

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	01.09.2016	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	20.09.2016	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Umgestaltung der Herforder Straße zwischen der Einmündung Nahariyastraße und dem Knotenpunkt Beckhausstraße / Walter-Rathenau-Straße

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 - Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Bruttokosten von insgesamt ca. 1.749.000 €

Anteilige Refinanzierung über

- Straßenausbaubeiträge
- Förderung nach den Kommunalinvestitionsförderungsgesetz
- Kostenbeteiligung über einen Erschließungsvertrag

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

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

1. Der Umgestaltung der Herforder Straße zwischen der Einmündung Nahariyastraße und der Schildescher Straße im Rahmen des Förderprogramms Kommunalinvestitions-gesetz wird zugestimmt.
2. Der mittelfristigen Umgestaltung der Herforder Straße zwischen der Schildescher Straße und der Beckhausstraße im Rahmen einer Asphaltdeckschichtsanierung der Fahrbahn wird zugestimmt.

Begründung:

1. Bestand und Planungsanlass

Die Herforder Straße stellt in diesem Abschnitt eine 4-streifige innerstädtische Hauptverkehrsstraße ohne straßenrechtliche Klassifizierung dar. Die Fahrstreifen sind je rund 3,00m breit.

Die Planungsabschnitte sind in **Anlage 1** dargestellt.

1.1 Fehlender Endausbau und Erhaltungszustand

Im Abschnitt zwischen Nahariyastraße und Brökerstraße fehlen Nebenanlagen auf der Westseite, dort findet derzeit ungeregelt und unbewirtschaftetes Parken statt.

Der Erhaltungszustand der Straße erfordert zwischen Nahariyastraße und Schildescher Straße die Erneuerung von Binder- und Deckschicht der Straße sowie in Teilabschnitten der Rinnenanlage. Dabei ist vorgesehen – auch unter Bezugnahme auf die Förderung gemäß Kommunalinvestitionsförderungsgesetz – einen lärmarmen Asphalt einzubauen.

1.2 Städtebauliche Entwicklung:

Die geplante städtebauliche Entwicklung auf der Westseite nördlich der Privatstraße erfordert einen Ausbau des Straßenanschlusses. Dabei ist eine Kostenbeteiligung des Vorhabenträgers vorgesehen.

1.3 Fehlende Radverkehrsanlagen

Eine sichere Führung des Radverkehrs fehlt auf der Westseite nördlich der Privatstraße, auf der Ostseite nördlich der Brökerstraße. Die Verkehrsbelastung von ca. 17.000 Kfz/24h (südwestlich der Schildescher Straße) bzw. 23.000 Kfz/24h (nordöstlich der Schildescher Straße) erfordert gemäß des gültigen technischen Regelwerks (Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen ERA 2010) unabhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich eine geregelte sichere Führung des Radverkehrs.

Dieser Straßenabschnitt ist nicht Teil des Radroutenhauptnetzes, jedoch stellt er eine wichtige Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und den nördlichen Stadtteilen dar. Einige Hauptrouten des Radverkehrs queren die Herforder Straße, deren Verknüpfung über die Herforder Straße sinnvoll ist:

- Nahariyastraße – Stendaler Straße / Helene-Weigel-Straße (Radverkehrsnetz NRW)
- Schildescher Straße - August-Bebel-Straße (Radverkehrsnetz Bielefeld)
- Beckhausstraße - Walther-Rathenau-Straße (Radverkehrsnetz Bielefeld)

Auf der Herforder Straße weist insbesondere die Verbindung zwischen Hauptbahnhof/Nahariyastraße und Schildescher Straße bereits heute eine hohe Nachfrage in beiden Richtungen (insbes. auf der Westseite trotz fehlender Radverkehrsanlagen) auf.

2. Planung

Flächenverfügbarkeit (städtische Flächen, Planungsrecht), finanzielle Rahmenbedingungen (Investitionsplan) und straßenbauliche Substanz (teilw. erhaltenswerter Straßenoberbau) lassen keinen Vollumbau des gesamten Straßenraumes mit idealtypischen Querschnittselementen zu. Alle nachfolgend dargestellten Maßnahmen orientieren sich daher an den vorgenannten Rahmenbedingungen.

Die Führung des Radverkehrs wird in Teilabschnitten auf fahrbahnbündigen Radverkehrsanlagen mit danebenliegenden sogenannten „überbreiten Fahrbahnen“ geführt. Dieses Planungsinstrument der Querschnittsgestaltung wird in Bielefeld erstmalig angewandt. In **Anlage 2 und 3** wird es mit Bezug auf das technische Regelwerk und Praxisbeispiele anderer deutscher Großstädte erläutert.

Die Planungsgrundsätze wurden im Mai 2016 mit dem ADFC abgestimmt, Belange von moBiel sind mangels Buslinien auf diesem Abschnitt der Herforder Straße nicht berührt. Die Knotenpunkte werden barrierefrei, mit optischer und taktile Führung nach dem derzeit gültigen Ausbaustandard der Stadt Bielefeld ausgebaut.

2.1 Abschnitt zwischen Nahariyastraße und Brökerstraße (Anlage 4)

Auf der Westseite wird von der Nahariyastraße bis nördlich der Brökerstraße (Geh- und Radweg-Abzweig zur Schildescherstraße) ein Gehweg und ein in beide Richtungen befahrbarer Radweg angelegt durch Verbreiterung (südlich Privatstraße) bzw. erstmalige Anlage (nördlich Privatstraße). Neben dem westlichen Gehweg in einer Breite von ca. 2,20m bis 3,00m schließt sich ein 2,50m breiter Beidrichtungsradweg und ein 2,00 bis 2,50m breiter Grünstreifen an, der auch als Sicherheitstrennstreifen gegenüber dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn dient.

Die stadteinwärtsführende Richtungsfahrbahn in einer Breite von 6,00m behält ihre Zweispurigkeit und wird mit lärmoptimiertem Asphalt saniert. Der Mittelstreifen wird mit 3,00m Breite nördlich der Privatstraße fortgeführt.

Am Knoten Nahariyastraße werden zugunsten des Beidrichtungsverkehrs stadteinwärts die Fahrspuren auf eine Geradeausspur sowie eine reine Rechtsabbiegespur aufgeteilt. Die damit einhergehende Abnahme der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wird als insgesamt noch vertretbar eingestuft. Eine Kombinationsspur zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit wird zugunsten der verkehrssicheren Führung des Radverkehrs (zunächst) nicht vorgesehen.

Die Einmündung der Privatstraße erfolgt im Endausbauzustand mit Lichtsignalisierung, durch die die ansonsten mittelfristig erforderliche Erneuerung der nahen Fußgänger-Signalanlage in Höhe Brökerstraße entbehrlich wird. Bis zur Realisierung der benachbarten städtebaulichen Entwicklung wird diese Einmündung in einem nicht lichtsignalisierten Zwischenzustand betrieben, der unter 4.1 dargestellt ist.

Die Fahrbahn-Überspannungsbeleuchtung des südlich anschließenden Abschnittes mit Gittermasten wird in diesem Abschnitt fortgeführt. Die Beleuchtung der Nebenanlagen erfolgt durch Gehwegleuchten vom Typ Vulkan Krefeld in LED-Technik auf 3,50m hohen Masten.

2.2 Abschnitt zwischen Brökerstraße und Schildescher Straße (Anlage 4)

Östlich des Anschlusses an den Verbindungsgeh- und -radweg zur Schildescher Straße wird der Gehweg mit einer Breite von ca. 2,25m neu erstellt und an den anschließenden Bestand herangeführt. Die Fahrbahnen werden ebenfalls mit lärmoptimiertem Asphalt saniert und neu aufgeteilt. Der Radverkehr wird stadteinwärts auf einem Radschutz- bzw. Radfahrstreifen neben

einer rund 5,00m überbreiten Fahrbahn für den Kfz-Verkehr geführt. Auf der Südseite wird der Radverkehr auf einem 1,50m breiten Radschutzstreifen neben zwei Kfz-Fahrstreifen von je 2,75m geführt. Zum Erhalt des straßenseitigen Parkens wird die Nebenanlage der Fahrbahn so umgestaltet, dass ein 2,75m breiter Parkstreifen (einschl. Sicherheitstrennstreifen zum Radverkehr) und ein Gehweg in einer Breite von 2,00m bis 2,50m entstehen.

Am Knoten Schildescher Straße wird allseitig indirektes Linksabbiegen für Radfahrer eingerichtet.

Die bestehende Überspannungsbeleuchtung bleibt erhalten.

2.3 Abschnitt zwischen Schildescher Straße und Beckhausstraße (Anlage 5)

Der Erhaltungszustand erfordert voraussichtlich neben dem Austausch der Fahrbahnrippen und Bordsteinprovisorien mittelfristig eine Asphaltdeckschichtsanierung.

Stadauswärts wird der Querschnitt mit einer zweistreifigen Kfz-Verkehrsführung (2x2,75m) sowie einem 1,50m breiten Radschutzstreifen zzgl. 0,50m Sicherheitstrennstreifen zu den Längsparkständen fortgeführt.

In der Fahrtrichtung stadteinwärts wird zwischen Beckhausstraße und Schildescher Straße ein überbreiter einstreifiger Fahrbahnquerschnitt von 5,00 m Breite vorgesehen, neben dem der Radverkehr auf 1,50 m breiten Schutzstreifen mit 0,50 m Abstand zu den Längsparkständen geführt wird.

Der begrünte Mittelstreifen erhält eine Baumreihe, die Standorte werden an die bestehende Überspannungsbeleuchtung angepasst.

2.4 Knotenpunkt Beckhausstraße

Zugunsten der Anlage von Radverkehrsanlagen im baulichen Bestand wird neben der Organisation des Kfz-Längsverkehrs in überbreiten Fahrbahnen das Geradeausfahren aus der Walther-Rathenau-Straße in die Beckhausstraße sowie das Linksabbiegen aus der Herforder Straße in die Beckhausstraße auf jeweils eine Fahrspur von 3,00 bzw. 3,25 m Breite reduziert.

Die Abnahme der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes - insbesondere in der nachmittäglichen Spitzenstunde - wird als insgesamt noch vertretbar eingestuft.

In der östlichen Herforder Straße wird das Querschnittsprinzip der Kombination aus Radschutzstreifen und überbreiten Fahrbahnen nur in den Bereichen ausreichender Querschnittsbreite (ohne Parkstreifen) fortgeführt.

Der querende Nord-Süd-Radverkehr wird auf Radfahrstreifen geführt. Deren Einleitung aus dem vorhandenen Hochbordradweg erfolgt über Weichen im Bereich der beginnenden Rechtsabbiegespuren. Rechtsabbieger aus der Beckhausstraße und der Walther-Rathenau-Straße werden über die vorhandenen Nebenanlagen (teils außerhalb der Signalisierung) geführt. Das Linksein- und -abbiegen des Radverkehrs erfolgt einzelfallbezogen unter Berücksichtigung von vorhandener Infrastruktur (Straßenkörper und Versorgungsleitungen) teils direkt, teils indirekt.

3. Realisierungskosten

Die Baukosten werden nach derzeitigem Stand der Vorplanung wie folgt abgeschätzt:

3.1 Abschnitt zwischen Nahariyastraße und Schildescher Straße

717.000 €	Straßenbaukosten (Ausbau Westseite nördlich Privatstraße, Neuanlage Nebenanlagen und Mittelstreifen, Fahrbahnsanierung inkl. Umbau des Knotenpunktes Privatstraße, Umbau der Nebenanlagen Westseite südlich Privatstraße, Umbau der Nebenanlagen Südseite nördlich Brökerstraße), Fahrbahnsanierung Restbereiche
335.000 €	Lichtsignalanlagen: Errichtung der Lichtsignalanlage Privatstraße sowie der Anpassung der Lichtsignalanlagen Nahariyastraße und Schildescher Straße
110.000 €	Passive Lärmschutzmaßnahmen: vorläufige Abschätzung bei Einrichtung der Lichtsignalanlage
215.000 €	Ergänzung der Beleuchtung
4.000 €	Grunderwerb
1.371.000 €	Summe Kostenschätzung

3.2 Abschnitt zwischen Schildescher Straße und Beckhausstraße einschl. Knotenpunkt

338.000 €	Straßenbaukosten (Aus- und Umbau von Geh- und Radwegflächen, Umgestaltung des Mittelstreifens, Sanierung der Fahrbahnen)
40.000 €	Lichtsignalanlage: Anpassung Knoten Beckhausstraße
378.000 €	Summe Kostenschätzung

4. Finanzierung und abschnittsweise Realisierung

4.1 Realisierungsabschnitte und Zwischenzustände

Ausbauabschnitt zwischen Nahariyastraße und Schildescher Straße: Die Realisierung dieses Bauabschnitts mit Förderung aus dem KomInvest-Programm ist in 2018 vorgesehen. Im Bereich des Knotenpunktes mit der Privatstraße wird möglicherweise zunächst ein Zwischenzustand (**Anlage 6**) realisiert, der erst mit Umsetzung der städtebaulichen Entwicklung zu einer durch Erschließungsvertrag mitfinanzierten Endausrüstung mit einer Lichtsignalanlage führt.

Sanierungsabschnitt zwischen Schildescher Straße und Beckhausstraße:
Dieser Bauabschnitt wird im Rahmen einer mittelfristig zu erwartenden Asphaltdeckschichtsanierung umgesetzt.

Anschlussabschnitt zwischen Willy-Brandt-Platz und Nahariyastraße:

Dieser Abschnitt erfährt keine verkehrsplanerische Umgestaltung.
Zwischen Brandenburger Straße und Nahriyastraße ist eine Asphaltdeckschichtsanierung der Fahrbahn im Bestandsquerschnitt geplant.
In den Nebenanlagen wird die Beleuchtung durch Gehwegleuchten vom Typ Vulkan Krefeld in LED-Technik auf 3,50m hohen Masten fortgeführt.

4.2 Straßenbaubeiträge

Ausbauabschnitt zwischen Nahriyastraße und Schildescher Straße:

Eine Beitragspflicht gemäß Kommunalabgabengesetz bzw. Baugesetzbuch wird voraussichtlich für folgende Teileinrichtungen ausgelöst:

- Westseite: Rinnen südlich Privatstraße, Geh- und Radweg südlich Brökerstraße, Grünstreifen, Radweg/-fahrstreifen zwischen Schildescher Straße und Brökerstraße
- Mittelstreifen in Bereichen der Neuanlage
- Ostseite: Parkstreifen zwischen Brökerstraße und August-Bebel-Straße
- Neuanlage der Beleuchtung

Anschließende Abschnitte

- **zwischen Schildescher Straße und Beckhausstraße und**
- **zwischen Willy-Brandt-Platz und Nahriyastraße:**

Die Frage der Beitragsfähigkeit der straßenbautechnischen Ertüchtigung und der Ergänzung der Beleuchtung wird im Vorfeld der Maßnahmen (Detaillierung des Sanierungsumfangs, Bildung abrechenbarer Abschnitte) geprüft.

4.3 Förderung KomInvest

Ausbauabschnitt zwischen Nahriyastraße und Schildescher Straße:

Dieser Abschnitt ist durch Ratsbeschluss vom 28.04.2016 zur kurzfristigen Anmeldung im Förderprogramm Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (Radwege) vorgesehen. Hier ist mit einer Förderung von 90% der zuwendungsfähigen Kosten (Fahrbahn und Radwege unter Abzug der Straßenbaubeiträge) auszugehen.

4.4 Kostenbeteiligung Erschließungsvertrag

Ausbauabschnitt zwischen Nahriyastraße und Schildescher Straße:

Im Rahmen der Konkretisierung der städtebaulichen Entwicklung ist für den lichtsignalgeregelten Anschluss der Privatstraße eine Kostenbeteiligung des Vorhabenträgers für die Lichtsignalanlage über einen Erschließungsvertrag vorgesehen.

4.5 Folgekosten

Für den Straßenkörper erhöhen sich die Erhaltungskosten um die Erweiterung der Verkehrsfläche. Rund 4.000 m² zusätzliche Verkehrsfläche erzeugen rechnerisch rund 9.000 € jährliche Unterhaltungs- und Entwässerungskosten sowie 12.000 € jährliche Abschreibungen. Dem gegenüber steht die tatsächliche Reduzierung der Unterhaltungskosten für alle sanierten Teilbereiche.

Die Folgekosten für die Beleuchtung erhöhen sich um rund 19.000 € jährlich.

Oberbürgermeister	
Clausen	