Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 11.09.2014, 51- 2819
660.21 Stefan Helmer

Drucksachen-Nr.

0289/2014-2020

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	25.09.2014	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	21.10.2014	öffentlich
Beirat für Behindertenfragen	22.10.2014	öffentlich
Seniorenrat	19.11.2014	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Variantenuntersuchung zur Neugestaltung des Straßenraumes A.-Bebel-Str./Oelmühlenstr. inklusive eines neuen Hochbahnsteiges „Marktstr.„

Betroffene Produktgruppe

11.12.04.02 ÖPNV

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planung bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

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

Seniorenrat, 20.02.2013, TOP 11.1; StEA, 26.02.2013, TOP 11; Beirat für Behindertenfragen, 27.02.2013, TOP 13; BV Mitte, 14.03.2013, TOP 8; Beirat für Stadtgestaltung, 05.04.2013, TOP 5, Drs.-Nr.: 5296/2009-2014

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss, die BV Mitte, der Beirat für Behindertenfragen und der Seniorenrat nehmen den Variantenvergleich zur Kenntnis.

Die BV Mitte beschließt die Durchführung einer Anwohnerinformationsveranstaltung.

Mit den Ergebnissen der Beratungen in den politischen Gremien und in der Anwohnerinformationsveranstaltung soll die Verwaltung die Planungen ergänzen und diese der Politik erneut zur Beratung vorlegen sowie eine Vorzugsvariante benennen.

Begründung:

Gemäß PBefG sind die Stadt Bielefeld und moBiel verpflichtet, den gesamten ÖPNV barrierefrei zu gestalten. Daher soll in der August-Bebel-Str. ein neuer Hochbahnsteig errichtet werden, welcher die bisherigen Haltestellen August-Schröder-Str. und Ravensberger Str. ersetzen soll (vgl. Drs. 2958/2009-2014). Diese Zusammenlegung ist durch die unmittelbare räumliche Nähe der beiden bisherigen Haltestellen sowie die für einen Hochbahnsteig jeweils ungünstige Geometrie des

Straßenraums an beiden Standorten begründet.

Zudem soll die Stadtbahn-Linie 3 als nächste Linie bis zum Jahr 2019 für den Betrieb mit Vamos-Fahrzeugen ertüchtigt werden. Dazu ist es erforderlich, unter anderem im Abschnitt Gleisdreieck Rathaus bis Oelmühlenstr. in Höhe Bielsteinstraße die Gleislagen anzupassen. Hierfür wurden zwei mögliche Varianten mit unterschiedlichen Schwerpunkten entwickelt.

Der Umweltbetrieb plant ebenfalls in diesem Gebiet notwendige Kanalbaumaßnahmen. Weiterhin soll die Stadtbahnlinie 4 ins Quartier Dürkopp Tor 6 verlängert werden, was bei der Planung des Knotens A.-Bebel-Str./ N.-Dürkopp-Str./ C.-Schmidt-Str. berücksichtigt werden muss. Auch die Planungen und Konzepte im Zusammenhang mit der Luttersanierung sind im Bereich der Ravensberger Str. zu beachten.

Ausgangssituation

Die August-Bebel-Straße / Oelmühlenstraße weist entsprechend des Verkehrsmodells der Stadt Bielefeld im Abschnitt zwischen der Viktoriastraße und der Teutoburger Straße in der Spitzenstunde eine Verkehrsbelastung zwischen 1.300Kfz/h und 1.500Kfz/h auf. Der Streckenzug ist als Hauptverkehrsstraße eingestuft. Derzeit existiert durchgehend eine Tempo-50-Regelung. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden, der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Gehwegbreiten liegen zwischen rd. 2,00m (im Bereich der auf den Gehwegen markierten Parkstreifen auf der Westseite der August-Bebel-Straße und der Oelmühlenstraße) und rd. 3,50m (auf der Westseite der August-Bebel-Straße zwischen Hermannstraße und Carl-Schmidt-Straße). Einzelheiten zu den Stellplätzen im Straßenraum finden sich unten stehend unter der Überschrift „Variantenvergleich“.

Im Zuge der Vamos-Ertüchtigung der August-Bebel-Straße / Oelmühlenstraße muss die Querschnittsaufteilung der Straße überdacht werden. Die August-Bebel-Straße / Oelmühlenstraße verfügen derzeit im Plangebiet über keine gesonderten Radverkehrsanlagen und stellen damit eine Lücke im Radwegenetz der Stadt Bielefeld dar. Zudem hat sich die heutige Situation besonders im Kurvenbereich August-Bebel-Str./ Oelmühlenstr. für Radfahrer als gefährlich dargestellt. Wegen des geringen Abstands der Gleise zum Bordstein können Radfahrer in die Gleise geraten und dadurch stürzen.

Grundsätzlich sehen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) bei der vorhandenen Verkehrsbelastung und Geschwindigkeitsregelung aus Gründen der Verkehrssicherheit die Anlage von Radfahrstreifen oder die Führung des Radverkehrs im Seitenraum vor. Beides ist aufgrund des beengten Straßenraumes nicht zu realisieren. Allerdings stellt auch die Anlage von Schutzstreifen bei Anordnung einer Tempo-30-Regelung entsprechend ERA eine verkehrssichere Lösung dar und ist mit gewissen Einschränkungen umsetzbar (vgl. **Variante 2,** Anlage 2). Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn wird bei den hier geplanten Fahrbahnbreiten zwischen 6,00m und 7,00m entsprechend ERA als „problematisch“ angesehen, da der Radverkehr im Begegnungsfall PKW/PKW nicht mit dem erforderlichen Sicherheitsabstand überholt werden kann. Die Lücke im Radwegenetz würde somit weiterhin bestehen bleiben. Alternative Radwegeführungen sind jedoch in mittelbarer Nähe vorhanden (Teutoburger Straße und Turnerstraße).

Daher wurde im Rahmen der Planung auch eine Variante ohne die Anlage von Radverkehrsanlagen (**Variante 1,** Anlage 1) untersucht, um mögliche Vorteile für andere Verkehrsarten abschätzen zu können. Aufgrund der nicht vorhandenen Radverkehrsanlagen, der hohen Verkehrsbelastung sowie des Stadtbahnverkehrs wird für diese Variante vom Regelwerk eine Tempo-30-Regelung als am ehesten verträglich eingestuft. Ob dies hier sinnvoll und

umsetzbar ist muss noch vor der Anwohnerinformationsveranstaltung mit den zuständigen Stellen geklärt werden. Eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum zusammen mit den Fußgängern (Gehweg für Radfahrer freigegeben) ist nach ERA abzulehnen.

Die Varianten 1 und 2 werden im Folgenden miteinander verglichen, um nach Abwägung der Vor- und Nachteile zu einer Entscheidung zu kommen.

Hierfür wurde die August-Bebel-Str. in mehrere Abschnitte unterteilt, da sich der Straßenraum in Bezug auf Breite und Nutzungsansprüche im Straßenverlauf häufig ändert. Die Abschnitte wurden wie folgt definiert (Anlage 3):

- Nikolaus-Dürkopp-Str. – Hermannstr. (Abschnitt Nord)
- Hermannstr. – Ravensberger Str. (Abschnitt Mitte)
- Ravensberger Str. – Bielsteinstr. (Abschnitt Süd)

Variantenvergleich

Der **nördliche Abschnitt zwischen Nikolaus-Dürkopp-Str. und Herrmannstr. (Querschnitte s. Anlage 4)** ist im Bestand geprägt durch viele Parkmöglichkeiten auf beiden Seiten der Fahrbahn sowie eine Baumreihe auf der östlichen Seite. Neben einigen Grundstückszufahrten und der Zufahrt zu einem Supermarkt befindet sich hier auch die Einmündung Marktstraße. Wie auch in den übrigen Abschnitten gibt es keine gesonderten Radverkehrsanlagen.

In diesem Abschnitt der August-Bebel-Straße ist die Anlage eines neuen Hochbahnsteiges „Marktstr.“ geplant. Dieser soll nördlich der Kreuzung mit der Hermannstr. liegen und die üblichen Maße für einen Hochbahnsteig aufweisen (Länge=70m + zwei Zugangsrampen=34m, Breite=4,50m). Wie am geplanten Hochbahnsteig Krankenhaus Mitte soll der MIV (motorisierter Individualverkehr) direkt am Bahnsteig vorbeigeführt werden (markierter Sicherheitsabstand 0,50m). Bezüglich der Lage des Bahnsteiges ist im weiteren Planungsprozess zu prüfen, ob die Verschiebung an die Kreuzung mit der Nikolaus-Dürkopp-Straße/ Carl-Schmidt-Straße möglich und sinnvoll ist. Dies würde eine Linksabbiegespur aus der August-Bebel-Straße in die Hermannstraße ermöglichen und somit die Erschließung des Bereichs östlich der August-Bebel-Straße verbessern. Für den folgenden Variantenvergleich ist die Lage des Hochbahnsteiges unerheblich.

Bei der Variante 1 wurde auf die Anlage gesonderter Radverkehrsanlagen verzichtet. Um dennoch Radfahrern das Befahren der Fahrbahn im Mischverkehr zu ermöglichen, wurde der Abstand zwischen äußerem Stadtbahngleis und Bordstein richtlinienkonform auf 1,30m festgesetzt. Dies ist die Mindestbreite für eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn. Durch den neuen Hochbahnsteig müssen die 14 Stellplätze auf der östlichen Seite entfallen. Die Baumreihe auf dieser Seite ist aufgrund des Umfangs der gesamten Bautätigkeiten (Straßenbau, Kanalbau) nicht zu erhalten. Sämtliche Zufahrten wie auch die Einmündung Marktstraße wären nur noch nach dem Prinzip „rechts rein – rechts raus“ zu befahren. Weitere Einschränkungen, z.B. in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der Straße, sind für den fließenden Kfz-Verkehr nicht zu erwarten.

Bei der Variante 2 wurden beidseitig Schutzstreifen mit je 1,50m Breite geplant. Die Restfahrbahnbreiten betragen 3,00m. Bei einer Tempo-30-Regelung wäre eine geringere Fahrbahnbreite möglich. Aufgrund des größeren Flächenbedarfs müssen bei Variante 2 sämtliche Parkplätze (östlich 14 + westlich 12) entfallen. Ansonsten gelten die Aussagen der Variante 1.

Im **mittleren Abschnitt zwischen Herrmannstraße und Ravensberger Straße (Querschnitte s. Anlage 5)** gibt es eine dichte Bebauung mit zahlreichen Geschäften und teilweise Außengastronomie. Das Kriterium Aufenthaltsqualität sollte daher hier besondere Beachtung

finden. Im Bestand gibt es 5-6 Stellplätze, welche sich komplett auf der westlichen Seite befinden.

In Variante 1 bleiben die Stellplätze auf der westlichen Seite erhalten und können durch die entfallende Stadtbahnhaltestelle auf bis zu 9 Plätze erweitert werden. Die Gehwege haben eine Breite von 2,50m (westlich) und ca. 3,50m (östlich). Eine Außengastronomie bleibt damit genauso möglich wie die Anpflanzung neuer Bäume (vorbehaltlich der Vereinbarkeit mit bestehenden Leitungen). Auch in diesem Abschnitt wird der Radverkehr unter Berücksichtigung der Mindestmaße auf der Fahrbahn geführt. Die Linksabbiegespur in die Hermannstr. bleibt erhalten. Hieran anschließend kann eine Verkehrsinsel realisiert werden, welche zum Teil bepflanzt werden kann und im Kreuzungsbereich Ravensberger Str. zur verkehrssicheren Querung für Fußgänger und Radfahrer dient. Ein dementsprechender Prüfauftrag wurde durch die BV Mitte am 18.11.2010 erteilt. Ein Linksabbiegen für den MIV von der August-Bebel-Str. in die Ravensberger Str. ist nicht mehr möglich, so wie es von Anwohnern in den Bürgerinfos zur Luttersanierung gefordert wurde.

Variante 2: Bei Anlage von beidseitigen Schutzstreifen analog des nördlichen Abschnitts können ebenfalls bis zu neun Stellplätze auf der westlichen Straßenseite errichtet werden. Die Gehwegbreiten würden sich jedoch auf 2,30m (westlich) und 2,50m (östlich) verringern. Für eine Außengastronomie wäre dieses Maß nicht ausreichend. Die Verkehrsinsel im Bereich Ravensberger Str. würde schmaler ausfallen, so dass eine sicher nutzbare Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger nur nördlich der Kreuzung möglich wäre.

Der **südliche Abschnitt ab Ravensberger Straße** beginnt mit einem sehr engen Streckenabschnitt. Besonders die Kurve an der Kreuzung August-Bebel-Str./ Oelmühlenstr. ist bezüglich der Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche problematisch. Auch der weitere Verlauf der Oelmühlenstr. ist derzeit durch schmale Fahrbahnen, fehlende Radverkehrsanlagen und Gehwege, welche die Mindestbreiten unterschreiten, gekennzeichnet.

Bei Umsetzung der Variante 1 könnten die heutigen sechs Parkplätze auf der nördlichen Seite nicht erhalten werden, da bei einer Gleisaufweitung und gleichzeitiger Einhaltung des Mindestabstandes zwischen Bordstein und Stadtbahnschiene die verbleibende Restbreite keine Parkplätze mehr zulässt. Ersatzweise können 3-4 neue Stellplätze weiter westlich realisiert werden. Ebenfalls möglich wäre die Nutzung des vorhandenen Parkplatzes zwischen den Einmündungen Bielsteinstr. und Teutoburger Str., welcher den Anwohnern bereits heute zum Teil zur Verfügung steht. Die Stellplatzbilanz zeigt damit insgesamt für diese Variante einen Verlust von 14 Parkplätzen, was aber im Wesentlichen auf den neuen Hochbahnsteig zurückzuführen ist.
Die Gehwegbreiten orientieren sich im Wesentlichen am heutigen Bestand. An der engsten Stelle im Innenbereich der Kurve im Anschluss der Oelmühlenstraße an die August-Bebel-Straße beträgt die Gehwegbreite nur rd. 1,60m.

Für die Variante 2 wurden aufgrund der beengten Verhältnisse Schutzstreifen mit dem Mindestmaß von 1,25m vorgesehen. Das Parken auf der nördlichen Straßenseite ist nicht mehr möglich. Als Ersatz könnte auch hier der Parkplatz zwischen den Einmündungen Bielsteinstr. und Teutoburger Str. dienen (Stellplatzbilanz insgesamt für Variante 2: -29). Zudem werden an mehreren Stellen die erforderlichen Gehwegbreiten zum Teil deutlich unterschritten. In Höhe des Hauses Oelmühlenstr. Nr. 9 müsste der Schutzstreifen unterbrochen werden, da der Gehweg ansonsten nur noch ca. einen Meter breit wäre. Im Bereich der Kurve wäre der Abriss des Hauses A.-Bebel-Str. Nr. 165 (Eckhaus) oder die Arkadierung des Erdgeschosses erforderlich, um einen Gehweg anlegen zu können. Ein Gebäudeabriss wird vom Amt für Verkehr jedoch als unverhältnismäßig angesehen.

Finanzierung

Die Kosten können zum jetzigen Planungsstand nur grob geschätzt werden. Hierfür werden Vergleichswerte aus Stadtbahnbaumaßnahmen anderer Städte sowie aus den Schätzungen zur Linie 5 bzw. der Verlängerung der Linie 3 nach Hillegossen und dem Umbau der Detmolder Straße herangezogen. Der Kostenrahmen beträgt demnach ca. 5 - 8 Mio. Euro. Darin enthalten sind auch die Kosten für den neuen Hochbahnsteig „Marktstraße“.

Vorhabenträger der Maßnahme ist die moBiel GmbH. Eine Förderung ist voraussichtlich durch den NWL nach §12 ÖPNVG NRW möglich. Die Stadt Bielefeld trägt im Wesentlichen die Kosten aus den zusätzlichen Maßnahmen, die nicht unmittelbar durch den Umbau der Stadtbahnanlagen begründet sind (z.B. Radwegebau, städtebauliche Verbesserungen). Unter heutigen Voraussetzungen ist für die Maßnahme eine Förderquote zwischen 70 und 80% erreichbar. Eine Erneuerung der Beleuchtung wird nach einer ersten Einschätzung durch das Amt für Verkehr nicht nötig sein, da es sich um bestehende Seilleuchten handelt. Die konkrete Höhe des städtischen Eigenanteils ist zum jetzigen Planungsstand noch nicht zu beziffern, sie ist unter anderem abhängig von politischen Beschlüssen zum Ausbaustandard.

Weitere Planungsschritte/ Zeitplanung

Die Maßnahme steht in enger Abhängigkeit zu den Projekten Umbau Nikolaus-Dürkopp-Str. und Stadtbahnverlängerung Dürkopp Tor 6. Alle drei Maßnahmen treffen im neuen Gleisdreieck an der Kreuzung August-Bebel-Str./ Nikolaus-Dürkopp-Str./ Carl-Schmidt-Str. aufeinander. Nach erfolgter Variantenentscheidung kann in enger Abstimmung mit moBiel der Kreuzungsbereich endgültig geplant werden.

Die weiteren Planungsschritte, beginnend mit der Entwurfsplanung, werden durch moBiel bearbeitet bzw. beauftragt. Vor einer Entwurfsplanung sollte eine Anwohnerinformations-veranstaltung durchgeführt werden.

Die Umsetzung der Maßnahme ist für 2018 geplant, nachdem die Luttersanierung und der Umbau der Nikolaus-Dürkopp-Str. abgeschlossen sind.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r) **Moss**	