Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 07.12.2022, 51-31 76

Drucksachen-Nr.

**4949/2020-2025**

# Beschlussvorlage der Verwaltung

| Gremium | Sitzung am | Beratung |
|---|---|---|
| **Bezirksvertretung Dornberg** | 19.01.2023 | öffentlich |
| **Stadtentwicklungsausschuss** | 24.01.2023 | öffentlich |

**Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)**

## Umbau Deppendorfer Straße zw. untere Schloßstraße und Beckendorfstraße

**Betroffene Produktgruppe**

11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen

**Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen**

Planungen bis zum politischen Beschluss, 11120101

**Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan**

Auswirkungen auf den Finanzplan:
1,594 Mio. € Auszahlung im Jahr der Herstellung; 95.000 € Auszahlung für die Herstellung der Beleuchtungsanlage
Auswirkungen auf den Ergebnisplan:
Keine Erhöhung der Mittel für die Straßenunterhaltung und Entwässerung,
Abschreibungsaufwand von jährlich 39.850 €; Abschreibungsaufwand von jährlich 3.167 € für die Beleuchtungsanlage.

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

Naturschutzbeirat, 13.09.2022, TOP 4, Drucksachen-Nr. 4584/2020-2025

**Beschlussvorschlag:**

**Die Bezirksvertretung Dornberg empfiehlt und der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:**

**Dem Umbau der Deppendorfer Straße zw. untere Schloßstraße und Beckendorfstraße entsprechend der Variante II (Planung 2, mittlerer Querschnitt) wird zugestimmt.**

**Begründung:**

1. Anlass

Seit Jahren weist die Deppendorfer Straße zwischen der Unteren Schloßstraße und der Beckendorfstraße erhebliche Mängel in der Beschaffenheit des Straßenoberbaus und in der verkehrstechnischen Abwicklung auf, insbesondere für Radfahrer und Fußgänger. Für die Fußgänger gibt es keine Gehwege.

Die Bezirksvertretung Dornberg, sowie einzelne Bürgerinnen und Bürger sind über die Bezirksvertretung an die Verwaltung der Stadt Bielefeld herangetreten mit dem Wunsch einer

Neuplanung. Inzwischen wurden schon Bürgerbeteiligungen (16.09.2021) und Eigentümergespräche (15.04.2021) zur Grundveräußerungsbereitschaft durchgeführt.

2. Bewertung der Bestandssituation

Als klassifizierte Kreisstraße (K 21) hat die Deppendorfer Straße eine wichtige regionale Verbindungsfunktion. Sie verbindet die L 785 (Werther Straße) mit der K 27 (Beckendorfstraße) und damit die nahräumigen Ortschaften Großdornberg, Deppendorf, Schröttinghausen und Häger. Es ist eine Straße III. Ordnung, die sich über 350 m Länge ausserorts und 500 m innerorts erstreckt.

Die Fahrbahn ist sanierungsbedürftig und wurde in den letzten Jahren immer wieder aus Verkehrssicherheitsgründen provisorisch in Stand gesetzt. Teilweise ist das Bankett asphaltiert, sodass die Fahrbahn sehr breit wirkt, aber an anderen Stellen nur 5,50 m breit ist. Die üblichen Bankettbreiten werden unterschritten. Außerdem findet man Beschädigungen an der Straßenausstattung durch die geringe Breite der Fahrbahn. Schutzeinrichtungen in Form von Fahrzeugrückhaltesystemen werden innerorts als Notlösung aufgrund fehlender Bankette eingesetzt, um die Einfriedungen zu schützen. Eine geregelte Regenwasserentwässerung in Form von Straßenabläufen und Regenwasserkanälen ist überwiegend nicht vorhanden. Die privaten Zufahrten gehen bereits vor der Fahrbahn in eine Asphaltfläche über.

Die fehlende Verkehrsführung für Fußgänger und für die Radfahrer ist ebenfalls ein großer Mangel, gerade vor dem Hintergrund des Radverkehrskonzeptes und der Verbindung als Freizeitradroute zu touristischen Zielen wie dem Böckstiegelhaus oder der Wassermühle Deppendorf sowie der geplanten Fußverkehrsstrategie.

Entsprechend einer Verkehrszählung vom 15. September 2022 hat die Verkehrsbelastung in der Deppendorfer Straße einen DTV von rd. 1.677 Kfz/24h ergeben. Zusätzlich waren 76 Fahrräder innerhalb der 24 Stunden in der Deppendorfer Straße unterwegs, obwohl es keinen Geh- und keinen Radweg gibt. Der Schwerverkehrsanteil (inkl. Busverkehr) liegt bei rd. 5,6 %. Laut der Analyse im Verkehrsmodell ist zukünftig mit einer Gesamtbelastung von 2.100 KFZ/24h in der Deppendorfer Straße zwischen der Unteren Schloßstraße und der Beckendorfstraße zu rechnen.

ÖPNV

Die Buslinie 58 fährt auf der Deppendorfer Straße im halbstündigen Takt bzw. im Stunden-Takt. Die Linien 63 und 158 fahren dort einmal am Tag und in eine Richtung. Maximal sind dort 6 Busfahrten innerhalb einer Stunde vorhanden.
Neben der Einmündung zur Beckendorfstraße liegt die barrierefrei-ausgebaute Bushaltestelle „Voß“. Eine Wegeverbindung zu dieser Bushaltestelle gibt es nicht.

RVK

Der Bauabschnitt besteht aus 2 unterschiedlichen Routen nach dem Radverkehrskonzept. Der nördliche Teil, von der Oberen Schloßstraße bis zu Beckendorfstraße (ca. 550 m) wird nach dem Radverkehrskonzept als Freizeitroute eingestuft. Der südliche Bauabschnitt, von der oberen Einmündung in die Schloßstraße über die mittlere Einmündung in die Schloßstraße bis zur unteren Einmündung in die Schloßstraße (ca. 300 m) wird als Hauptroute der Kategorie II eingestuft.

Querschnitt/Linienführung

Die Fahrbahn weist derzeit eine Breite zwischen 5,50 m und 6,50 m auf. Für einen Begegnungsverkehr von Bus/Bus, werden nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) eine Fahrbahnbreite von 6,50 m (mind. 6,00 m) benötigt. Aus diesem Grund befinden

sich innerhalb der Baustrecke Ausweichbuchten, um eine Begegnung von größeren Fahrzeugen zu ermöglichen. Offene Gewässerrinnen und Ablaufschächte in der Verkehrsfläche stellen eine Gefahr für die Verkehrsteilnehmer dar. Die Höchstgeschwindigkeit liegt derzeit bei 40 km/h.

Entwässerung

Im Bereich des geplanten Straßenvollausbaues der Deppendorfer Straße liegen, als städtische Kanäle, ausschließlich Schmutzwasserdruckrohrleitungen (Baujahr 1994).
Die Schmutzwasserableitung der Häuser Deppendorfer Str. 156, 158 und 160 erfolgt zurzeit über einen privaten Mischwasserkanal über das Grundstück Haus Nr. 65 (Schlossstraße).
Es ist vorgesehen, dass die Schmutzwasserleitungen dieser Grundstücke an einen geplanten, öffentlichen Kanal umgeklemmt werden können.
Anschlussleitungen bis zur Grundstücksgrenze sollen hierfür vorgesehen werden.

Natur und Umwelt

In der Nähe der Baustrecke befindet sich ein Naturschutzgebiet entlang des Schwarzbaches.
Westlich der Baustrecke befindet sich ein Landschaftsschutzgebiet unmittelbar neben der heutigen Fahrbahn. Nordöstlich befindet sich ein geschützter Landschaftsbestandteil. Durch den neuen Querschnitt mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg und der Fahrbahn und durch die Veränderung der Trassenführung, verläuft ein Teil der geplanten breiteren Verkehrsanlage innerhalb des Landschaftsschutzgebietes. Hier muss eine Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in einer gesonderten Sitzung des zuständigen Gremiums beantragt werden.
In Höhe der Beckendorfstraße im Kurvenbereich soll die Fahrbahn geradliniger und gegenüber der Straße „Im Sirwinkel“ einmünden. Durch den geradlinigen Verlauf rückt die zukünftige Fahrbahntrasse etwas weiter von den zu schützenden Eichen ab.
Südlich der Deppendorfer Straße zwischen und neben den Einmündungen in die Schloßstraße wird das Gehölz zugunsten der neuen Querschnittsbreite mit einer neuen Rad- und Gehwegführung gerodet.

Grunderwerb

Die zur Verfügung stehende Querschnittsbreite der öffentlichen Verkehrsfläche liegt zwischen 7,20 m und 8,40 m Breite. Im Rahmen der Neuplanung ist Grunderwerb auch für Mulden/Gräben und Rückhaltebecken sowie für Kompensationsflächen und Begleitgrün erforderlich. Die beiden Letztgenannten wurden vom Naturschutzbeirat in der Sitzung am 13.09.2022 gefordert. Weitere verkehrliche Maßnahmen wie Mittelinseln und/oder Fußgänger- und Radfahrerquerungen haben ebenfalls Grunderwerb zur Folge.

## 3. Planung

Ziele der Planung sind die Beseitigung der o. g. Defizite und dabei insbesondere

- Die Schaffung eines ausreichend tragfähigen Fahrbahnoberbaus,
- die Anlage eines regelwerkskonformen gemeinsamen Geh- und Radwegs von der Bushaltestelle „Voß“ in der Beckendorfstraße bis hin zur dichten Bebauung mit beidseitigen Nebenanlagen in der Deppendorfer Straße,
- eine Optimierung der Fahrspurbreiten für die Begegnung von Bus/Bus,
- die Anlage einer ausreichend bemessenen Entwässerungseinrichtung mit Mulden, Gräben, Kanälen und einem Retentionsbecken

Im Rahmen der Planungen können die o. g. Ziele jedoch nur mit Grunderwerb erreicht werden.
Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurden insgesamt drei Varianten erarbeitet:

- Variante I (Planung 1, maximaler Querschnitt):

Innerorts: beidseitige Schutzstreifen
Außerorts: gemeinsamer Geh-Radweg hinter einer Mulde

- Variante II (Planung 2, mittlerer Querschnitt):
  Innerorts: gemeinsamer Geh-Radweg
  Außerorts: gemeinsamer Geh-Radweg
- Variante III (Planung 3, minimaler Querschnitt):
  Innerorts: nur Gehweg, (Radfahrer fahren auf der Fahrbahn)
  Außerorts: kein Geh- und kein Radweg (Bestandssituation)

Die Anlagen 1 und 2 der Vorlage zeigen 3 kennzeichnende Querschnitte der Deppendorfer Straße jeweils für die Bereiche innerorts als auch ausserorts.

Alle drei Varianten wurden in der Sitzung der aus dem BYPAD-Prozess hervorgegangenen und vom Stadtentwicklungsausschuss eingesetzten Arbeitsgruppe AG SpuReN unter Beteiligung u. a. der Polizei, der moBiel GmbH, der Radverkehrsverbände ADFC und VCD sowie des Automobilclubs ACE am 26. Mai 2020 vorgestellt. In der Sitzung wurde mehrheitlich empfohlen, die Variante II für die weiteren Planungen zugrunde zu legen. Im Rahmen der Planung hat sich der Querschnitt ausserorts bei Variante II geändert und ist nun identisch mit dem Querschnitt innerorts aus Variante II. Diese Änderung ist nicht in den AG SpuReN erörtert worden. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass sich an dem Votum grundlegend nichts ändert.

Variantenbewertung / -empfehlung

Die Variante I (Planung 1, maximaler Querschnitt) ist die Variante im Hinblick auf das Radverkehrskonzept. Innerorts besteht der Querschnitt aus beidseitigen Schutzstreifen, getrennt von einer 4,50 m breiten Fahrbahn und neben einem 2,50 m breiten Gehweg. In beide Richtungen hat der Radfahrende eine richtungsgebundene Verkehrsführung. Der Fußgänger muss sich die Nebenanlage nicht teilen. Beim Begegnungsverkehr müssen jedoch größere Fahrzeuge über den Schutzstreifen fahren. Außerorts bewegen sich Fußgänger und Radfahrer auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg neben einer Mulde, die die Verkehrsflächen für den MIV (6,00 m Breite) und den Fuß- und Radverkehr (2,50 m Breite) trennt. Der Querschnitt ist auch im Hinblick auf den Grunderwerb der Größte.

Eine Umsetzung der Variante II (Planung 2, mittlerer Querschnitt) wird aufgrund der ermöglichten Kompaktheit empfohlen. Aufgrund des verhältnismäßig geringen Fuß- und Radverkehrsaufkommen ist die Anlage eines 2,50 m breiten (+0,50 m Sicherheitstrennstreifen) gemeinsamen Geh- und Radwegs denkbar. Auch wenn das RVK für einen gemeinsamen Geh-/Radweg an Hauptrouten der Kategorie II 2,70 m für die Breite vorsieht, wird aufgrund der vorhandenen Flächenverfügbarkeit maximal eine Breite von 2,50 m angestrebt. Der landwirtschaftliche Verkehr, sowie der Bus- und Schwerverkehr (SV) hätten eine gemeinsame Verkehrsfläche von mindestens 6,00 m für eine sichere Begegnung. Dieser Querschnitt wird innerorts wie auch ausserorts umgesetzt.

Die Variante III (Planung 3, minimaler Querschnitt) ist die Variante mit Hinblick auf die geringste Flächeninanspruchnahme. Der Radfahrer fährt innerorts wie ausserorts auf der Fahrbahn. Innerorts ist die Fahrbahn 6,00 m breit und der Gehweg 2,50 m breit. Außerorts verläuft die 6,00 m breite Fahrbahn zwischen zwei neu befestigten Banketten. Ein Gehweg ist dann, wie auch im Bestand, nicht vorhanden.

**Nach Abwägung der Vor- und Nachteile empfiehlt die Verwaltung den Umbau der Deppendorfer Straße gemäß der Variante II in Anlehnung des Votums der AG SpuReN.**
Dieser Vorschlag beruht im Besonderen aufgrund des massiven Grunderwerbs in Variante I und der mangelhaften Optimierung für den Rad- und Fußverkehr in Variante III.

Die Bielefelder Standards für die Barrierefreiheit werden berücksichtigt.

4. Kosten | Terminplanung

Anliegerbeiträge

Für diesen Bauabschnitt der Deppendorfer Straße zwischen der Beckendorfstraße und der Unteren Schloßstraße handelt es sich fast ausschließlich um freie Strecke der Kreisstraße K21 (der OD-Stein und die Ortstafel stehen versetzt). Für die freie Strecke einer klassifizierten Straße können (anders als bei der Ortsdurchfahrt) weder Erschließungsbeiträge nach Baugesetzbuch noch Straßenbaubeiträge nach § 8 KAG NRW von den Anliegern erhoben werden.

Die kurze im Bereich der Ortsdurchfahrt gelegene Teilstrecke (ca. 35 m) des geplanten Ausbaubereichs besitzt aufgrund ihrer geringen Länge keine beitragsrechtliche Eigenständigkeit. Daher fallen für die Baumaßnahme keine Anliegerbeiträge an.

Finanzierung

Für die Maßnahme sollen Fördermittel bei der Bezirksregierung Detmold aus dem Programm „Kommunaler Straßenbau“ beantragt werden. Der Fördersatz beträgt zzt. 75% der zuwendungsfähigen Kosten.

Kosten

Im Einzelnen wurden für die Varianten I, II und III folgende Straßenbaukosten abgeschätzt (ohne Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen, Kanalbaukosten und Planungskosten):

| Gesamtkosten | Anliegerbeiträge | Zuwendung kommunaler Straßenbau | Eigenanteil Stadt Bielefeld |
|---|---|---|---|
| Variante I – (Planung 1, maximaler Querschnitt) | | | |
| 1,977 Mio. € | 0 € | 1,483 Mio. € | 0,494 Moi. € |
| **Variante II – (Planung 2, mittlerer Querschnitt)** | | | |
| **1,594 Mio. €** | **0 €** | **1,196 Mio. €** | **0,398 Mio. €** |
| Variante III – (Planung 3, minimaler Querschnitt) | | | |
| 1,487 Mio. € | 0 € | 1,115 Mio. € | 0,372 Mio. € |

Da es sich hierbei um freiwillige Leistungen (alternativ: Aufgaben, die zwar dem Grunde, nicht aber der Höhe nach, pflichtig sind) handelt und eine vollständige Deckung der daraus resultierenden Mehraufwendungen nicht gegeben ist, steht der Beschluss hierzu unter einem Haushaltsvorbehalt. Über die Aufnahme der unter Vorbehalt stehenden Position(en) in den Haushaltsplan 2023 entscheidet der Rat am 08.12.2022 unter Berücksichtigung seines Eckdatenbeschlusses.

Terminplanung

Im Rahmen der Maßnahme werden Um- und Neuverlegungen von Versorgungs- und

Kanalrohrleitungen erforderlich. Weiter sind ggfls. Kompensationsflächen und Begleitgrün mit zu berücksichtigen.

Da in 2022 keine für eine Einreichung des Förderantrags zum 31.05.23 notwendige Beschlussfassung zum Ausbaustandard erreicht werden konnte, ergibt sich unter Zugrundlegung eines Beschlusses im Januar 2023 folgende Zeitplanung:

| Bearbeitungsschritt | Frist |
|---|---|
| Grunderwerb anstoßen | ab Feb. 2023 |
| Abstimmung Naturschutzbeirat | ab Feb. 2023 |
| Erstellung Entwurfsplanung | ab April 2023 |
| Erstellung Landschaftspflegerischer Begleitplan | ab April 2023 |
| Förderantrag stellen | Noch im Jahr 2023 |
| Erstellung Ausführungsplanung | Zeitparallel zur Prüfung der Förderung durch Bezirksregierung Detmold |
| Ausschreibung / Vergabe | 2024/2025 |
| Straßen- und Kanalbau | ab 2025 |

Anlage

Anlagen 1-2: Querschnitte Varianten

| | |
|---|---|
| **Beigeordneter**<br> <br>**Adamski** | |