zur Einreichung des Zuwendungsantrages bis Ende Mai 2019 aufgrund der noch laufenden politischen Beratungen nicht eingehalten werden konnte und zudem die zeitgleiche Durchführung der Baumaßnahme mit einer Vollsperrung der Detmolder Straße in der Einmündung zur Lageschen Straße (B66) aufgrund der Baumaßnahme des Landes NRW zum Ausbau der B66 vermieden werden sollte.

Somit ist folgende weitere Terminplanung vorgesehen:

Bearbeitungsschritt	Frist
<i>Beschlussfassung Planung</i>	<i>Juli 2019</i>
<i>Erstellung Entwurfsplanung</i>	<i>Dezember 2019</i>
<i>Erstellung Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)</i>	<i>Dezember 2019</i>
<i>Erstellung Zuwendungsantrag</i>	<i>Mai 2020</i>
<i>Zuwendungsbescheid</i>	<i>Sommer 2021</i>

Der Beginn der Straßenbauarbeiten ist nach Abschluss der Versorgungsleitungsarbeiten für die zweite Jahreshälfte 2022 geplant.

Anlagen

Anlage 1 – Regelquerschnitt Varianten III / IV

Anlage 2 – Lagepläne Variante IV

Anlage 3 – Einmündungen Lipper Hellweg / Selhausenstraße - Fotos Anrampung Querung

Anlage 4 – Einmündung Lipper Hellweg - Detail

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss