

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	14.11.2013	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	03.12.2013	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Erneuerung der Eisenbahnüberführung Schildescher Straße auf Bielefelder Stadtgebiet

Betroffene Produktgruppe

11.12.03.01 Planungen Dritter

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

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

BV Mitte, 14.03.2013, TOP 9, BV Schildesche, 21.03.2013, TOP 6, StEA, 09.04.2013, TOP 9, Drs.-Nr.: 5428/2009-2014, BV Mitte, 10.10.13, TOP 13, StEA, 05.11.13, TOP 12, Drs.-Nr.: 6303/2009-2014

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

Die Verwaltung wird beauftragt, gegenüber der DB dahingehend Stellung zu beziehen, dass die Erneuerung der Eisenbahnüberführung Schildescher Straße im vorhandenen Querschnitt und somit kostenneutral für die Stadt Bielefeld erfolgen soll.

Begründung:

Die Bezirksvertretungen Mitte (14.03.2013) und Schildesche (21.03.2013), sowie der Stadtentwicklungsausschuss (09.04.2013) wurden darüber informiert, dass die DB Projekt Bau GmbH die Erneuerung mehrerer Eisenbahnüberführungen (EÜ) auf Bielefelder Stadtgebiet beabsichtigt. Hiervon betroffen sind die EÜ's Von-der-Recke-Straße, Schildescher Straße und Schillerstraße. Im Rahmen der dortigen Überlegungen ist zunächst von einer Erneuerung im vorhandenen Querschnitt (d. h. die bisherigen Querschnittsbreiten und -höhen bleiben erhalten) ausgegangen worden. Diese Einschätzung wurde zumindest für die EÜ's Von-der-Recke-Straße und Schillerstraße von Seiten der Verwaltung geteilt. Für die EÜ Schildescher Straße wurde es von der Verwaltung als wünschenswert erachtet, den Querschnitt so zu vergrößern, dass er zukünftig für alle Fahrzeugarten befahrbar ist. Die Schildescher Straße hat die Funktion einer

innerörtlichen Hauptverkehrsstraße und ist Bestandteil des Radverkehrsnetzes Bielefeld.

Die Durchfahrtshöhe ist aktuell auf 3,80 m beschränkt. Darüber hinaus besteht ein Lkw-Durchfahrtsverbot. Der bestehende Verkehrsraum unter der Eisenbahnüberführung kann mit nur 6,00 m Fahrbahn die Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere die Belange der Fußgänger und Radfahrer (beidseitig nur 1,60 m Geh-/Radweg) nicht in ausreichender Form abwickeln. Für die Befahrung mit Bussen stellt die beschränkte Durchfahrtshöhe keine Einschränkung dar.

Die Überlegungen für die Querschnittsaufweitung gingen dahin, dass durch Aufweitung der Fahrbahn ca. 1,50 m breite Radschutzstreifen und eine mindestens 5,50 m breite Restfahrbahn entstehen. Die Gehwege erhalten beidseitig eine Breite von 2,25 m.

Eine Aufweitung des Querschnitts (wie in der **Anlage 1** dargestellt) auf somit 13,00 m bis 16,50 m Breite (mit Abbiegespur in die Nowgorodstraße) und mindestens 4,50 m Höhe im Bereich der Fahrbahn würde zusätzliche Handlungsspielräume eröffnen.

Daraufhin haben die Bezirksvertretungen Mitte und Schildesche sowie der Stadtentwicklungsausschuss in den v. g. Sitzungen folgenden Beschluss gefasst:

„Die Verwaltung wird beauftragt, die DB darüber in Kenntnis zu setzen, dass

1. im Zuge der Sanierung der Eisenbahnüberführungen Von-der-Recke-Straße und Schillerstraße seitens der Stadt Bielefeld keine Veränderungen der bestehenden Querschnitte für erforderlich gehalten werden.
2. im Zuge der Sanierung der Eisenbahnüberführung Schildescher Straße wird seitens der Stadt Bielefeld eine Aufweitung des vorhandenen Querschnittes geprüft. Hierfür sind zunächst die konkreten städtischen Kostenanteile zu ermitteln, bevor diese den politischen Gremien erneut zur Abstimmung vorgelegt werden. Erst hiernach soll –in einer separaten Vorlage- über eine Aufweitung des Querschnittes der Eisenbahnüberführung Schildescher Straße entschieden werden.

Darüber hinaus bittet der Stadtentwicklungsausschuss die Denkmälwürdigkeit der Eisenbahnüberführungen überprüfen zu lassen.“

Kostenbeteiligung der Stadt Bielefeld und Möglichkeiten einer finanziellen Förderung

Die Bezirksvertretung Mitte und der Stadtentwicklungsausschuss sind am 10.10.2013 und 05.11.2013 darüber unterrichtet worden, dass eine Unterschützstellung nach § 2 Abs. 1 des Denkmalschutzgesetz NRW (DSchG NRW) nicht ausreichend begründbar ist. Diese Überprüfung musste auch seitens der Verwaltung abgewartet werden, bevor konkretere Kostenschätzungen für eine solche Querschnittsaufweitung angestellt werden konnten. Diese wurden durch die jeweiligen städtischen Fachverwaltungen in Zusammenarbeit mit der DB ProjektBau GmbH ermittelt. Die Stadt Bielefeld würde nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) in diesem Fall zur Kostenbeteiligung verpflichtet werden.

In Abstimmung mit der Bezirksregierung Detmold besteht grundsätzlich eine Förderfähigkeit des auf die Stadt zukommenden Kostenanteils. Dies aber nur, wenn hierzu auch eine Verpflichtung (ein-/zweiseitige Veranlassung durch die Stadt) besteht. Dies würde für die EÜ Schildescher Straße zutreffen. Für eine Förderung ist die Verkehrsbedeutung gem. Verkehrsentwicklungsplan (VEP) oder eines gleichwertigen Plans nachzuweisen. Der Fördersatz würde in diesem Fall 65 % betragen.

Die nach dem EKrG zu bestimmenden und somit auf die Stadt Bielefeld zukommenden Kosten teilen sich wie folgt auf:

Verbreiterung der Eisenbahnüberführung (einschl. Planungskosten):	7,2 Mio. €
Sicherung Stellwerksbetrieb:	1,0 Mio. €
Ertüchtigung südöstliches Fundament im Zuge Stadtbahntunnel:	0,5 Mio. €
Anpassung Straßenbau	0,5 Mio. €
Mehrwertsteuer:	1,8 Mio. €

Summe (brutto): 11,0 Mio. €

Bei einer Förderung von max. 65 % beträgt der städtische Eigenanteil: **4,0 Mio. €**

Hierin nicht eingerechnet ist die Position der nicht förderfähigen Kosten für die Ablösesumme von ca. 1.3 Mio. €, wodurch sich die **Gesamtbelastung für die Stadt** auf ca. **5,3 Mio. €** beläuft.

Mit der Vorlage Drs.-Nr. 6408/2009-2014 –Beratung in Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 05.11.2013- wurde darüber berichtet, dass im Förderprogramm 2014 ff. nur noch sehr geringe Fördermittel zur Verfügung stehen werden. Auch der Nachweis der –für eine Förderung erforderlichen- hohen Verkehrsbedeutung gem. VEP ist nur schwer zu erfüllen. Dies wird auch vor dem Hintergrund der prognostizierten Abnahme der Verkehrsbelastung (siehe unten) bis zum Jahr 2025 bestätigt.

Intern (mit dem stadteigenen Verkehrsmodell überschlägig) durchgeführte verkehrliche Abschätzungen haben aufgezeigt, dass eine Beibehaltung des bestehenden Querschnittes sich auch zukünftig nicht nachteilig auf das umliegende Straßennetz auswirkt. Die aktuelle Verkehrsbelastung beträgt 12.000 Kfz/24h und wird sich –gemäß Verkehrsprognose- bis zum Jahr 2025 auf 9.200 Kfz/24h reduzieren. Auch die Untersuchungen im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum Jahnplatz kommen hier zu keinem anderen Ergebnis. Nach Aussage der Gutachter hat eine Vollsperrung des Jahnplatzes (Szenario mit den größten verkehrlichen Folgen) keine nachteiligen Auswirkungen auf die Knotenpunkte außerhalb des Untersuchungsraumes. Da die EÜ Schildescher Straße –wie auch die Knotenpunkte Herforder Straße/Schildescher Straße und Schildescher Straße/Ernst-Rein-Straße- außerhalb dieses Untersuchungsraumes liegen, wird die verkehrliche Einschätzung der Verwaltung hieraus bestätigt.

Zwar besteht für die Eisenbahnüberführung ein Lkw-Durchfahrtsverbot, Pkw und Busse können hier aber ungehindert verkehren. Für den Fußgänger- und Radverkehr sind somit ohne Verbreiterung der EÜ keine Verbesserungen zu erzielen. Die theoretische Möglichkeit einer Einbahnlösung –zur Verbesserung der Nahmobilität- kann aufgrund der Buslinie 21 im Beidrichtungsverkehr nicht umgesetzt werden.

Die durch eine regelkonforme Querschnittsaufweitung wünschenswerte Verbesserung der Verkehrsqualität würde zu unverhältnismäßig hohen finanziellen Aufwendungen führen, die hierfür zu tätigen wären. Daher kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, die EÜ Schildescher Straße im vorhandenen Querschnitt ohne Kostenbeteiligung der Stadt erneuern zu lassen.

Weiteres Verfahren

Die DB beabsichtigt die Bauarbeiten im Jahr 2016 ff. beginnen zu lassen. Offen hierbei ist noch die Art zur Herbeiführung des Planrechts (Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren). Sobald diese Plangenehmigungs-/Planfeststellungsunterlagen von Seiten der DB vorliegen, werden die politischen Gremien im Rahmen der städtischen Stellungnahme -als Träger öffentlicher Belange- beteiligt.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss

