

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Senne	23.04.2020	öffentlich
Bezirksvertretung Sennestadt	30.04.2020	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Stadtbahn Sennestadt – Vorstellung Pläne Linie 1 und städtebauliches Konzept über Rückbau der L756

Betroffene Produktgruppe

11.12.04.02 ÖPNV

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine Auswirkungen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine Auswirkungen

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

BV Senne, 16.01.2020, TOP 5.3, 9974/2014-2020

BV Senne, 12.03.2020, TOP 9

Sachverhalt:

A. Rahmenbedingungen der „Stadtstraßenplanung“ von 2018

Die alte Planung zur Verlängerung der Linie 1 von 2018 basierte auf der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und wurde in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr, dem Umwelt- und dem Bauamt unter der Voraussetzung, dass die Stadt Bielefeld Straßenbaulastträger der L756 wird, geplant. Diese „Stadtstraßenplanung“ hatte das Ziel, Eingriffe in private Grundstücke weitestgehend zu minimieren. Dementsprechend wurden bei der Planung optimistische Minimal-Anforderungen an den Straßenraum gestellt. Einige der damaligen Planungsparameter sind nach heutigem Stand der Regelwerke nicht mehr realisierbar. Hinzu kommt, dass inzwischen feststeht, dass eine Baulastübernahme durch die Stadt Bielefeld nicht erfolgt, sodass auch vor diesem Hintergrund teilweise andere Planungsparameter maßgeblich sind.

I. Fahrbahnbreite

Die alte „Stadtstraßenplanung“ wurde mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m geplant. Nach neueren Erkenntnissen müsste aufgrund des Schwerverkehrsanteils die Fahrbahnbreite bei Vorliegen einer Stadtstraße auf 7,00m (2 x 3,50 m) verbreitert werden.

II. Rad- und Fußwege

Die alte Stadtstraßenplanung sah einen Zweirichtungsradweg von mindestens 3,00 m in Nordlage sowie auf beiden Seiten jeweils 2,50 m breite Gehwege vor. Da bei einseitigen Zweirichtungsradwegen der in den Ortslagen Senne und Sennestadt vorhandene Ziel- und Quellverkehr der Radfahrenden auf beiden Straßenseiten nicht adäquat abgewickelt werden kann, ist hier die widerrechtliche Nutzung des Gehweges (insbesondere in Gegenrichtung) und damit eine Erhöhung des Unfallrisikos auf der Strecke und an Knotenpunkten zu befürchten. Diese einseitige Führung des Radverkehrs entspricht nicht den Zielen der Radverkehrsförderung und wurde daher auch in Absprache mit Straßen.NRW verworfen.

III. Breite der Bahnsteige

Um im Bereich Senne-Buschkamp aufgrund des engen vorhandenen Verkehrsraums die Eingriffe zu minimieren, wurden in der alten Planung schmale Seitenbahnsteige mit einer Breite von 2,50 m vorgesehen. Nach heutigem Kenntnisstand ist klar, dass 2,50 m nicht ausreichend sind. Seitenbahnsteige müssen mindestens 3,00 m breit sein, um ausreichende Bewegungsflächen gewährleisten zu können.

IV. Fahrbahnverengung im 4-spurigen Abschnitt

Im 4-spurigen Abschnitt (Buschkampkreuzung bis Eikelmannkreuzung) war eine Reduzierung der Breite des Mittelstreifens sowie der nördlichen Fahrbahn vorgesehen. Bei der Abstimmung mit dem Land NRW wurde vereinbart, dass die L756 im Autobahnabschnitt 4-spurig ohne Umbau bleibt. Nach aktuellem Stand der Planung ist also diese Verengung der Fahrbahn nicht möglich, ebenso wenig wie eine Reduzierung des Mittelstreifens außerhalb des Knotenpunkts der Buschkampstraße/Osningstraße.

V. Reduzierung von Fahrspuren an Knotenpunkten

Bei der alten Planung der Knotenpunkte wurde an mehreren Stellen eine Reduzierung der Anzahl der Fahrspuren (besonders Friedhofstraße, Buschkampkreuzung und Eikelmannkreuzung) vorgesehen. Somit konnten dort entscheidende Eingriffe vermieden werden. Allerdings war die Leistungsfähigkeit dieser Knotenplanung noch nicht überprüft worden. Inzwischen müssen wir davon ausgehen, dass zusätzliche Spuren erforderlich sind, um die Leistungsfähigkeit zu erhalten, sodass weitere Eingriffe nicht zu vermeiden wären. Solange detaillierte Leistungsfähigkeitsberechnungen nicht möglich sind zum jetzigen Planungsstand einer Vorplanung, ist die vorhandene Knotenpunktgeometrie planerisch beizubehalten.

Fazit

Nach heutigem Stand der Planung wären auch bei einer „Stadtstraßenplanung“ nicht alle Eingriffe vermeidbar, die kritischsten Eingriffe wie die Überplanung der nördlichen Tankstelle sowie des Hauses Paderborner Straße 75 könnte voraussichtlich nicht abgewendet werden. Die Überplanung der Pizzeria Mimo hängt vor allem von der Spurenanzahl und –länge am Knotenpunkt Friedhofstraße ab, die jedoch noch durch Leistungsfähigkeitsnachweise im Rahmen der Entwurfsplanung überprüft werden müssen. Darüber hinaus steht inzwischen fest, dass die Baulast der L756 weiterhin bei Straßen.NRW verbleibt und sich hieraus weitere Anforderungen ergeben, die mit der alten Planung nicht vereinbar sind. Hier sind aber im Hinblick auf Radverkehrsführung, Spurenanzahl und –länge in den Knotenpunkten und der Anliegererschließung bei der Fortführung des Planungsprozesses (Entwurfsplanung) Potentiale einer Optimierung und Reduzierung von Eingriffen zu überprüfen. Diese gilt es zu identifizieren und mit dem Baulastträger abzustimmen, um alle Möglichkeiten seitens der Stadt Bielefeld zur Minimierung der Eingriffe in Privatflächen auszuschöpfen und damit eine größere Akzeptanz der Bürger*innen zu erreichen.

Zielquerschnitte

Im Anhang befinden sich nach dem heutigen Stand der Planung korrigierte Zielquerschnitte für die Stadtstraßenplanung sowie die aktuellen Zielquerschnitte der Landesstraßenplanung.

- 1) Querschnitt „Stadtstraßenplanung“ 2018 Abschnitt 2-streifig Ortslage Senne
- 2) Querschnitt „Stadtstraßenplanung“ 2018 Abschnitt 2-streifig
- 3) Querschnitt „Stadtstraßenplanung“ 2018 Abschnitt 4-streifig
- 4) Querschnitt Aktuelle Planung Abschnitt 2-streifig
- 5) Querschnitt Aktuelle Planung Abschnitt 4-streifig

B. Zum städtebaulichen Konzept über den Rückbau der L756

Das damalige städtebauliche Konzept entlang der Stadtbahntrasse mit dem Rückbau der L756 auf 2 Fahrspuren in den Ortslagen Senne und Sennestadt war in allen Bereichen mit hohen Ansprüchen ausgelegt: es sah oberirdische Querungen der L756 (sog. „Landschaftsklammern“ in der Sennestadt), eine ortsverträgliche Straßenraumgestaltung, eine Anbindung des Schillinggeländes an die L756 sowie eine großzügige Radverkehrsanbindung entlang der L756 vor. So war beispielsweise im Sennestädter Bereich der L756 aufgrund der vorhandenen breiten Verkehrsflächen verbreiterte Geh- und Radwege sowie begleitende Grünstreifen mit üppigen Baumreihen geplant. Eine konkrete Überprüfung, welche Art der Bepflanzungen unter Beachtung der technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen von Stadtbahn und Straßenverkehr möglich gewesen wären, ist jedoch nicht erfolgt und konnte bislang nicht endgültig abgestimmt werden.

Unter den heute bekannten Rahmenbedingungen wissen wir, dass nicht alle Zielvorstellungen des städtebaulichen Konzeptes realisierbar sind. Gleichwohl wurde dieses Konzept soweit möglich auch im Planungsprozess unter den Vorgaben einer „Landesstraßenplanung“ berücksichtigt und in weiten Teilen erzielt. Im Hinblick auf die ortsverträgliche Straßenraumgestaltung sowie auf die Radverkehrsführung sollen bei der Fortführung des Planungsprozesses für eine Landesstraße weitere Optimierungen abgestimmt werden.

Weiteres Vorgehen

Es ist geplant die vorgenannte Stadtstraßenplanung der Bezirksvertretung Senne und Sennestadt in einer Präsenzsitzung vorzustellen und näher zu erläutern. Die Vorstellung wird erfolgen, sobald die Sitzungen wieder in gewohnter Form stattfinden.

Beigeordneter

Moss