Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Senne	21.01.2016	öffentlich
Bezirksvertretung Sennestadt	28.01.2016	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	02.02.2016	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Mögliche Übernahme der Baulast der L 756 – Paderborner Straße – durch die Stadt Bielefeld

Betroffene Produktgruppe

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

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

BV Sennestadt, 26.02.2009, TOP 3.4
 BV Sennestadt, 28.05.2009, TOP 10.1, Drs.-Nr. 6849/2004-2009
 BV Sennestadt, 10.02.2011, TOP 8
 BV Sennestadt, 13.10.2011, TOP 4.2, Drs.-Nr. 3162/2009-2014
 BV Sennestadt, 24.11.2011, TOP 5.1, Drs.-Nr. 3308/2009-2014
 BV Sennestadt, 09.02.2012, TOP 9, Drs.-Nr. 3576/2009-2014
 Stadtentwicklungsausschuss, 21.02.2012, TOP 9, Drs.-Nr. 3576/2009-2014
 BV Sennestadt, 10.04.2014, TOP 5.1, Drs.-Nr. 7292/2009-2014
 BV Sennestadt, 22.01.2015, TOP 4.2, Drs.-Nr. 0922/2014-2020
 BV Sennestadt, 20.08.2015, TOP 7, Drs.-Nr. 1815/2014-2020

Beschlussvorschlag:

1. Aufgrund der angespannten Haushaltslage und den nicht abzusehenden finanziellen Aufwendungen wird eine Baulastübernahme der L 756 (Paderborner Straße) in der Ortslage von Sennestadt zunächst zurückgestellt.
2. Im Rahmen der Planungen zur Stadtbahnverlängerung Richtung Sennestadt sollen die Voraussetzungen für eine Baulastübernahme überprüft, mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abgestimmt und die Planungen dahingehend konkretisiert werden.
3. Die Baulastübernahme soll möglichst mit der Fertigstellung der Stadtbahnverlängerung und dem damit verbundenen Rückbau der L 756 (Paderborner Straße) vollzogen werden.
4. Aus den zuvor genannten Gründen wird die Verwaltung aufgefordert, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW mitzuteilen, dass gegen die für 2016 vorgesehene Deckensanierung der L 756 (im Bestand) in der Ortslage von Sennestadt keine Bedenken bestehen.

Begründung:

1. Anlass und Beschlusslage:

Hintergrund ist die seit 2010 vorherrschende Absicht der Sennestadt GmbH die L 756

(Paderborner Straße) in der Ortslage von Sennestadt zwischen Sennestadtring und Vennhofallee dahingehend umzugestalten, dass zum einen die Trennwirkung der vierspurigen Straße verringert wird und zum anderen durch verkehrliche Maßnahmen den Zielen einer geplanten Klimaschutzsiedlung auf dem ehemaligen Schilling-Gelände entsprochen werden kann. Um die verkehrlichen Auswirkungen eines Rückbaus abschätzen zu können, sollte ein Verkehrsversuch mit einer Reduzierung von Fahrstreifen durchgeführt werden. Dieser Verkehrsversuch wurde aufgrund von vertraglichen bzw. finanziellen Unwägbarkeiten nicht umgesetzt.

Zwischenzeitlich hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW die Stadt Bielefeld mit Schreiben vom 24.06.2015 um Stellungnahme zum Sachstand „Verkehrsversuch L 756 (Paderborner Straße)“ gebeten. Hintergrund ist das Sanierungserfordernis der Fahrbahndecke der L 756 im Abschnitt zwischen Ramsbrockring und Verler Straße. Da seitens der Sennestadt GmbH der Verkehrsversuch aufgrund des zu hohen finanziellen Risikos aufgegeben wurde, hat die Verwaltung die BV Sennestadt und den Stadtentwicklungsausschuss, Drs.-Nr. 1815/2014-2020 darüber informieren wollen, dass der Verkehrsversuch nicht stattfindet und die L 756 in der Ortslage von Sennestadt in ihrem bisherigen Zustand durch den Landesbetrieb Straßenbau saniert wird. Diese Arbeiten sind nunmehr für 2016 vorgesehen.

Aufgrund dieses Sachverhaltes hat die Bezirksvertretung Sennestadt daraufhin im Rahmen der Beratung dieser Informationsvorlage (Drs.-Nr. 1815/2014-2020) in ihrer Sitzung am 20.08.2015 folgenden Beschluss gefasst, um so den Rückbau der L 756 realisieren zu können:

„Die Bezirksvertretung Sennestadt bittet den Stadtentwicklungsausschuss, die Verwaltung zu beauftragen, eine Beschlussvorlage zu erstellen mit folgendem Inhalt:

- 1. Die L 756 (Paderborner Straße) ist zurückzubauen. Die Sanierung der vierspurigen Fahrbahnen wird nicht umgesetzt.*
- 2. Die Übernahme der L 756 von Straßen.NRW durch die Stadt Bielefeld soll kurzfristig erfolgen.*
- 3. Die für die Sanierung der L 756 vorgesehenen Mittel sollen für den Rückbau verwendet werden.“*

2. Risiken einer Baulastübernahme:

2.1. Voraussetzungen:

Zunächst muss auf Grundlage der Ortsdurchfahrtsrichtlinien überprüft werden, ob der zuvor genannte Streckenabschnitt den Anforderungen für eine Festsetzung einer Ortsdurchfahrt entspricht. Maßgebend sind hier die vor Ort vorzufindenden tatsächlichen Verhältnisse.

Um die Baulast –also die Rechte und Pflichten- für eine Straße oder den Streckenabschnitt einer Straße zu übernehmen, sagt § 10 Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) aus, dass diese Übertragung grundsätzlich entschädigungslos erfolgt. Der Verwaltungsakt der Festsetzung von Beginn und Ende einer Ortsdurchfahrt wird durch die oberste Landesstraßenbaubehörde oder die vom Land bestimmte Behörde im Benehmen mit der höheren Verwaltungsbehörde (Bezirksregierung Detmold) nach Anhörung der Gemeinde festgesetzt. Dies geschieht in der Regel zum Ende eines Kalenderjahres.

Darüber hinaus ist eine Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenrechts **nicht** gleichzusetzen mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der geschlossenen Ortschaft. Die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO werden durch die Ortstafeln bestimmt und sind insbesondere für die allgemein zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Ortsdurchfahrt von Bedeutung.

Grundsätzlich gilt, dass die Ortsdurchfahrt selbstständig nach den für sie geltenden Merkmalen festzusetzen ist.

Der hier betrachtete Streckenabschnitt erfüllt keine der zuvor genannten Voraussetzungen. Insbesondere die Vierstreifigkeit, die bauliche Mitteltrennung (mit Zaun), der geradlinige Straßenverlauf und die damit verbundenen zu hohen Geschwindigkeiten sprechen gegen eine Ausweisung als Ortsdurchfahrt. Hier wären zunächst umfangreiche bauliche Maßnahmen durchzuführen, um die Voraussetzungen für „Tempo 50“ durchzusetzen.

Der seitens des Landesbetriebes Straßenbau im Entwurf der Vereinbarung gegenüber der Sennestadt GmbH formulierte Anforderungskatalog würde entsprechend auch für die Stadt Bielefeld gelten. Dies beträfe insbesondere die Übergangsbereiche zwischen Ortsdurchfahrt und der freien Strecke.

2.2. Planerische Aspekte:

Die für eine Baulastübernahme erforderlichen Genehmigungsunterlagen zur Abstimmung mit dem Landesbetrieb müssten im Vorfeld durch das Amt für Verkehr selbst erstellt, bzw. von dort extern beauftragt werden.

Hierbei sollte auch der Aspekt berücksichtigt werden, dass durch eine Festsetzung als Ortsdurchfahrt Erschließungsanliegen über die L 756 nicht bzw. nur schwer verhindert werden könnten. Diese würden –zumindest für die nördliche Richtungsfahrbahn- einer Stadtbahnverlängerung im Wege stehen und müssten aufwendig zurückgebaut werden. Hier wären rückwärtige Erschließungsmöglichkeiten vorzusehen bzw. zu berücksichtigen, die möglicherweise planrechtlich (ohne Planfeststellungsverfahren) nicht umsetzbar sein könnten.

2.3. Finanzielle Konsequenzen:

2.3.1. Finanzielle Zuweisungen:

Bei einer vorzeitigen Übernahme der Baulast durch die Stadt Bielefeld, ohne dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche durchgeführt hat, könnte die Stadt mit Finanzmitteln aus Unterhaltungsrückständen rechnen. Die Höhe der möglicherweise zu erwartenden Landesmittel hierfür würde für die Fußgängertunnel ca. 80.000 € und für die Fahrbahnsanierung ca. 80.000 bis 100.000 € betragen. So dass –nach derzeitigem Kenntnisstand- maximal von einer Summe von 180.000 € ausgegangen werden kann, die durch das Land zur Verfügung gestellt würde.

Darüber hinaus wären die -im Rahmen der Stadtbahnverlängerung- erforderlichen stadtbahnbedingten Straßenumbauten in Teilen zuschussfähig, so dass hier mit weiteren finanziellen Mitteln für einen Rückbau der L 756 zu rechnen ist.

2.3.2. Verkehrliche Einrichtungen/zukünftige Planungen:

– Planungserfordernis

Die zuvor genannten Umplanungs- und daran anschließenden Umbauarbeiten wären durch die Stadt Bielefeld zu erbringen und mit dem Landesbetrieb (in Zusammenhang mit den Übergangspunkten zur freien Strecke) abzustimmen. Da durch bestehende Planungsaufträge und Personalabgänge derzeit schon eine Überbelastung vorliegt, müsste ein solches Planungsvorhaben extern vergeben werden. Hierfür wären neben dem zeitlichen Vorlauf auch entsprechende zusätzliche Finanzmittel bereitzustellen.

- Signalisierung von oberirdischen Querungsmöglichkeiten
Die erforderliche Errichtung der FSA in Höhe Kreuzkirche wäre durch den Baulastträger –ergo, dann die Stadt Bielefeld- vorzunehmen. Nach den ursprünglichen Planungen sollte dies durch den Landesbetrieb erfolgen. Dieser hätte auch die Kosten für die FSA zu tragen gehabt.
- Signalisierung neuer Straßenanbindungen
Die seitens des Landesbetriebes –zumindest im Rahmen des „provisorischen“ Verkehrsversuchs- abgelehnte Andienung des Schillinggeländes (zukünftig Klimaschutzsiedlung) über die L 756 wäre im Zuge einer Ortsdurchfahrt nun möglich und würde –wenn diese nicht durch den Erschließungsträger der „Klimaschutzsiedlung“ gebaut und abgelöst werden sollte- zusätzliche Bau- und Unterhaltungskosten nach sich ziehen.

2.3.3. Unterhaltung und Betrieb:

- Straßenreinigung
Die zukünftigen Kosten für Straßenreinigung, Straßenentwässerung, Winterdienst, Begehung, Instandhaltung, Pflege des Straßenbegleitgrüns, Beschilderung usw. sind durch die Stadt zu tragen. Darüber hinaus sind bestehende und zukünftige Anlieger in der Ortsdurchfahrt an Teilen der zuvor genannten Kosten zu beteiligen.
- Unterhaltung bestehender Tunnelbauwerke
Die zwei Fußgängertunnel würden nach Baulastübernahme durch die Stadt auch in das Eigentum der Stadt Bielefeld übergehen. Bei einem Rückbau auf zwei Fahrstreifen und der Anlage von oberirdischen Querungsmöglichkeiten würden diese nicht mehr benötigt und müssten aufwendig zurückgebaut werden.

2.3.4. Finanzaufwendungen für die Stadt:

Die Kosten für die Anlage der Fußgängersignalanlage (FSA) in Höhe Kreuzkirche und der Rückbau der zwei Fußgängertunnel lassen sich mit mindestens 150.000 € beziffern. Hinzu käme noch die Forderung auf die Anlage einer zweiten FSA in Höhe Vennhofallee, oder stattdessen die Anlage einer vollständigen Signalanlage zur Erschließung der Klimaschutzsiedlung und der hierfür erforderliche Knotenpunktausbau, falls diese Kosten nicht durch den Erschließungsträger zu übernehmen sind.

Weitere Kosten würden die ursprünglich geplanten Landschaftsklammern, die Anlage von Baumscheiben zur Temporeduzierung, der Umbau von Haltestellen, etc. erzeugen. Auch der Rückbau der nördlichen –nicht mehr benötigten- Richtungsfahrbahn zu einer Anliegerstraße (um Parken zu verhindern) oder Fahrradstraße zieht weitere Kosten nach sich. So dass sich die Investitionskosten schnell auf ca. 350.000 €, zzgl. der Planungskosten erhöhen. Sollte die Anbindung der Klimaschutzsiedlung nicht durch den Investor getragen werden, würden hierfür weitere 250.000 € bereitzustellen sein.

Bei einer schon heute vollzogenen Berücksichtigung der Stadtbahn im Zuge der Baulastübernahme, wären diese Kosten nicht mehr refinanzierbar. Hier würde die Stadt Bielefeld diese zuschussfähigen Umbaukosten nicht mehr erstattet bekommen.

Die jährlichen Folgekosten würden den städtischen Haushalt mit mindestens 30.000 bis 50.000 € belasten.

2.4. Fazit:

Aufgrund der zuvor genannten Aspekte und der nicht abschließend abgestimmten

zukünftigen Funktion dieses Streckenabschnittes sind die damit verbundenen finanziellen Aufwendungen einer Baulastübernahme derzeit nicht gerechtfertigt. Hierbei sollte auch die –dann verworfene- Inanspruchnahme von potenziellen Fördermitteln Berücksichtigung finden.

3. Umsetzungsoptionen:

Bei einer Baulastübernahme durch die Stadt würde sich die Frage stellen, ob ein provisorischer Rückbau der L 756 als Verkehrsversuch bis zum Bau der Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt überhaupt umgesetzt werden sollte. Die Alternative eines endgültigen Rückbaus -unter Berücksichtigung der für die zukünftige Stadtbahnverlängerung erforderlichen Umbauarbeiten- in der Ortslage von Sennestadt wäre die sinnvollere aber auch teurere Variante. Im Folgenden werden die möglichen Szenarien gegenübergestellt:

3.1. Provisorium:

Sollte –wie ursprünglich zwischen Sennestadt GmbH, Landesbetrieb und Stadt vorgesehen- der Rückbau der L 756 zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuchs nach Baulastübernahme der Stadt Bielefeld erfolgen, erfordert auch dies einen hohen finanziellen Aufwand für die Stadt Bielefeld. Selbst wenn man unterstellt, dass die Sennestadt GmbH ihre Finanzausage -den Verkehrsversuch durchzuführen- neu formuliert, müsste die Stadt die Kosten für die Konkretisierung der Planungsunterlagen, der Fußgängersignalanlage, der Tunnelschließung, sowie der Deckensanierung tragen. Hinzu kommen die Aufwendungen für jährliche Unterhaltung, Winterdienst und die Kosten, die für die provisorischen baulichen Maßnahmen zur Erreichung einer Tempo-50-Regelung erforderlich sind. Erfahrungsgemäß haben Provisorien nur eine begrenzte Nutzungsdauer und müssten bei längerer Nutzung häufiger erneuert bzw. instandgesetzt werden. Sollte hier der Wunsch bestehen, das Provisorium bis zur Realisierung der Stadtbahnverlängerung bestehen zu lassen, könnten die hierfür erforderlichen Unterhaltungskosten einen endgültigen Ausbau schnell übersteigen. Dies wäre abhängig vom Realisierungszeitpunkt der Stadtbahn Richtung Sennestadt.

3.2. Sofortiger endgültiger Rückbau auf zwei Fahrstreifen:

Auch hier bleiben zunächst die Kosten für die Konkretisierung der Planunterlagen. Weiterhin ist eine kurzfristige Entscheidung zur Erschließung des ehemaligen Schillinggeländes mit Erstellung der Ausbauplanung für den möglichen Anschluss an die L 756 erforderlich, damit diese Anbindung in einem Zug mit dem endgültigen Umbau erfolgen könnte. Der Umgang und die Nutzung der Restflächen, welche dann für den Verkehr nicht mehr benötigt würden, müsste im Vorfeld festgelegt werden. Die Kosten für Deckensanierung, Anlage der Fußgängersignalanlage, Maßnahmen zur Temporeduzierung, Unterhaltung, Winterdienst usw. sind durch die Stadt zu tragen. Ein endgültiger Rückbau, ohne die konkreten Planungen für den Stadtbahnausbau zu kennen, birgt das Risiko, dass bereits Gebautes nachher wieder verändert werden müsste. Hierdurch könnte es schwerfallen, die schon so zu einem so frühen Zeitpunkt getätigten Investitionskosten zu rechtfertigen.

3.3. Der Status quo wird zunächst beibehalten:

Die Baulast bleibt beim Landesbetrieb. Die erforderliche Deckensanierung würde durch den Landesbetrieb durchgeführt werden. Die Stadt treibt die Planungen für die Stadtbahnverlängerung Richtung Sennestadt voran und bereitet in diesem Zusammenhang die Baulastübernahme planerisch und rechtlich –in enger Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau im Rahmen der Planfeststellung für die Stadtbahnverlängerung- vor. Die Baulastübernahme erfolgt zu dem Zeitpunkt, sobald mit dem Bau der

Stadtbahnverlängerung begonnen wird. Hierdurch blieben alle Möglichkeiten für eine stadtverträgliche Umgestaltung erhalten und die Investitionen könnten zu einem sinnvollen Zeitpunkt erfolgen. Erst ab diesem Zeitpunkt kämen auf die Stadt die Kosten für die Unterhaltung, den Winterdienst, die Tunnelunterhaltung usw. zu. Die Umsetzung einer Fußgängersignalanlage wäre bei diesem bestehenden breiten Querschnitt aus Gründen der Verkehrssicherheit und dem Vorhandensein der Fußgängertunnel fraglich. Auch die Möglichkeit einer Herabsetzung der Geschwindigkeit, oder die Erschließung des Schillinggeländes besteht hier nicht.

Wie schon unter Punkt 1 erwähnt, hat der Landesbetrieb Straßenbau die Deckensanierung in sein Bauprogramm 2016 aufgenommen und benötigen hierzu eine Stellungnahme der Stadt Bielefeld –zum weiteren Vorgehen- bis spätestens Anfang Februar 2016 um die Vergabe der Bauarbeiten vorbereiten zu können.

3.4. Fazit:

In Anbetracht der erforderlichen finanziellen Aufwendungen und der geschilderten Risiken kann nur empfohlen werden, zunächst die Planung der Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt durchzuführen und parallel die Realisierungsmöglichkeit einer Baulastübernahme voranzutreiben.

4. Resümee:

Bereits am 24.06.2014 (VV 0624 – 24.06.2014 – TOP 4) hat sich der Verwaltungsvorstand (VV) mit dem Thema „Rückbau der Paderborner Straße in der Ortslage von Sennestadt“ befasst. Als Ergebnis hat der VV hierzu entschieden, dass der Verkehrsversuch von der Stadt nur befürwortet werden soll, wenn der Landesbetrieb die Baulast behält. Weiterhin muss sichergestellt werden, dass die Stadtbahn-Linienerrichtung und auch Querungshilfen durch den Verkehrsversuch nicht konterkariert werden.

Die durch das Land möglicherweise zur Verfügung gestellten Finanzmittel für Unterhaltungsrückstände zur Deckensanierung reichen hierfür –egal ob Provisorium oder endgültiger Ausbau- nicht aus. Die Stadt Bielefeld müsste also –neben den jährlichen Unterhaltungskosten- zusätzliche Finanzmittel bereitstellen, um dem Wunsch der BV Sennestadt gerecht zu werden. Weiterhin wäre zu erwarten, dass auch die BV´en Senne und Brackwede sich den o. g. Beschluss der BV Sennestadt zu eigen machen und für den weiteren Verlauf der L 756 bis zum Anschluss an den OWD einen Rückbau auf zwei Fahrspuren wünschen. Dies würde die Planungs-, Bau- und Unterhaltungskosten auf ein Vielfaches erhöhen. Gerade weil hier –im weiteren Verlauf der L 756- nicht mit Mitteln vom Land aus Unterhaltungsrückständen zu rechnen ist, da dieser Bereich der L 756 –zwischen A 2 und OWD- erst kürzlich saniert worden ist.

Aufgrund der erfahrungsgemäßen Haltbarkeit von Deckensanierungsmaßnahmen (10 bis 15 Jahre) und dem erforderlichen Planungsprozess, den die Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt erfordert, sollte die für 2016 vom Landesbetrieb Straßenbau eingeplante Deckenerneuerung zur Substanzerhaltung durchgeführt werden.

Da die Stadtbahn im Bereich der heutigen nördlichen Richtungsfahrbahn verlaufen würde, bliebe die südliche Richtungsfahrbahn –zukünftig betrieben im Beidrichtungsverkehr- weitestgehend erhalten (von Anpassungsarbeiten abgesehen).

Bei einer vorzeitigen Baulastübernahme mit den damit einhergehenden getätigten Umbaumaßnahmen könnten mögliche Fördermittel, welche für die Straßenumbauten im Zuge der Stadtbahnverlängerung bereitgestellt würden, nicht mehr in Anspruch genommen werden, da die Umbauten schon getätigt wären und im ungünstigsten Fall nochmal geändert werden müssten.

Unter Abwägung aller zuvor genannten Aspekte, der angespannten Haushaltslage und der rechtlich nicht begründbaren Finanzaufwendungen bleibt die Empfehlung, zunächst die weiteren

Planungen für die Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt bis zur Baureife voranzutreiben, um damit einhergehend für einen stadtverträglichen Rückbau der L 756 die Baulastübernahme umzusetzen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.