

**Beschlussvorlage der Verwaltung  
Nachtragsvorlage**

Diese Vorlage

- ersetzt die Ursprungsvorlage.  
 ergänzt die Ursprungsvorlage.

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Mitte</b>	21.02.2019	öffentlich
<b>Beirat für Behindertenfragen</b>	27.02.2019	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	04.03.2019	öffentlich

<p><b>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</b></p> <p><b>Umgestaltung der Herforder Straße zwischen der Einmündung Nahariyastraße und dem Knotenpunkt Beckhausstraße / Walter-Rathenau-Straße</b></p>
<p><b>Betroffene Produktgruppe</b></p> <p>11.12.01 - Öffentliche Verkehrsflächen</p>
<p><b>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</b></p> <p>Planungen bis zum politischen Beschluss</p>
<p><b>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</b></p> <p>Finanzplan: vgl. Ziffer „4. Kosten   Terminplanung“ Ergebnisplan: vgl. Ziffer „4. Kosten   Terminplanung“</p>
<p><b>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</b></p> <p>Bezirksvertretung Mitte, 01.09.2016, TOP 10, 3498/2014/2020 Stadtentwicklungsausschuss 20.09.2016, TOP 13, 3498/2014/2020 Bezirksvertretung Mitte, 06.10.2016, TOP 8, 3498/2014/2020</p>
<p><b>Beschlussvorschlag</b></p> <p>Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der derzeitige Planungstand wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>2. Eine Beschlussfassung über die Planungsvarianten erfolgt nach dem Vorliegen des „Verkehrskonzeptes Jahnplatz“.</li> <li>3. Die Maßnahme wird im Rahmen des Förderprogramms „Entflechtungsgesetz“ umgesetzt.</li> </ol>

## **Begründung**

### **Kurzfassung**

Die Anregungen aus den bisherigen politischen Beratungen, den Gesprächen mit den Anwohnern sowie den Beratungen in der AG SpuReN wurden zwischenzeitlich überprüft. Es wurden mehrere Planungsvarianten erarbeitet, welche die Anregungen, die die Grundsätze der Verkehrsführung berühren, aufgreifen und die unterschiedliche Zielerreichungsgrade u. a. hinsichtlich der Radverkehrsförderung, dem Erhalt der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr sowie städtebaulicher Anforderungen aufweisen. Dies sind im Einzelnen:

**Variante I a** – Schutzstreifen und überbreite Fahrstreifen in Teilabschnitten für den Kfz-Verkehr  
Ursprungsvariante gem. Beschlussvorlage vom August 2016, Drucksachen-Nr. 3498/2014-2020

**Variante I b** – Radfahrstreifen und überbreite Fahrstreifen in Teilabschnitten für den Kfz-Verkehr  
Weiterentwickelte Ursprungsvariante mit Radfahrstreifen statt Schutzstreifen

**Variante II** – Radfahrstreifen und Vierstreifigkeit Kfz-Verkehr  
Variante entsprechend des Beschlusses der Bezirksvertretung Mitte vom 1. September 2016

**Variante III** – Radfahrstreifen und städtebauliche Aufwertung (Mobilitätsstrategie)  
Variante entsprechend der Mehrheitsempfehlung der AG SpuReN

Der Rat der Stadt Bielefeld hat in seiner Sitzung am 6. Dezember 2018 den im Rahmen des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes (KInvFG) umzusetzenden Abschnitt bis zum Knotenpunkt Beckhausstraße erweitert.

Es wird vorgeschlagen, für die Beschlussfassung über eine der Planungsvarianten die Ergebnisse des „Verkehrskonzeptes Jahnplatz“ abzuwarten, um die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der erarbeiteten Varianten in die Beratungen einfließen zu lassen. Die Ergebnisse des „Verkehrskonzeptes Jahnplatz“ liegen im Frühjahr 2019 vor.

Eine Umsetzung der Maßnahme im Rahmen KInvFG ist damit zeitlich nicht mehr möglich. Möglich ist eine Förderung im Rahmen des Entflechtungsgesetzes. Das Entflechtungsgesetz bietet deutlich höhere Fördersätze. Es wird daher vorgeschlagen, eine Umsetzung der Maßnahme im Rahmen des Entflechtungsgesetzes anzustreben.

### **Ausführliche Darstellung**

#### **1. Bisherige Beratungen | Planungsziele**

Der Vorschlag zur geplanten Umgestaltung der Herforder Straße wurde im Herbst 2016 auf Grundlage der Planungen zur Anlage von Schutzstreifen und überbreiten Fahrstreifen in Teilabschnitten für den Kfz-Verkehr (Variante I a) in ersten Lesungen in der **Bezirksvertretung Mitte und im Stadtentwicklungsausschuss** beraten und danach mit den interessierten **Vertretern der ansässigen Gewerbebetriebe** diskutiert.

In den Beratungen und Gesprächen wurde deutlich, dass sehr unterschiedliche Zielvorstellungen für einen Umbau der Herforder Straße existieren. Es wurden daher aus den Ergebnissen vorangegangenen Beratungen Planungsziele erarbeitet, die – ebenso wie die Planung – im Frühjahr 2017 in der aus dem BYPAD-Prozess hervorgegangenen und von dem Stadtentwicklungsausschuss eingesetzten Arbeitsgruppe **AG SpuReN** (vgl. Drucksachen-Nr. 4416/2014-2020) unter Beteiligung von Polizei, moBiel, des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) und des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) sowie der Industrie- und Handelskammer (IHK) AG SpuReN im Frühjahr 2017 vorgestellt wurden. Dies sind im Einzelnen:

- Berücksichtigung der **Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer** und der Anlieger, dabei *insbesondere* jedoch **Verbesserung der Radverkehrsverbindung**
- Berücksichtigung des techn. Regelwerks zum Erhalt und Verbesserung der **Verkehrssicherheit** und Herstellung der **Barrierefreiheit**

- Verbesserung der **Lärmsituation** für Anwohner
- Verbesserung der **Straßenraumgestaltung**
- Erhalt einer ausreichenden **Kfz-Leistungsfähigkeit**
- Vereinbarkeit mit anderen Zielen der **Stadtplanung**
- **Wirtschaftlichkeit** der Gesamtlösung
- Anlage von richtungsgebundenen **Radverkehrsanlagen**

Aus den Anregungen und Prüfaufträgen aller Beratungen wurden drei weitere Planungsvarianten entwickelt (vgl. Ziffer „2. Prüfaufträge | Entwicklung von Varianten“), die im August / September 2018 erneut in der **AG SpuReN** erörtert wurden.

Der **Rat der Stadt Bielefeld** hat schließlich am 6. Dezember 2018 beschlossen, aufgrund frei gewordener Mittel aus anderen KInvFG-Maßnahmen (z. B. Oerlinghauser Straße) die Maßnahme bis zum Knotenpunkt Beckhausstraße zu erweitern (Drucksachen-Nr. 7620/2014-2020). Somit könnte in Ergänzung der Ursprungsvorlage auch für den Abschnitt zwischen Schildescher Straße und Beckhausstraße eine kurzfristige Umsetzung der Planungen bis Ende des Jahres 2020 in Aussicht gestellt werden.

## 2. Prüfaufträge | Entwicklung von Varianten

Ergebnisse der Prüfaufträge zu einzelnen Punkten der Planung können der Anlage 1 entnommen werden (Ziffern A, B, C, D, F, H, I, K).

Neben punktuellen Verbesserungsvorschlägen und Fragestellungen gab es im Rahmen der bisher durchgeführten Beratungen Anregungen, die die Grundsätze der Verkehrsführung berühren und bei einer konsequenten Weiterverfolgung zu weiteren grundsätzlich unterschiedlichen Planungsvarianten führen (vgl. Anlage 1, Ziffern E, G, J, L, M).

Die Prüfaufträge der Ziffern E (Prüfung der Radverkehrsführung (Schutzstreifen) stadtauswärts im Bereich der Innenkurve) und L (Qualität der richtungsgebundenen Radverkehrsführung auf der Fahrbahn) führen zu der Weiterentwicklung der bisherigen Planung mit *Schutzstreifen* und überbreiten Fahrstreifen in Teilabschnitten für den Kfz-Verkehr (**Variante I a**) zu einer Variante mit *Radfahrstreifen* und überbreiten Fahrstreifen in Teilabschnitten (**Variante I b**).

Der Prüfauftrag der BV Mitte vom 6. Oktober 2016 gemäß Ziffer G (Prüfung einer durchgehenden Vierstreifigkeit des Straßenquerschnittes) wurde durch die Erarbeitung der **Variante II** (Radfahrstreifen und Vierstreifigkeit Kfz-Verkehr) aufgegriffen.

Bei allen drei oben angeführten Varianten werden die unter Ziffer „1. Bisherige Beratungen | Planungsziele“ benannten Ziele der Planung lediglich zum Teil erreicht. Daher hat die Verwaltung eine weitere Variante erarbeitet, die den Focus auf eine hochwertige Radverkehrsinfrastruktur und auf eine Aufwertung des Straßenraumes vorsieht (**Variante III** – Radfahrstreifen und städtebauliche Aufwertung (Mobilitätsstrategie)).

Damit liegen nunmehr vier Varianten vor, die hinsichtlich der Erreichung der Planungsziele unterschiedliche Schwerpunkte setzen. Eine Variante, die alle vorgegebenen Ziele in gleichem Maße erreicht, konnte bisher nicht gefunden werden.

Die Planunterlagen der Variante I a waren bereits Bestandteil der Ursprungsvorlage und liegen dieser Vorlage nicht erneut bei. Die zeichnerische Darstellung der Varianten I b, II und III liegen dieser Vorlage als schematische Querschnitte (Anlage 2) und als Lagepläne (Anlage 3) bei.

## 3. Variantenbewertung und -empfehlung

Sowohl die bisherige Variante I a (Schutzstreifen und überbreite Fahrstreifen) als auch die Varianten I b, II und III wurden mit den unter Ziffer „1. Bisherige Beratungen | Planungsziele“ benannten Zielen der Planung abgeglichen.

Die Variantenbewertungen liegen dieser Vorlage als Anlage 4 bei.

Im Ergebnis ergibt sich folgendes Bild:

Planungsziel	Variante			
	I a	I b	II	III
Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer	o	+	+	o
Berücksichtigung des technischen Regelwerkes	-	++	++	++
Verbesserung der Lärmsituation für die Anwohner	+	+	+	++
Verbesserung der Straßenraumgestaltung	+	+	--	++
Erhalt einer ausreichenden Kfz-Leistungsfähigkeit	+	+	+	--
Vereinbarkeit mit anderen Zielen der Stadtplanung	-	-	-	+
Wirtschaftlichkeit der Gesamtlösung	o	o	o	o
Anlage von richtungsgebundenen Radverkehrsanlagen	+	++	++	++
<b>Summe (Punkte)</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>7</b>

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Varianten I b (Radfahrstreifen und überbreite Fahrstreifen) und III (Radfahrstreifen und städtebauliche Aufwertung (Verkehrswende)) den höchsten Zielerreichungsgrad aufweisen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die aus einer Umsetzung der Variante III (Radfahrstreifen und städtebauliche Aufwertung (Mobilitätsstrategie)) ggfs. resultierenden Verlagerungen im Kfz-Verkehr im Innenstadtbereich derzeit nicht abgeschätzt werden können. Um die verkehrlichen Auswirkungen dieser und anderer Maßnahmen (u. a. Jahnplatz) im Innenstadtbereich abschätzen zu können, wird derzeit entsprechend des politischen Auftrages von der Verwaltung das „Verkehrskonzept Jahnplatz“ erarbeitet (vgl. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 26. Juni 2018, Drucksachen-Nr. 6959/2014-2020). Mit Ergebnissen inkl. der Beurteilung möglicher Auswirkungen einer zweistreifigen Führung des Kfz-Verkehr zw. Schildescher Straße und Beckhausstraße gemäß Variante III (Mobilitätsstrategie) ist im Frühjahr 2019 zu rechnen.

Es wird vorgeschlagen, die Ergebnisse des Verkehrskonzeptes abzuwarten, bevor über eine der vorliegenden Planungsvarianten entschieden wird. Mit Ergebnissen des Verkehrskonzeptes wird für Mai/Juni 2019 gerechnet. Somit ist eine Umsetzung der Maßnahme „Herforder Straße“ im Rahmen des KInvFG nicht mehr möglich, da für eine vom Zuwendungsgeber geforderte Fertigstellung des Straßenbaus bis Ende Dezember 2020 eine Beschlussfassung über eine der Planungsvarianten bis spätestens Anfang April 2019 erforderlich ist. Die frei werdenden Mittel stehen der Stadt Bielefeld weiterhin zur Verfügung und werden vom Amt für Verkehr für andere Projekte der übrigen städtischen Dienststellen freigegeben.

Eine Realisierung der baulichen Maßnahme ist dann zu einem späteren Zeitpunkt unter Verwendung von Entflechtungsgesetzmitteln möglich. Eine mögliche Terminplanung für eine Umsetzung mit Entflechtungsgesetzmitteln ist unter Ziffer „4. Kosten | Terminplanung“ dargestellt.

Nicht in den Planungen berücksichtigt sind die Überlegungen zur Anlage einer **Radschnellverbindung** zwischen Gütersloh, Bielefeld und Herford entsprechend des Beschlusses des Stadtentwicklungsausschusses vom 6. März 2018 (Drucksachen-Nr. 6019/2014-2020, 6326/2014-2020). Die Herforder Straße ist im betrachteten Abschnitt eine der im Rahmen der zu erstellenden Machbarkeitsstudie zu untersuchenden Trassenvarianten.

Die **AG SpuReN** hat sich in ihrer Sitzung am 19. September 2018 auf Grundlage der oben dargestellten Variantenbewertung mehrheitlich für eine Umsetzung der Variante III (Radfahrstreifen und städtebauliche Aufwertung (Mobilitätsstrategie)) ausgesprochen. Abweichend davon haben die Polizei für die Variante I b (Radfahrstreifen und überbreite Fahrstreifen) und die IHK für die Variante II (Radfahrstreifen und 4-Streifigkeit Kfz-Verkehr) votiert

## **Fazit**

Im Ergebnis schlägt die Verwaltung vor, die Ergebnisse der „Verkehrsuntersuchung Innenstadt“ abzuwarten, um die Auswirkungen der Maßnahmen „Jahnplatz“ und „Herforder Straße“ auf den Ablauf des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt beurteilen zu können. Die Umgestaltung der Herforder Straße findet damit nicht im Rahmen des KInvFG bis zum Ende des Jahres 2020 sondern zu einem späteren Zeitpunkt (2022ff.) im Rahmen eines Zuwendungsantrages „Entflechtungsgesetz“ statt (vgl. auch Ziffer „4. Kosten | Terminplanung“).

## **4. Kosten | Terminplanung**

In den bisherigen Planungen war für die Einmündung Herforder Straße / Privatstraße (Erschließung Quartier Nr. 1) eine Vollsignalisierung vorgesehen (vgl. Beratungen im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes). Aufgrund zwischenzeitlicher veränderter Nutzungen im Quartier Nr. 1 (Entfall Parkhaus) hat sich die zu erwartende Verkehrserzeugung im Quartier deutlich reduziert, so dass die Einmündung mit einer „rechts-rein-/rechts-raus-Regelung“ versehen wird. Um Umwege zu vermeiden, werden „Wender“ im Mittelstreifen hergestellt (analog zu der Regelung in der Herforder Straße zw. Willy-Brandt-Platz und Zimmerstraße).

Für den Ausbau der Einmündung wird ein Erschließungsvertrag zwischen dem privaten Investor und der Stadt Bielefeld geschlossen, der eine Mitfinanzierung der Baumaßnahmen durch den Investor vorsieht.

Die Kosten für die passiven Lärmschutzmaßnahmen werden sich gegenüber der Ursprungvorlage reduzieren, da die Herstellung einer (lärm erzeugenden) Lichtsignalanlage an der Einmündung Privatstraße gegenüber den bisherigen Planungen entfällt.

### **Anliegerbeiträge**

Abweichend von der Ursprungvorlage können nach eingehender Prüfung für den Straßenbau lediglich für die erstmalige Anlage der Radverkehrsanlagen im gesamten Streckenabschnitt sowie des Gehweges auf der Westseite zw. Privatstraße (Erschließung Quartier Nr. 1) und Brökerstraße Anliegerbeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz (KAG) erhoben werden. Die Lärmsanierung der Fahrbahn stellt im beitragsrechtlichen Sinne keine Verbesserung dar. Die Kosten dürfen somit nicht anteilig auf die Anlieger umgelegt werden.

Für den Umbau des Knotenpunktes Herforder Straße / Beckhausstraße / Walther-Rathenau –Straße dürfen keine Anliegerbeiträge gemäß KAG erhoben werden.

Die Deckensanierung der Fahrbahn zwischen Willy-Brandt-Platz und Nahariyastraße löst ebenfalls keine Beitragspflicht aus, da es sich um eine Unterhaltungsmaßnahme handelt.

Die Ergänzung der Beleuchtung im Abschnitt Privatstraße – Brökerstraße ist beitragspflichtig. Für die Erneuerung / Anpassung der vorhandenen Beleuchtung (Seilverspannung) zwischen Brökerstraße und Beckhausstraße können keine Anliegerbeiträge gemäß KAG erhoben werden.

### **Förderung KInvFG / Entflechtungsgesetz**

Für den Umbau des Knotenpunktes Herforder Straße / Beckhausstraße / Walther-Rathenau-Straße kann aufgrund bestehender Zweckbindungen aus früheren Zuwendungsmaßnahmen keine Förderung beantragt werden. Die Kosten für die Umbaumaßnahmen trägt die Stadt Bielefeld allein.

Bei einer Zuwendung gemäß KInvFG ist (nach Abzug der Anliegerbeiträge) von einer Förderung von 90% der zuwendungsfähigen Kosten für die Lärmsanierung der Fahrbahn und die erstmalige Anlage von Radverkehrsanlagen auszugehen.

Bei einer Zuwendung gemäß Entflechtungsgesetz ist (nach Abzug der Anliegerbeiträge) von einer Förderung von 65% der *Gesamtkosten* für *alle* Teileinrichtungen (also auch Beleuchtung, Parkstreifen, Mittelstreifen usw.) auszugehen.

## Kosten

Im Einzelnen wurden für die Varianten I b, II und III folgende Straßenbaukosten (ohne passiven Lärmschutz) abgeschätzt:

	Gesamtkosten	Anliegerbeiträge	verbleibende Kosten	Zuwendung	Eigenanteil Stadt Bielefeld
<b>I b – Radfahrstreifen und überbreite Fahrstreifen in Teilabschnitten für den Kfz-Verkehr</b>					
	<b>2.470.000 €</b>	190.000 €	2.280.000 €		
Zuwendung KInvFG				520.000 €	1.760.000 €
Zuwendung Entfl.-Gesetz				1.180.000 €	1.100.000 €
<b>II – Radfahrstreifen und Vierstreifigkeit Kfz-Verkehr</b>					
	<b>2.720.000 €</b>	200.000 €	2.520.000 €		
Zuwendung KInvFG				630.000 €	1.890.000 €
Zuwendung Entfl.-Gesetz				1.320.000 €	1.200.000 €
<b>III – Radfahrstreifen und städtebauliche Aufwertung (Mobilitätsstrategie)</b>					
	<b>2.660.000 €</b>	210.000 €	2.450.000 €		
Zuwendung KInvFG				480.000 €	1.970.000 €
Zuwendung Entfl.-Gesetz				1.280.000 €	1.170.000 €

Im Ergebnis ist festzustellen, dass Zuwendungen des Entflechtungsgesetzes bei allen drei Varianten deutlich höher ausfallen als Zuwendungen im Rahmen des KInvFG. Die Verwaltung schlägt u. a. deswegen eine Umsetzung der Maßnahme im Rahmen des Entflechtungsgesetzes vor.

Die Variante I b (Radfahrstreifen und überbreite Fahrstreifen) weist die geringsten Kosten auf. Die Kosten für die Varianten II (Radfahrstreifen und Vierstreifigkeit Kfz-Verkehr) und III (Radfahrstreifen und städtebauliche Aufwertung (Mobilitätsstrategie)) liegen nahezu gleichauf.

Von den o. g. Gesamtkosten entfallen auf die Ergänzung der **Beleuchtung** zwischen Nahariyastraße und Brökerstraße sowie die Erneuerung / Anpassung der Beleuchtung zwischen Brökerstraße und Beckhausstraße rd. 450.000,00€.

Für die Erneuerung der Fußgänger-Lichtsignalanlage in Höhe Brökerstraße sowie die Anpassungen der **Lichtsignalanlagen** in den Knotenpunkten Nahariyastraße, August-Bebel-Straße und Beckhausstraße ist mit Kosten in Höhe von rd. 250.000,00€ zu kalkulieren.

Für die Stadt Bielefeld entstehen für die Straße je nach Variante infolge des Abschreibungsaufwandes Folgekosten in Höhe von rd. 44.000,00 - 50.000,00 €/Jahr. Für die Beleuchtung und die Lichtsignalanlagen liegen die Abschreibungsaufwendungen bei rd. 23.000,00 €/Jahr. Die Mittel für die Straßenunterhaltung und Entwässerung müssen aufgrund gleichbleibender Flächen nicht verändert werden.

## Terminplanung

Bei einer Umsetzung der Maßnahme nach dem Vorliegen der Ergebnisse des „Verkehrskonzeptes Jahnplatz“ im Rahmen eines Zuwendungsantrages „Entflechtungsgesetz“ sind folgende

Bearbeitungsschritte vorgesehen:

<b>Bearbeitungsschritt</b>	<b>Frist</b>
Erstellung Verkehrsuntersuchung Innenstadt	Juni 2019
Ausbaustandardbeschluss Herforder Straße	September 2019
Erstellung Entwurfsplanung	Mai 2020
Erstellung Zuwendungsantrag	Mai 2020
Zuwendungsbescheid	Sommer 2021
Erstellung Ausführungsplanung	Dezember 2021
Erstellung Ausschreibungsunterlagen	Dezember 2021
Ausschreibung / Vergabe	Februar 2022
Straßenbau	März 2022 - März 2023

**Anlage 1** Anregungen und Prüfaufträge

**Anlage 2** Querschnitte

**Anlage 3** Lagepläne

Blatt 1.1 - 1.3: Variante I b, Radfahrstreifen und überbreite Fahrstreifen

Blatt 2.1 - 2.3: Variante II, Radfahrstreifen und 4-Streifigkeit Kfz-Verkehr

Blatt 3.1 - 3.3: Variante III, Radfahrstreifen und städtebauliche Aufwertung (Mobilitätsstrategie)

**Anlage 4:** Variantenbewertung

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss