

Beschlussvorlage der Verwaltung Nachtragsvorlage

Diese Vorlage

ersetzt die Ursprungsvorlage.

ergänzt die Ursprungsvorlage.

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	01.09.2016	öffentlich
Seniorenrat	21.09.2016	öffentlich
Beirat für Behindertenfragen	28.09.2016	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	08.11.2016	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.)

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
Beirat für Behindertenfragen, 27.05.2015, TOP 14; BV Mitte, 11.06.2015, TOP 20; Seniorenrat, 17.06.2015, TOP 6, Drs.-Nr.: 1548/2014-2020

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.

Begründung:

1. Ausgangssituation

Im Mai und Juni 2015 wurden von der Verwaltung zwei Varianten zur Umgestaltung der August-Bebel-Straße im Zuge der Ertüchtigung der Gleise für die neuen Vamos-Stadtbahnfahrzeuge vorgelegt. Zudem wurde über den Standort des neuen Hochbahnsteigs „Marktstraße“ beraten. Es erfolgte kein Beschluss. In der Sitzung der BV Mitte wurde ein Fragenkatalog der Fraktion Bündnis90/ Die Grünen an die Verwaltung übergeben sowie aktuelle Stellungnahmen des ADFC und von moBiel angefordert. Aufgrund der erhaltenen Rückfragen und Stellungnahmen hat das Amt für Verkehr zwischenzeitlich eine weitere Variante erarbeitet und bewertet (siehe Abschnitt 2.4).

Um eine geeignete Lösung für die Querschnittsaufteilung zu finden ist eine besonders sorgfältige Betrachtung aller Vor- und Nachteile der jeweiligen Varianten durchgeführt worden, um zu einer fundierten und ausgewogenen Entscheidung für eine Vorzugsvariante zu kommen.

Während des bisherigen Planungs- und Abstimmungsprozesses hat sich gezeigt, dass die vorhandenen, begrenzten Raumbreiten nicht die Möglichkeit bieten, alle an den Straßenraum gestellten Nutzungsansprüche gleichermaßen zufriedenstellend zu berücksichtigen. Hieraus ergibt sich eine besondere Schwierigkeit der Konsensfindung mit externen Planungsbeteiligten wie der moBiel GmbH oder dem ADFC.

2. Variantenentwicklung

2.1 Planungsgrundlagen

Im Vergleich zur ursprünglichen Vorlage ergeben sich zwei wesentliche Änderungen der Planungsgrundlagen. Bezüglich der Verkehrsstärke wurde bei einer Querschnittszählung am 03.03.2016 auf der August-Bebel-Straße eine Belastung von ca. 600 Kfz/h in der Spitzenstunde ermittelt. Dieser Wert weicht deutlich von den bisher zugrunde gelegten Zahlen ab, wurde aber in einer 24h-Zählung am Knoten August-Bebel-Straße/ Viktoriastraße bestätigt. Für die Bewertung der Varianten (siehe Abschnitt 3) wurden die aktuellen Zahlen berücksichtigt. Zudem wurde die Möglichkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 Km/h geprüft und für alle Varianten als Planungsgrundlage festgesetzt.

2.2 Variante 1

Bei **Variante 1** wird der **Radverkehr** gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) **auf der Fahrbahn** geführt (Anlage 1). 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. Die Gehwegbreiten sind durchgehend akzeptabel für eine Hauptgeschäftsstraße. Auf gesamter Länge bleiben 21 von heute 36 Stellplätzen erhalten. Der Verlust von 15 Parkplätzen ist im Wesentlichen auf die Lage des neuen Hochbahnsteiges zurückzuführen.

2.3 Variante 2

Für **Variante 2** ist eine **Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen** vorgesehen (Anlage 2). 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 werden die Mindestbreiten der Gehwege an einigen Stellen zum Teil deutlich unterschritten. So müsste der

Schutzstreifen an mehreren Stellen unterbrochen werden, um eine für die Fußgängersituation akzeptable Gehwegbreite zu erreichen.

Die Stellplatzbilanz für diese Variante ergibt, dass insgesamt 30 von den heute 36 Parkplätzen entfallen. Die Wiederaufpflanzung von Bäumen und die Außengastronomie wären nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich.

Nach der letzten Beratung in den politischen Gremien wurde die bereits vorgestellte Variante 2 nochmals überarbeitet. Hierbei hat sich gezeigt, dass die Querungshilfe in Höhe der Ravensberger Straße auch bei dieser Variante möglich ist. Die Änderung wurde in die Pläne übernommen und in die Gesamtbewertung mit einbezogen.

2.4 Variante 3

Die neue Variante 3 (Anlage 3) wurde entwickelt, um zwischen der Nikolaus-Dürkopp-Straße und der Ravensberger Straße Radverkehrsanlagen in den Bereichen zu ermöglichen, in denen sie verträglich mit den anderen Nutzungsansprüchen in den Straßenraum integriert werden können. Die Begrenzung bis zur Ravensberger Straße wurde gewählt, da diese eine wichtige Fahrradroute ist und der Verkehrsraum in der August-Bebel-Straße südlich der Ravensberger Straße noch einmal deutlich schmaler wird.

Während in den bisher vorgestellten Varianten jeweils von einer durchgehenden einheitlichen Lösung für den gesamten Streckenabschnitt ausgegangen worden ist, kombiniert Variante 3 die beiden Ursprungsvarianten. Sie sieht die Anlage von Schutzstreifen in südlicher Richtung zwischen der Zufahrt zum Rewe-Markt und der Ravensberger Straße, sowie in nördlicher Richtung zwischen Ravensberger Straße und Hermannstraße vor. Im Bereich des Hochbahnsteiges wird auf die Anlage von Schutzstreifen verzichtet, um Stellplätze und eine großzügigere Seitenraumgestaltung zu ermöglichen. In diesem Abschnitt sind Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn vorgesehen.

Die Querschnitte decken sich im Abschnitt Nikolaus-Dürkopp-Straße – Rewe-Zufahrt und Ravensberger Straße – Bielsteinstraße mit der Variante 1. Im Abschnitt Hermannstraße - Ravensberger Straße ähneln sie der Variante 2. Bezüglich der Stellplatzbilanz deckt sich diese Variante mit Variante 1 (21 von 36 Stellplätzen bleiben erhalten).

2.5 Übersicht der Varianten

Variante 1: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Ausreichender Platz in den Seitenräumen für Gestaltung und Stellplätze.

Variante 2: Führung des Radverkehrs auf separaten Schutzstreifen mit Breiten zwischen 1,25m und 1,50m. Teilweise Unterbrechung der Schutzstreifen wegen zu geringer Breite des Straßenraumes erforderlich.

Variante 3: Anlage von Schutzstreifen in einem Bereich, in dem sie verträglich mit den anderen Nutzungsansprüchen in den Straßenraum integriert werden können.

3. Bewertung der Varianten

3.1 Vorgehen/ Verfahren

Zur Bewertung der drei Varianten wurden in einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe die Vor- und Nachteile in Bezug auf die Nutzungsansprüche an den Straßenraum analysiert. Zudem wurden die verschiedenen Nutzungsansprüche mit einer ausgewogenen Gewichtung (Fußgängerverkehr

20%, Radverkehr 20%, fließender motorisierter Individualverkehr (MIV) 10%, ruhender Verkehr 15%, Stadtbahnverkehr 20% und Gestaltungspotential 15%) versehen. Anschließend wurden die jeweiligen Varianten für alle Nutzungsansprüche mit Punkten von 0 (Nachteile überwiegen deutlich bzw. KO-Kriterium vorhanden) bis 4 (Vorteile überwiegen deutlich) bewertet. Zur Verdeutlichung ist die Bewertungsmatrix der Vorlage beigelegt (Anlage 4).

3.2 Ergebnis der Variantenbewertung

Im Ergebnis zeigt sich, dass **Variante 1** in der Bewertung die meisten Punkte erhält und somit eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Bestand darstellt. Besonders gut schneidet diese Variante in den Kriterien Fußgängerverkehr und Gestaltungspotential (breite Seitenräume), ruhender Verkehr (maximal möglicher Stellplatzerhalt) sowie Stadtbahnverkehr (geradlinige Trassierung) ab.

Variante 2 wird nur in Bezug auf den Radverkehr sehr gut bewertet. Alle anderen Nutzungsansprüche werden im Vergleich zu Variante 1 schlechter beurteilt. Die Variante 2 erhält daher insgesamt weniger Punkte als Variante 1, gegenüber dem Bestand bedeutet sie aber ebenfalls insgesamt eine geringe Verbesserung.

Die neue **Variante 3** liegt bei der Bewertung deutlich auf dem letzten Platz. Diese Variante vereint die Nachteile der Varianten 1 und 2 in sich und bietet dabei keine wesentlichen Vorteile. Zudem gab es Negativbewertungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit, da die Abschnitte mit und ohne Schutzstreifen wechseln und in den Übergangsbereichen eine erhöhte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer erfordern. Die Variante 3 wird daher nicht zur Umsetzung empfohlen.

Durch das gewählte Verfahren wurde für die Bewertung der Varianten eine vergleichbare Methode entwickelt. Variante 1 erhält bei der oben genannten Gewichtung aller Nutzungsansprüche die beste Bewertung.

Um das erzielte Ergebnis auf Plausibilität zu prüfen, wurde die Gewichtung testweise wie folgt angepasst: Fußgängerverkehr 20%, Radverkehr 20%, motorisierter Individualverkehr (fließend und ruhend) 20%, Stadtbahnverkehr 20% und Gestaltungspotential 20%. Es zeigt sich, dass die Änderung der Gewichtung lediglich minimale Auswirkungen auf das Ergebnis hat. Der Unterschied zwischen den Varianten 1 und 2 ist gegenüber der ursprünglichen Gewichtung identisch. Erst bei einer deutlichen Priorisierung der Radverkehrsbelange würde sich die Gesamtbewertung zu Gunsten der Variante 2 verändern, allerdings zu Lasten aller übrigen Verkehrsarten.

4. Stellungnahmen von moBiel und des AK Rad/ ADFC:

In der Sitzung der BV Mitte vom 11.06.2015 wurden durch die Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen aktuelle Stellungnahmen von moBiel und des AK Rad angefordert. Zudem wurde der Verwaltung ein Fragenkatalog übergeben. Die Beantwortung der Fragen ist der Anlage 5 zu entnehmen.

4.1 Stellungnahme moBiel GmbH

Die Stellungnahme der moBiel GmbH ist der Nachtragsvorlage beigelegt (Anlage 6). Die moBiel GmbH favorisiert darin für die Querschnittsaufteilung die Variante 1 sowie für die Haltestellenposition die Lage an der Hermannstraße und begründet dies wie folgt: „Um das Ziel einer hohen Attraktivität der Stadtbahninfrastruktur sicherzustellen, sollte [...] die Lage des Hochbahnsteiges am dafür bestens geeigneten Standort umgesetzt werden. Dies bedeutet, einen direkten Abgang zur Hermannstraße zu schaffen. [...] Die Erreichbarkeit des Abschnittes der Ravensberger Straße östlich der August-Bebel-Straße für den Anwohnerverkehr kann durch eine Blockumfahrt hergestellt werden.“

Aus Sicht der Verwaltung bietet die vorgeschlagene Lage an der Nikolaus-Dürkopp-Straße die Möglichkeit, eine neue Linksabbiegespur in die Hermannstraße anzulegen. Diese ist von verkehrlicher Bedeutung, da die Hermannstraße aufgrund der geplanten Einbahnstraßenregelung in der Ravensberger Straße zukünftig für den Kfz-Verkehr die einzige Möglichkeit bietet, um in das östlich angrenzende Gebiet zu gelangen. Die von moBiel vorgeschlagene Blockumfahrung erfordert am Knoten Oelmühlenstraße / Teutoburger Straße kostenintensive Umbaumaßnahmen, um eine zwingend benötigte separate Signalschaltung für Linksabbieger einzurichten. Diese würde erforderlich sein, um die Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich zu gewährleisten, was jedoch zu einer Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Knotens führen würde.

Zusätzlich wird durch den von der Verwaltung vorgeschlagenen Hochbahnsteigstandort die Zufahrt zum Rewe-Markt freigehalten, über die der Supermarkt beliefert wird. Bei der von moBiel favorisierten Lage der Haltestelle müssten Stellplätze auf dem Gelände des Rewe-Marktes sowie südlich der Zufahrt in der August-Bebel-Straße entfallen, um die Befahrbarkeit durch LKW zu gewährleisten. Für die Erschließungsqualität der Haltestelle wäre die Lage an der Hermannstraße allerdings besser geeignet. Die Verwaltung sieht jedoch die verkehrlichen Vorteile der Lage südlich der Nikolaus-Dürkopp-Straße als gewichtiger an und schlägt deshalb den Standort an der Nikolaus-Dürkopp-Straße, wie in allen Plänen dargestellt, vor. Die Entscheidung für einen Haltestellenstandort ist unabhängig von der Entscheidung für eine der drei Querschnittsvarianten.

4.2 Stellungnahme des ADFC

Da der AK Rad im Mai 2015 aufgelöst wurde, wurde stattdessen eine Stellungnahme des ADFC angefordert. Diese lautet wie folgt:

„Die vom Amt favorisierte Variante erzeugt vorhersehbare, realistische Unfallgefahren. Die geplanten Querschnittsmaße zwingen Radfahrer dazu, entweder in unmittelbarer Nähe des Rillengleises (Sturzgefahr) oder aber in der Türöffnungszone der geparkten Kfz (Kollisionsgefahr; dazu Mithaftung des Radfahrers) zu fahren.

Sie würde außerdem einen Teil des Radverkehrs unerwünschterweise auf die Gehwege verdrängen.

Die Gefahren für den Radverkehr ergeben sich nicht aus der Vamos-tauglichen Gleistrassierung und der Anlage eines Hochbahnsteigs, sondern erst durch das Hinzufügen von Parkständen in zu geringer Entfernung zur Stadtbahn (Lichttraumprofil inkl. Schwankmaße der Bahn).

Die Variante 1 widerspricht den Zielen der Radverkehrsförderung, die die Vertreter der Bielefelder Behörden, Organisationen und Verbände im BYPAD-Verfahren übereinstimmend formuliert haben. Eine Realisierung der Variante 1 in der jetzigen Form würde auf unabsehbare Zeit den bisher schlechten Zustand in der August-Bebel-Str. festschreiben.

Die Radverkehrsführung in Variante 1 ist tatsächlich nicht regelwerkskonform, weil die Voraussetzungen der gewählten „Sonderlösung“ (ERA 2010) nicht erfüllt sind. Selbst wenn sie

regelwerkskonform wäre, bliebe es bei den beschriebenen Unfallgefahren.“

Eine ausführlichere Stellungnahme ist der Vorlage beigelegt (Anlage 7).

Die durch den ADFC vorgetragenen Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit bei Variante 1 werden vom Amt für Verkehr nicht geteilt, da die Querschnittsgestaltung gemäß den geltenden Richtlinien erfolgte. Unter den gegebenen baulichen Zwängen und Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche sind die Voraussetzungen für die Wahl der Sonderlösung gemäß ERA 2010, Tab.11 gegeben. Der vorgegebene Mindestabstand zwischen Gleis und Bord wurde mit mindestens 1,30m eingehalten. Im Bereich von Parkständen wurde dieser Abstand auf mindestens 1,80m vergrößert, um der potentiellen Gefahr durch sich öffnende Türen zu begegnen.

5. Fazit

Die an den Straßenraum gestellten Anforderungen sind durch die zahlreichen Nutzungsansprüche sehr hoch. Eine Konsensfindung mit allen am Prozess Beteiligten hat sich daher im Planungsverfahren als nicht möglich erwiesen.

Auch nach nochmaliger Abwägung aller vorgebrachten Belange sowie der erneuten umfangreichen Bewertung der einzelnen Vor- und Nachteile der Varianten werden durch die Verwaltung weiterhin die Variante 1 (Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn) sowie die Haltestellenlage südlich der Nikolaus-Dürkopp-Straße als Grundlage für die weitere Planung empfohlen.

6. Weiteres Vorgehen

Im jetzigen Planungsstand (Vorplanung) sind zunächst die Variantenentscheidung für die Querschnittsgestaltung sowie die Festlegung der Lage des Hochbahnsteiges zu treffen. Nach den erfolgten Beschlüssen kann die Entwurfsplanung eingeleitet werden. Der Bau ist für 2019 vorgesehen, hierfür ist die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens spätestens Mitte 2017 erforderlich. Vorhabenträger der Maßnahme ist die moBiel GmbH. Der grob geschätzte Kostenrahmen beträgt, wie schon in der ursprünglichen Vorlage aufgeführt, etwa 5-8 Millionen Euro. Darin enthalten sind auch die Kosten für den neuen Hochbahnsteig „Marktstraße“.

Der Stadtbahnbau wird voraussichtlich mit Mitteln des NWL nach §12 ÖPNVG NRW gefördert. Die Stadt Bielefeld trägt im Wesentlichen die Kosten aus den zusätzlichen Maßnahmen, die nicht unmittelbar durch den Umbau der Stadtbahnanlagen begründet sind.

Oberbürgermeister

Clausen