

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Beirat für Behindertenfragen	27.05.2015	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	11.06.2015	öffentlich
Seniorenrat	17.06.2015	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	23.06.2015	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**Variantenentscheidung zur Neugestaltung des Straßenraumes
August-Bebel-Straße/ Oelmühlenstraße und Standortwahl für einen neuen
Hochbahnsteig „Marktstraße,,**

Betroffene Produktgruppe

11.12.04.02 ÖPNV

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planung bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

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

Seniorenrat, 20.02.2013, TOP 11.1; StEA, 26.02.2013, TOP 11; Beirat für Behindertenfragen, 27.02.2013, TOP 13; BV Mitte, 14.03.2013, TOP 8; Beirat für Stadtgestaltung, 05.04.2013, TOP 5, Drs.-Nr.: 5296/2009-2014
BV Mitte, 25.09.2014, TOP 13; StEA, 21.10.2014, TOP 13; Beirat für Behindertenfragen, 22.10.2014, TOP 9; Seniorenrat, 19.11.2014, TOP 9, Drs.-Nr.: 0289/2014-2020

Beschlussvorschlag:

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

1. Für das weitere Planungsverfahren wird die Variante 1 (Führung Radverkehr auf der Fahrbahn) als Vorzugsvariante festgelegt.
2. Als Standort für den neuen Hochbahnsteig Marktstraße wird die Lage südlich der Nikolaus-Dürkopp-Straße festgelegt.

3. Als nächste Planungsphase ist die Entwurfsplanung einzuleiten.

Begründung:

Für die Umgestaltung der August-Bebel-Straße und den Bau eines neuen Hochbahnsteiges „Marktstraße“ wurde in einem ersten Schritt eine Vorplanung erarbeitet. Es wurden zwei Varianten mit unterschiedlichen Schwerpunkten erarbeitet und auf ihre Vor- und Nachteile untersucht. Diese Pläne wurden den politischen Gremien zu einer ersten Beratung vorgelegt (vgl. Drucksachen-Nr. 0289/2014-2020). Durch die Bezirksvertretung Mitte wurde eine Anwohnerinformationsveranstaltung beschlossen, welche am 17.02.2015 stattgefunden hat. Auf Grundlage der erarbeiteten Pläne, sowie der bisher erfolgten Diskussion in den politischen Gremien und während der Anwohnerinformationsveranstaltung soll nun eine Vorzugsvariante für die Gestaltung des Straßenraumes und für die Lage des Hochbahnsteiges für die weitere Planung festgelegt werden.

1. Zusammenfassung der bisherigen Planungsergebnisse

Für die Neugestaltung des Straßenraumes in der August-Bebel-Straße/ Oelmühlenstraße wurden die folgenden Varianten erarbeitet und vorgestellt:

Variante 1: Führung Radverkehr auf der Fahrbahn

Variante 2: Führung Radverkehr auf Schutzstreifen

Die Pläne für beide Varianten finden sich in der Anlage zur Drucksachen-Nr. 0289/2014-2020.

Bei Variante 1 wird der Radverkehr gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) auf der Fahrbahn geführt. Der für den Radfahrer wichtige Mindestabstand zwischen Gehwegkante und äußerem Stadtbahngleis beträgt gemäß Richtlinien durchgehend mindestens 1,30m. Variante 1 erlaubt eine teilweise Wiederanpflanzung von Bäumen (vorbehaltlich der Vereinbarkeit mit bestehenden Leitungen) und die Beibehaltung der bestehenden Außengastronomie. Auch eine Querungshilfe im Bereich Ravensberger Straße kann realisiert werden. Auf gesamter Länge müssen 16 Stellplätze entfallen, was im Wesentlichen auf die Lage des neuen Hochbahnsteiges zurückzuführen ist.

Für Variante 2 ist eine Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen vorgesehen. Diese haben im nördlichen Bereich eine Breite von 1,50m und im südlichen Bereich (ab Ravensberger Straße) die Mindestbreite von 1,25m. Besonders im südlichen Bereich weist diese Variante einige Nachteile auf. So müsste im Bereich der Kurve August-Bebel-Straße/ Oelmühlenstraße das Eckhaus an der Innenseite der Kurve arkadiert oder abgerissen werden. Zudem werden die Mindestbreiten der Gehwege an einigen Stellen zum Teil deutlich unterschritten, so dass der Schutzstreifen an mehreren Stellen unterbrochen werden müsste. Die Wiederanpflanzung von Bäumen, die Außengastronomie und die Querungshilfe im Bereich Ravensberger Straße wären nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich. Die Stellplatzbilanz für diese Variante ergibt 31 entfallende Parkplätze.

2. Zusammenfassung der bisherigen politischen Beratungen und der Bürgerbeteiligung

In der bisherigen politischen Beratung wurde deutlich, dass die ursprünglich vorgesehene Lage des Hochbahnsteiges an der Kreuzung Hermannstraße Nachteile in Bezug auf eine verkehrliche Erschließung des Gebietes östlich der August-Bebel-Straße aufweist. Es sollte geprüft werden, ob eine Verschiebung nach Norden an die Nikolaus-Dürkopp-Straße möglich ist, um so die Einrichtung eines neuen Linksabbiegestreifens in die Hermannstraße zu ermöglichen. Auf diesen

Aspekt wird im Absatz „Vorschlag für Hochbahnsteigstandort“ eingegangen.

Während der Anwohnerinformationsveranstaltung wurde diskutiert, ob der Hochbahnsteig alternativ in der Nikolaus-Dürkopp-Straße liegen könnte. Hierdurch würde nach Meinung einiger Anwohner die geplante Haltestelle im Quartier Dürkopp-Tor-6 überflüssig. Es wurde von moBiel und dem Amt für Verkehr darauf hingewiesen, dass der Standort in der August-Bebel-Straße mit Blick auf das Fahrgastpotential deutlich besser geeignet sei. Zudem ist der geplante Bahnsteig der Linie 3 unabhängig von einer Endhaltestelle für die Linie 4 zu betrachten.

Ein weiteres Thema war der vorhandene Parkdruck, der sich durch den Bau eines Hochbahnsteiges noch verschärfen würde. Ebenfalls kritisiert wurde, dass bei Variante 2 die Schutzstreifen im „Nichts“ enden würden, da der Lückenschluss zum Kesselbrink vorerst nicht vorgesehen ist. Es wurde geäußert, dass die August-Bebel-Straße für Radfahrer unattraktiv sei und auch in Zukunft bleiben werde. Stattdessen würden Radfahrer umliegende Straßen wie die Teutoburger, Turner- oder die Ravensberger Straße nutzen.

Insgesamt war eine eindeutige Tendenz zu Gunsten der Variante 1 zu erkennen. Ein ausführliches Protokoll der Veranstaltung ist der Vorlage beigelegt (Anlage 1).

3. Auswirkungen auf den KFZ-Verkehr

Grundsätzlich wird für die Leistungsfähigkeit der August-Bebel-Straße durch die Umgestaltung des Straßenraumes keine Verschlechterung erwartet, da es zu keiner Reduktion von Fahrstreifen kommt. Auch der Bau des Hochbahnsteiges wird zu keiner Veränderung der Leistungsfähigkeit der Straße führen, da auch im Bestand eine Haltestelle vorhanden ist, die bei haltender Stadtbahn zu einer entsprechenden Wartezeit für den KFZ-Verkehr führt.

Bei beiden Haltestellenlagen bedurfte der Knoten August-Bebel-Straße/ Nikolaus-Dürkopp-Straße/ Carl-Schmidt-Straße einer genaueren Betrachtung. Besonders vor dem Hintergrund einer möglichen Verlängerung der Linie 4 in das Quartier Dürkopp-Tor-6 war die zukünftige Leistungsfähigkeit des Knotens zu bewerten. Das Amt für Verkehr kommt in einer Einschätzung zu dem Ergebnis, dass der Knoten, bei einer Priorisierung der stadteinwärts fahrenden Bahnen der Linie 3 durch moBiel, ausreichend leistungsfähig bleibt.

Durch die Umgestaltung des Straßenraumes und durch den Neubau des Hochbahnsteiges wird sich der vorhandene Parkdruck verschärfen. Die Berücksichtigung der Stellplatzbilanz bei der Variantenentscheidung ist deshalb wichtig.

Eine mögliche Tempo-30-Regelung wird in einer ersten Stellungnahme von der Straßenverkehrsbehörde als nicht erforderlich angesehen. Ein mögliches Vorgehen wäre, die bestehende Tempo-50-Regelung zunächst beizubehalten und nach einer Eingewöhnungsphase an die neue verkehrliche Situation zu entscheiden, ob eine Tempo-30-Regelung eingeführt werden soll.

4. Vorschlag für Vorzugsvariante

Die Anlage von Schutzstreifen wäre zur Förderung des Radverkehrs wünschenswert und ein erster Schritt zum Lückenschluss im Radverkehrsnetz zwischen Kesselbrink und Detmolder Straße. Bei der vorhandenen engen straßenräumlichen Situation ginge die Anlage von Schutzstreifen jedoch an mehreren Stellen zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer sowie anderer Nutzungen wie Begrünung oder Außengastronomie. Aufgrund der erheblichen Nachteile der

Variante 2 sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Anwohnerinformationsveranstaltung und der bisherigen politischen Beratung spricht sich die Verwaltung dafür aus, die **Variante 1 als Vorzugsvariante** festzulegen.

5. Vorschlag für Hochbahnsteigstandort

Auf der Linie 3 ist die Lage der Haltestelle Rathaus sowie des zukünftigen Hochbahnsteigs Krankenhaus Mitte festgelegt. Die neue Haltestelle Marktstraße soll möglichst mittig zwischen diesen Haltestellen liegen. Ideal wäre ein Standort zwischen der Hermann- und der Ravensberger Straße, welcher jedoch aufgrund der zu geringen Länge ausgeschlossen werden muss. Je weiter die zukünftige Haltestelle Marktstraße von dieser Position abrückt, desto schlechter wird die Erschließungsqualität der Haltestelle.

Die heutige Haltestelle Ravensberger Straße hat etwa dreimal so viele Ein-/ Aussteiger wie die Haltestelle August-Schröder-Straße. Daher wurde zunächst für den Hochbahnsteig Marktstraße die Lage unmittelbar nördlich der Hermannstraße gewählt. Wie weiter oben bereits beschrieben, wäre bei dieser Lage kein neuer Linksabbiegestreifen in die Hermannstraße möglich. Unter Berücksichtigung der zukünftigen Einbahnstraßenregelung in der Ravensberger Straße ist die Hermannstraße allerdings neben der Webereistraße die einzige verbleibende Möglichkeit, um in das östlich angrenzende Gebiet zu gelangen und daher von entsprechender Wichtigkeit. Aus Sicht von moBiel ist dies der zu bevorzugende Standort für den Hochbahnsteig. Die Erreichbarkeit des beschriebenen Gebietes sollte dann durch eine Linksabbiegemöglichkeit von der Oelmühlenstraße in die Teutoburger Straße sichergestellt werden. Hierfür wäre jedoch die Umrüstung der dortigen Signalanlage erforderlich.

Von der Verwaltung wurde ein alternativer Standort für den Hochbahnsteig südlich der Nikolaus-Dürkopp-Straße geprüft. Hierdurch würde ein neuer Linksabbiegestreifen in die Hermannstraße ermöglicht. Ein weiterer Vorteil ist, dass die Zufahrt zum REWE-Markt bei diesem Standort freigehalten werden könnte. Nachteilig ist hingegen das weitere Abrücken von der heutigen Halteposition Ravensberger Straße und damit eine etwas verschlechterte Erschließungsfunktion.

Insgesamt bietet der alternative Standort des Hochbahnsteigs einen entscheidenden verkehrlichen Vorteil für den motorisierten Individualverkehr, liegt jedoch bezogen auf das Fahrgastpotential im ÖPNV nicht optimal. Der alternative Standort weicht ca. 45 Meter von der Lage nördlich der Hermannstraße ab. Die Verwaltung sieht dies als hinnehmbar und die Erschließungsqualität für den Individualverkehr als schwerwiegender an und spricht sich daher für die alternative Lage südlich der Nikolaus-Dürkopp-Straße aus.

Ein Plan der Vorzugsvariante 1 mit der vorgeschlagenen alternativen Lage des Hochbahnsteigs ist der Vorlage beigelegt (Anlage 2).

6. Barrierefreiheit

Der geplante Bahnsteig sowie alle übrigen Anlagen (z. B. Lichtsignalanlagen und Mittelinseln) werden nach den zu Baubeginn (vorgesehener Bau 2018) gültigen Standards ausgeführt. Der Hochbahnsteig wird mit mindestens einer Zugangsrampe ausgestattet, möglich ist auch die Anlage von eingeschobenen Rampen. Hierbei befinden sich an beiden Seiten des Bahnsteiges sowohl eine Rampe als auch eine Treppe nebeneinander. Diese Variante ist im beigelegten Lageplan dargestellt. Die genaue Ausgestaltung des barrierefreien Zugangs ist im weiteren Planungsprozess abzustimmen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)	
Moss	