

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Schildesche	16.09.2021	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	21.09.2021	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Umbau der Jöllenbecker Straße zur Ertüchtigung für den VAMOS-Einsatz, Herstellung der Barrierefreiheit und Verringerung der funktionalen Mängel für den Rad- und Fußgängerverkehr, Fortführung der Planung.

Betroffene Produktgruppe

11.12.04.02 ÖPNV Planung

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

keine Auswirkungen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

keine Auswirkungen

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

Bezirksvertretung Schildesche, 15.11.2018, TOP 8, 7522/2014-2020
 Bezirksvertretung Schildesche, 17.01.2019, TOP 7, 7522/2014-2020
 Stadtentwicklungsausschuss, 04.03.2019, TOP 4.4, 7522/2014-2020
 Beirat für Behindertenfragen, 27.02.2019, TOP 7, 7522/2014-2020

Beschlussvorschlag:

Die BV Schildesche empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

- **Das Votum der Radverkehrsverbände in der AG SpuReN wird zur Kenntnis genommen.**
- **Die Verwaltung wird beauftragt die gemäß der Vorlage 7522/2014-2020 beschlossene Planung weiterzuführen und zeitnah in ein Planfeststellungsverfahren zu überführen.**

Begründung:

Mit der Vorlage (Drucksachenummer 7522/2014-2020) aus dem Jahr 2018 hat der Stadtentwicklungsausschuss der erstellten Vorplanung zum Umbau der Jöllenbecker Straße mehrheitlich zugestimmt. Die Umbauplanung wurde deshalb notwendig, da auf der vorhandenen Infrastruktur der neue Stadtbahntyp VAMOS nicht verkehren kann, die vollständige Barrierefreiheit nicht gewährleistet ist und gleichermaßen funktionale Mängel im Seitenraum im Abschnitt Drögestraße bis Splittenbreite behoben werden können. Nach einem langwierigen Planungsprozess wurde im Vorfeld der finalen politischen Beschlussfassung das Votum der AG SpuReN eingeholt und lag der damaligen Beschlussfassung zu Grunde. In einem

Abwägungsprozess folgte die Verwaltung und moBiel damals dem mehrheitlichen Votum der AG SpuReN Radwege auf Hochbord vorzusehen, auch wenn es zum Teil Engstellen gibt, die die gemäß techn. Regelwerk geforderten Mindestbreiten unterschreiten.

Aufbauend auf dem politischen Beschluss hat die Verwaltung zusammen mit der BBVG und der moBiel alle weiteren Planungsschritte zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens getätigt. Hervorzuheben sind neben Ausschreibungen für die technischen Stadtbahnbelange auch die mit juristischer Unterstützung durchgeführte europaweite Ausschreibung der weiteren Planungs- und der anschließenden Bauleistungen. Nach einer ca. einjährigen Phase konnte Anfang 2021 das Vergabeverfahren abgeschlossen werden. Mit Beauftragung der weiteren Planungsleistungen gemäß der HOAI erfolgt derzeit die Erarbeitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Ziel ist es, diese Planungsphasen bis Ende 2021 abzuschließen und das Verfahren in die Planfeststellung zu überführen.

Im Rahmen der kontinuierlichen Beteiligung der AG SpuReN bei der Planung zur Jöllnbecker Straße wurde in den Sitzungen im Juni und Juli die Planung kontrovers diskutiert und ohne Berücksichtigung der vorgelagerten Beschlüsse der AG SpuReN aus 2018 und dem politischen Beschluss in Frage gestellt. Es wurde in der Juli-Sitzung ein Votum der Beteiligten erbeten, das insbesondere aufgrund der Mehrheiten der Radverkehrsvertreter darin mündete, die bisher erstellte Planung nicht mehr weiter zu verfolgen und die kompletten Planungsprämissen zu Gunsten ausreichend dimensionierter Nebenanlagen zu ändern. Der Umstand, dass die Stadtbahn zukünftig auf einer Spur mit dem Motorisierten Individualverkehr verkehren würde, wurde zur Kenntnis genommen und zum Teil von den Anwesenden akzeptiert.

Aus Sicht von moBiel, der BBVG und der Verwaltung (Amt für Verkehr) ist eine komplette Neuausrichtung der Planung zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu empfehlen. Gegen eine Neuplanung der Jöllnbecker Straße sprechen:

-Verzögerung der Erstellung der barrierefreien Haltestellen für die Stadtbahn und den Einsatz der neu angeschafften VAMOS-Fahrzeuge seitens moBiel. (Geforderter barrierefreier Ausbau bis 2022, begründete Fristverlängerung möglich.)

-Sollten die Radwege und Fußwege verbreitert werden, führt dies dazu, dass sich der MIV und die Stadtbahn eine Spur teilen müssen. Durch die gemeinsame Nutzung entfällt die Beschleunigung der Stadtbahn auf eigener Spur, der Vorrang Stadtbahn vor MIV und die Fahrplansicherheit. Dies führt insbesondere zu folgenden Auswirkungen:

- Bei Stauereignissen, Unfällen, etc. kann der Individualverkehr nicht von der Stadtbahn überholt werden. Ebenso kann die Stadtbahn bei technischen Problemen und Stillstand im Gleis nicht vom Individualverkehr überholt werden.
- Das Überholen von zeitweise stehenden Fahrzeugen (wie Müllabfuhr, Paketzusteller, Feuerwehr, Falschparker, Umzugs-LKW etc.) ist ebenfalls für die Stadtbahn nicht möglich.
- Aufgrund der vielen Zufahrten, Einmündungen und Stellplätze kann die Stadtbahn nicht als Pulkführer fungieren.
- Die aufgezeigten Behinderungen führen dazu, dass der Fahrplan nicht eingehalten werden kann und es regelmäßig zu Verspätungen und einer unzuverlässigen ÖPNV-Bedienung kommt. Darüber hinaus führen diese Behinderungen zu einer verspäteten Ankunft im Tunnel. Dadurch gerät der komplette Tunneldurchlauf durcheinander mit Auswirkungen auf alle Linien des gesamten Stadtbahnnetzes, einschließlich der vorgesehenen Busanschlüsse.
- Aufgrund der Mischnutzung durch den MIV und der Stadtbahn von immer nur einer, derselben Fahrspur müssen Sanierungsmaßnahmen (Gleise, Asphaltdecke, Kanal etc.) öfter durchgeführt werden. Diese führen wiederum zu vermehrten Vollsperrungen, die den IV und ÖV betreffen.
- Unklar wäre auch, ob die Knotenpunkte bei einer Reduzierung der Fahrspuren leistungsfähig bleiben und wie sich der Verkehr auf die benachbarten Straßen verlagern würde. Dabei ist zu beachten, dass die Verkehrsbelastung der Jöllnbecker Straße und

damit die Behinderungen der Verkehrsarten untereinander aufgrund der zukünftig neu erschlossenen Baugebiete noch zunehmen wird.

-Die Verschlechterung der Verkehrssituation für den ÖPNV und die damit verbundene geringere Wertschätzung des ÖPNV führt zu einer geringeren Förderquote. Der Fördergeber (NWL) würde die Maßnahme dann nicht mehr mit einem Fördersatz von 90 % fördern. Die geringere Förderquote wirkt sich unmittelbar auf den städtischen Haushalt aus.

-Die gewünschten Dimensionierungen der Nebenanlagen bedürfen erheblichen Grunderwerb und sind realistisch nicht umsetzbar, da in einem Planfeststellungsverfahren auch Varianten (wie die derzeitige Planung) in Bezug auf eine mögliche Realisierung mit weniger in Privatbelange eingreifender Planung untersucht und abgewogen werden. Wie hoch die Bereitschaft der möglichen betroffenen Grundstückseigentümer ist ihr Eigentum (zu Teilen) abzugeben, ist derzeit nicht vorhersagbar.

-Bei möglicher Neuplanung muss voraussichtlich ein neues, europaweites Vergabeverfahren über die Planungsleistungen „Verkehrsanlagen“ durchgeführt werden und der Baubeginn verzögert sich um mindestens 2 Jahre.

-Die aktuelle Entwurfsplanung auf Grundlage des politischen Beschlusses ist annähernd abgeschlossen. Ein „Neustart“ der Planung verursacht doppelte Planungskosten.

Aus den vorgenannten Gründen geht somit eindeutig hervor, dass eine Neuplanung mit Einschränkungen des städtischen ÖPNV zugunsten breiterer Nebenanlagen für Fuß- und Radverkehr in keinem Verhältnis steht. Vielmehr sollte es das erklärte Ziel sein, in dem beengten Straßenraum die Flächenaufteilung gerecht auf alle Verkehrsträger (Fuß, Rad, ÖPNV und MIV) zu verteilen und die bestehende Planung weiterzuverfolgen. Insbesondere bei der Umsetzung der Mobilitätsstrategie ist es dabei unabdingbar einen leistungsfähigen ÖPNV vorzuhalten.

Seitens der Verwaltung wird mit Stand August 2021 angestrebt, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung weiter zu erarbeiten und nach Fertigstellung bei der Bezirksregierung Detmold einzureichen. Darüber hinaus erfolgen derzeit weitere Ausschreibungen und Vergaben für die einzelnen technischen Ausrüstungen und gutachterlichen Stellungnahmen (Bahnstrom, Fahrleitung, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Umweltverträglichkeitsvorprüfung etc.). Entsprechend der Dauer des Planfeststellungsverfahrens streben moBiel, BBVG und die Verwaltung ein Baubeginn Ende 2023 bzw. Anfang 2024 an. Die städtischen Gremien werden dabei kontinuierlich beteiligt, umsetzbare Empfehlungen aus der AG SpuReN werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Beigeordneter

Moss