Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Stieghorst	15.11.2018	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	15.11.2018	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	27.11.2018	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p>Verbesserung der Wegeverbindung parallel der Stadtbahnlinie 3 zw. Otto-Brenner-Straße und Stieghorster Straße</p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.13.01 - Öffentliches Grün / 11.12.01 - Öffentliche Verkehrsflächen</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>Bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Bielefelder Grünsystems, Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, Optimierung Verkehrssicherheit, Minimierung der Auswirkungen auf die Umwelt, Förderung des Fuß- und Radverkehrs, barrierefreie Gestaltung</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>Realisierungskosten: Rd. 1,42 Mio. €</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>Bezirksvertretung Stieghorst, 17.03.2016, TOP 5.1, Drucksachen-Nr. 2926/2014-2020, öffentlich</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Die Bezirksvertretung Stieghorst beschließt, der Stadtentwicklungsausschuss nimmt zur Kenntnis:</p> <p>Den geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeverbindung zwischen Otto-Brenner-Straße und Stieghorster Straße entsprechend der beigefügten Planung wird zugestimmt.</p> <p>Die Bezirksvertretung Mitte beschließt, der Stadtentwicklungsausschuss nimmt zur Kenntnis:</p> <p>Den geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeverbindung im Bereich Ehlenruper Weg / Otto-Brenner-Straße entsprechend der beigefügten Planung wird zugestimmt.</p>

Begründung:

1. Anlass / Ausgangslage

Die Bezirksvertretung Stieghorst hat in ihrer Sitzung am 17. März 2016 die Verwaltung aufgefordert, die Wegeverbindung parallel zur Trasse der Stadtbahnlinie 3 zw. Otto-Brenner-Straße und Stieghorster Straße zu verbessern (Drucksachen-Nr. 2926/2014-2020).

Im Rahmen der Neuaufstellung des Integrierten Handlungskonzeptes „Sieker-Mitte“ (**INSEK „Sieker-Mitte“**) wurde u. a. die Bedeutung der Wegeverbindung für das Gebiet herausgearbeitet. Mit Beschluss des Rates der Stadt Bielefeld am 14. Dezember 2017 (Drucksachen Nr. 5622/2014-2020) bildet das INSEK gem. § 171 e Abs. 3 BauGB die Grundlage für die Festlegung des Handlungsgebietes „Sieker Mitte“, in dem die Stadterneuerungsmaßnahmen durchgeführt werden sollen. Die in dem Handlungsgebiet liegende Wegeverbindung parallel zur Stadtbahnlinie 3 zw. Otto-Brenner-Straße und Elpke ist im Handlungskonzept für eine Umsetzung bis zum Jahr 2021 vorgesehen. Nunmehr soll bis zum 30. November 2018 eine Zuwendung im Rahmen der „Förderrichtlinie Stadterneuerung NRW“ beantragt werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss hat am 17. April 2018 das **Haupttrouten-Netz für den Alltags-Radverkehr** und die Einführung des Freizeit-Netzes beschlossen (Drucksachen-Nr. 5693/2014-2020). Die Wegeverbindung ist Bestandteil des Haupttrouten-Netzes für den Alltags-Radverkehr.

Da der in den Planungen berücksichtigte Bereich Ehlenruper Weg / Otto-Brenner-Straße im Stadtbezirk Mitte liegt, wird die Bezirksvertretung Mitte in die Beschlussfassung einbezogen. Dem Stadtentwicklungsausschuss wird die Beschlussvorlage zur Kenntnis gegeben, da es sich bei der Wegeverbindung um einen Bestandteil des Haupttrouten-Netzes für den Alltags-Radverkehr handelt.

2. Bewertung der Bestandssituation

Wie bereits unter Ziffer 1 dargestellt, ist die Wegeverbindung Bestandteil des Haupttrouten-Netzes für den Alltags-Radverkehr. Neben der Funktion als Quartiersvernetzung in grünbestimmter Umgebung mit wegebegleitenden Aufenthaltsmöglichkeiten (z.B. Sitzbänke) stellt der Weg zudem eine wichtige Verbindung zu den angrenzenden Stadtbahnhaltestellen und zu den Einkaufsmöglichkeiten im Bereich Stralsunder Straße / Schweriner Straße und östlich der Stieghorster Straße dar. Darüber hinaus ist der Weg Bestandteil von Schulwegrouten (Sekundarschule Königsbrügge, Gesamtschule Stieghorst). Mit seinem parkartigen Charakter besitzt der Bereich des Stieghorster Parks westlich der Stieghorster Straße die höchste Aufenthalts- und Erholungsfunktion.

Der Weg weist im Bestand uneinheitliche Breiten zwischen rd. 1,80m und rd. 3,00m auf. Eine bauliche und / oder markierte Trennung von Fuß- und Radverkehr gibt es nicht. Die Oberflächenbeschaffenheit ist in Teilabschnitten in keinem guten Zustand. Auch die verwendeten Materialien zur Oberflächenbefestigung sind uneinheitlich (Pflaster, wassergebundene Decke, Asphalt) mit uneinheitlicher Farbgebung (hellgrau, anthrazit, rötlich).

Bei den zu querenden Straßen handelt es sich um Straßen mit unterschiedlicher Verkehrsbedeutung, Verkehrsbelastung und Geschwindigkeitsregelung:

Straße	Einstufung	Kfz-Verkehrsbelastung	Geschwindigkeitsregelung
Otto-Brenner-Straße	Hauptverkehrsstraße	rd. 21.000 Kfz/Tag	50km/h
Stralsunder Straße	Haupterschließungsstraße	rd. 5.500Kfz/Tag	50km/h
Greifswalder Straße	Anliegerstraße	k. A.	Tempo-30-Zone
Elpke	Haupterschließungsstraße	rd. 3.500Kfz/Tag	50km/h
Stieghorster Straße	Hauptverkehrsstraße	rd. 10.000 Kfz/Tag	30km/h

Die Kfz-Verkehrsbelastung wurde zusammen mit der Anzahl der querenden Fußgänger und Radfahrer an unterschiedlichen Wochentagen sowie an Samstagen und Sonntagen im Sommer 2017 erhoben. Demnach liegt die Anzahl der Fußgänger und Radfahrer in der Woche höher als am Wochenende. Die am stärksten frequentierte Querung ist die Lichtsignalanlage an der Stieghorster Straße in Höhe der Stadtbahnhaltstelle. Dort queren rd. 2.000 Fußgänger/Tag. Im Grünzug weist die Elpke mit rd. 600 Radfahrern/Tag sowie rd. 400 Fußgängern/Tag die meisten Querungen auf.

Einzelheiten zu den ermittelten Verkehrszahlen können der Anlage 1 entnommen werden.

3. Planung

Die Planungen wurden gemeinsam vom Umweltamt (360.21), dem Umweltbetrieb (700.63) sowie dem Amt für Verkehr (660.22) erarbeitet. Vor Beginn der Planungen wurden gemeinsam die folgenden Planungsgrundsätze vereinbart:

- Anlage von getrennten Geh- und Radwegen, wo räumlich möglich (Radweg b=3,00m / Gehweg b=2,50m)
- Anlage eines gemeinsamen Geh-/Radweges in einer Breite von 4,00m, wo getrennte Führung räumlich nicht möglich
- Schutz der vorhandenen Baumreihen
- Oberflächenbefestigung:
 - Radweg: Asphalt mit „Einstreudecke“, heidebraun
 - Fußwege: Asphalt mit „Einstreudecke“ bzw. wassergebundene Wegedecke oder Pflaster, hellgrau
 - Geh-/Radweg: Asphalt mit „Einstreudecke“, beige
- Neubau der Brücken an Gewässerquerungen
- Ergänzung / Neuerrichtung Beleuchtung
- Überarbeitung des anschließenden Wegenetzes im Stieghorster Park
- Ertüchtigung / Aufwertung der Grünanlage

Die Wahl der „Vorfahrtsregelung“ an den zu querenden Straßen erfolgt auf der Grundlage der von der „Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS)“ im Jahr 2013 herausgegebenen Fachbroschüre „Querungsstellen für den Radverkehr“. Die Broschüre steht unter dem link www.agfs-nrw.de zum download zur Verfügung.

Das Amt für Verkehr hat in Ergänzung zu der vorgenannten Broschüre Kriterien formuliert, unter denen eine Bevorrechtigung der Querung umgesetzt werden sollte. Dies sind im Einzelnen:

- Hauptroute für den Alltagsradverkehr
- Straße nicht als überbezirklich eingestuft gem. UStA-Beschluss vom 5. November 1996
- Zul. Geschwindigkeit auf der Straße $\leq 50\text{km/h}$
- Verkehrsbelastung $< 8.000\text{Kfz/Tag}$
- Bei einem Takt von mehr als 1 Bus/10min. wird eine Bevorrechtigung des Radverkehrs eher kritisch gesehen

Die AG SpuReN hat sich in ihrer Sitzung am 22. August 2018 einhellig für die Umsetzung der Planung ausgesprochen.

Ergänzend zu den beigefügten Lageplänen (Anlage 2.1 bis 2.5) und Detailplänen der Querungen an der Otto-Brenner-Straße, der Stralsunder Straße, der Greifswalder Straße und Elpke (Anlage 3.1 bis 3.4) sieht die Planung in den jeweiligen Teilabschnitten im Wesentlichen Folgendes vor:

Otto-Brenner-Straße – Stralsunder Straße (Anlage 2.1, Anlagen 3.1 und 3.2)

- Eine Bevorrechtigung der Querung an der Otto-Brenner-Straße für den Fuß- und Radverkehr kommt aufgrund ihrer Einstufung als Hauptverkehrsstraße und der Kfz-Verkehrsbelastung von rd. 21.000Kfz/Tag nicht in Betracht.
- In der AG SpuReN am 22. August 2018 wurde angeregt, für den Fuß- und Radverkehr eine Brücke über die Stadtbahn und die Otto-Brenner-Straße herzustellen. Eine Brücke kann aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes (die Gesamtmaßnahme wurde bereits ohne Brückenneubau für eine Zuwendung im Rahmen des INSEK angemeldet und eine Förderung bewilligt) nicht mehr in die Planung aufgenommen werden.
- Verzicht auf Verbreiterung der Brücke über die Stadtbahn aufgrund der hohen Kosten (rd. 270.000,00€).
- Anlage eines gemeinsamen Geh-/Radweges in einer Breite von 4,00m. Verzicht auf Trennung von Fuß- und Radverkehr im Grünzug, da im angrenzenden Abschnitt östlich der Stralsunder Straße eine Trennung aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen nicht möglich ist.

Stralsunder Straße – Greifswalder Straße (Anlage 2.2, Anlage 3.3)

- Anlage eines gemeinsamen Geh-/Radweges in einer durchgehenden Breite von 4,00m aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen im Bereich der Stadtbahnhaltestelle „Roggenkamp“.

Greifswalder Straße – Elpke (Anlage 2.3, Anlage 3.4)

- Anlage eines gemeinsamen Geh-/Radweges in einer durchgehenden Breite von 4,00m aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen im Bereich der Stadtbahnhaltestelle „Elpke“ (stadteinwärts).
- Eine Bevorrechtigung der Querung an der Elpke für den Fuß- und Radverkehr kommt aufgrund der dann auf den Stadtbahngleisenden anhaltenden wartepflichtigen Kfz nicht in Betracht.
Im Rahmen der Planungen wurden folgende Varianten für die Querung untersucht:
 - Anlage einer Mittelinsel.
 - Anlage einer Lichtsignalanlage (LSA) mit Detektion für den Fuß- und Radverkehr.
 - Abbinden der Elpke für den Kfz-Verkehr in Höhe des Stadtbahnübergangs. Damit würden wartepflichtige Kfz auf den Stadtbahngleisen ausgeschlossen. Die Querung wäre für den Fuß- und Radverkehr bevorrechtigt.

In der AG SpuReN am 22. August 2018 gab es keine einheitliche Empfehlung zu der Art der Querung. Mit leichter Tendenz wurde eine LSA bevorzugt. Die Verwaltung schlägt die Anlage einer Mittelinsel vor, da aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsbelastung bei dieser Lösung die Zeitverluste für den Fuß- und Radverkehr gegenüber der Errichtung einer LSA als geringer eingeschätzt werden.

Elpke – Flensburger Straße (Anlage 2.4)

- Eine Verbreiterung des Weges im Bereich der Lärmschutzwand (LSW) ist lediglich durch den Abriss/Neubau einer (dann schmaleren) LSW möglich. Dies wurde aufgrund der hohen Kosten von rd. 300.000,00€ verworfen. Eine Verbreiterung in Richtung Stadtbahntrasse ist nicht möglich, da der Raum zw. Gleis und Zaun als Sicherheitsraum für die Stadtbahn im Havariefall vorgehalten werden muss.
- Abbruch der LSW und Neubau von Glaselementen auf einer Länge von rd. 10m am westlichen und östlichen Ende der LSW zur Verbesserung der Sichtverhältnisse. In der AG SpuReN am 22. August 2018 wurde angeregt, an der Fußwegeinmündung am östlichen Ende der LSW die Aufmerksamkeit zu erhöhen. Die Verwaltung wird dies bei den weiteren Planungen (z. B. durch die Gestaltung der Wegoberfläche) berücksichtigen.
- Anlage eines gemeinsamen Geh-/Radweges in einer Breite von 4,00m.

Flensburger Straße – Stieghorster Straße („Stieghorster Park“) (Anlage 2.5)

- Anlage eines gemeinsamen Geh-/Radweges in einer Breite von 4,00m bis östlich der Querung des Gewässers „Gipsbach“.
- Anlage von getrennten Fuß- und Radwegen östlich des Gewässers „Gipsbach“ aufgrund der hohen Aufenthalts-/Erholungsfunktion für Fußgänger.
- Führung der Fuß- und Radwege im „Stieghorster“ Park unter Berücksichtigung der Planungen des Umweltamtes für die Anlage eines Gewässerretentionsraumes (GRR).
- Die Planungen des Umweltbetriebes (Geschäftsbereich Stadtentwässerung) zur Anlage eines Gewässerretentionsraumes (GRR) sind nicht Bestandteil der Beschlussfassung. Die in der Planung enthaltenen neuen Wegeführungen berücksichtigen die Planungen zur Anlage des GRR.

4. Kosten / Finanzierung / Umsetzung

Die Baukosten für die Gesamtmaßnahme (inkl. Beleuchtung, Brücken) werden aufgrund des frühen Planungsstadiums grob auf rd. 1,42 Mio. € geschätzt. Diese teilen sich wie folgt auf:

Bereich östlich Otto-Brenner-Straße / Ehlenruper Weg	50.000,00 €
Abschnitt Otto-Brenner-Straße – Elpke (inkl. Querungen)	700.000,00 €
Abschnitt Elpke – Stieghorster Straße	670.000,00 €
Summe Baukosten	<u>1.420.000,00 €</u>

Die Finanzierung der Maßnahmen im Bereich östlich Otto-Brenner-Straße / Ehlenruper Weg erfolgt aus investiven Mitteln des Amtes für Verkehr.

Für den Abschnitt Otto-Brenner-Straße – Elpke soll eine Förderung im Rahmen der „Förderrichtlinie Stadterneuerung NRW“ im Rahmen des „INSEK Sieker-Mitte“ beantragt werden. Bei einer Förderquote von 80% beträgt der von der Stadt Bielefeld zu erbringende Eigenanteil rd. 140.000,00€. Dieser Betrag ist bereits im Haushalt des ISB eingestellt. Ein entsprechender Förderantrag wird zum 30. November 2018 beim Land NRW gestellt. Mit Förderbescheiden ist im Frühjahr/Sommer 2019 zu rechnen.

Die Durchführung der Baumaßnahmen im Bereich Ehlenruper Weg sowie zw. Otto-Brenner-Straße und Elpke (1. BA) ist derzeit für die Jahre 2019/2020 geplant. Die Federführung für die beiden Teilmaßnahmen liegt beim Amt für Verkehr.

Für den rd. 1.000m langen Abschnitt zw. Elpke und Stieghorster Straße (2. BA, „Stieghorster Park“) übernimmt der Umweltbetrieb (700.63) die Federführung. Für diesen Abschnitt werden derzeit Finanzierungsmöglichkeiten geprüft. Sobald Finanzierung und Umsetzung in Aussicht gestellt werden können, wird die Verwaltung die politischen Gremien unaufgefordert informieren.

Anlage

Anlage 1, Ergebnisse Verkehrszählung

Anlagen 2.1 - 2.2, Lagepläne

Anlagen 3.1 - 3.4, Detailpläne Querungen

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss