

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Brackwede</b>	01.12.2016	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	06.12.2016	öffentlich

### Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

## Umgestaltung der Hauptstraße – Entwurfsplanung und weiteres Vorgehen

### Betroffene Produktgruppe

11.12.03 - Verkehrliche Planung

### Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planung bis zum politischen Beschluss

### Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Realisierungskosten: 5,2 Mio. €

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

Bezirksvertretung Brackwede, 21.01.2016, TOP 15, 2570/2014-2020  
Stadtentwicklungsausschuss, 02.02.2016, TOP 11, 2570/2014-2020  
Bezirksvertretung Brackwede, 07.04.2016, TOP 6, 1. Lesung und mündlicher Bericht  
Bezirksvertretung Brackwede, 19.05.2016, TOP 8, 3174/2014-2020  
Stadtentwicklungsausschuss, 24.05.2016, TOP 7, 3174/2014-2020  
Bezirksvertretung Brackwede, 27.10.2016, TOP 7, mündlicher Bericht  
Stadtentwicklungsausschuss, 08.11.2016, TOP 14, mündlicher Bericht

### Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Brackwede empfiehlt dem Stadtentwicklungsausschuss für die Umgestaltung der Hauptstraße folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Der vorgelegten Planung wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung führt gemeinsam mit moBiel eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Grundlage das Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz bei der Bezirksregierung zu beantragen.

## **Begründung:**

### **Ausgangssituation**

Die Stadtbahnanlagen in der Hauptstraße müssen dringend erneuert werden. Gleichzeitig soll die Zielsetzung im Personenbeförderungsgesetz zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 erfüllt und die Haltestellen zwischen Gaswerkstraße und Windelsbleicher Straße sollen entsprechend ausgebaut werden. Ein weiteres Ziel ist die Behebung gestalterischer Mängel, um die Aufenthaltsqualität des Straßenzuges zu verbessern. Unter dieser Maßgabe sind im Vorfeld sowohl Beschlüsse zur Systemfrage als auch zu den Haltestellenstandorten und deren Gestaltung gefasst und den Planungen zugrunde gelegt worden.

### **Grundsätze der Entwurfsplanung**

Die Planung basiert auf folgenden Entwurfsgrundsätzen:

- Für die Stadtbahn wird auf Grundlage des Beschlusses im Stadtentwicklungsausschuss vom 02.02.2016 ein hochfluriges System vorausgesetzt.
- Mit Blick auf einen weiteren Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 24.05.2016 werden die Stadtbahnhaltestellen an den beschlossenen Standorten positioniert und nach den Grundsätzen des Hochbahnsteiges 2.0 umgebaut.
- Achslage und Gestaltung der verkehrlichen Anlagen folgen der städtebaulich besonders bedeutenden Sichtachse zur Kirche hin.
- Der Radverkehr wird mittels Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt.
- Die gesamte Hauptstraße kann weiterhin vom Pkw-Verkehr befahren werden.
- Aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche und aus Gründen der Verkehrssicherheit bleibt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch künftig auf 30 km/h begrenzt.
- Es werden so viele Parkplätze wie möglich angeordnet.
- Für den Fußgängerverkehr und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität werden die Seitenbereiche möglichst breit angelegt.
- Darüber hinaus entstehen an den Bahnsteigzugängen zusätzlich sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr.
- Als gestaltendes lineares Element ist eine durchgehende Baumreihe mit stadtverträglicher Bepflanzung vorgesehen.

### **Ergebnisse des Planungsprozesses**

Der Hochbahnsteig 2.0 soll sich individuell aus dem Stadtraum entwickeln. Aus diesem Grund wird abweichend von dem weiter oben bereits erwähnten Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses zum „Barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestellen in der Hauptstraße“ empfohlen, die Merkmale aus dem Baukasten des Hochbahnsteiges 2.0 jeweils auf die individuellen Anforderungen der **Stadtbahnhaltestellen** im Planungsbereich anzuwenden (Anlage 1). Innerhalb des Planungsprozesses haben sich für die Gestaltung folgende Parameter

ergeben:

- Unter der Prämisse, die Kapazitäten des ruhenden Verkehrs durch die Umgestaltung nicht über Gebühr zu beeinträchtigen, ist auf eine Absenkung der Gleise an der Haltestelle Gaswerkstraße verzichtet worden. In diesem Kontext wird nur jeweils eine Busposition eingerichtet, da an dieser Position lediglich Bedarfs- und Gelegenheitsverkehre stattfinden. Somit können hier straßenbegleitende Parkplätze angeboten werden. Eine Verkürzung ist aufgrund der räumlichen Situation nicht erforderlich und würde den Stadtbahnbetrieb an Veranstaltungstagen erschweren, wenn die Hauptstraße in Teilen für den Verkehr gesperrt ist und die Linien an der Haltestelle enden und wenden müssen (Anlage 2).
- An der Position Kirche Ost ist aufgrund der räumlichen Verhältnisse die Verkürzung des Hochbahnsteigs erforderlich, um den Bahnsteig beidseitig über Rampen zugänglich zu machen und die Fußgängerquerung am östlichen Bahnsteigzugang außerhalb des Einmündungsbereichs mit der Heubergerstraße anlegen zu können. Eine Gleisabsenkung würde in diesem Bereich die Erschließung angrenzender Grundstücke sowie die Anbindung des untergeordneten Straßennetzes unterbinden und ist daher nicht weiterverfolgt worden (Anlage 3).
- Da der Hochbahnsteig 2.0 für den zentralen Bereich der Hauptstraße entwickelt worden ist, kommen an der Haltestellenposition „östlich Germanenstraße“ alle Merkmale zum Einsatz (Anlage 4).

An den Zugängen zu den Hochbahnsteigen entstehen für den **Fußgängerverkehr** zusätzliche Querungsmöglichkeiten, womit die Überquerbarkeit der Hauptstraße deutlich verbessert und sicherer gestaltet wird. Im zentralen Bereich nimmt der neue Bahnsteig die stärkste Fußgängerbeziehung aus der überbauten Normannenstraße am östlichen Bahnsteigzugang auf und bietet hier demnächst einen ca. 40 m langen und 3 bis 4 m tiefen Querungsbereich an, siehe Anlage 4. Zwischen Westfalen- und Germanenstraße bleibt die heute bestehende Fußgängersignalanlage zur Sicherung des Schulweges erhalten (Anlage 5).

Die neue Trassierung und der Straßenquerschnitt sind so geplant, dass auch an vorhandenen **Engstellen** (z.B. Höhe Metzgerei Kohlstedde, Wikingerstraße) ausreichend breite Fußwege ohne Konflikte mit dem Radverkehr verbleiben (Anlage 6).

Der **ruhende Kfz-Verkehr** wurde unter der Prämisse „so viel Parken wie möglich“ berücksichtigt. Im Ergebnis dazu stehen zwischen Gaswerkstraße/Hexenbrink und Bodelschwingh-/Berliner Straße künftig 93 Stellplätze zur Verfügung (Anlage 7). Gemessen am Bestand verringert sich die Anzahl um 18 Stellplätze. Da auf den nördlich und südlich der Hauptstraße gelegenen Parkplätzen noch Kapazitätsreserven vorhanden sind, ist eine Kompensation im Umfeld der Hauptstraße möglich.

Der **Radverkehr** wird durchgängig straßenbündig auf Schutzstreifen geführt. Lediglich im Bereich des Hochbahnsteiges und der Querungen im zentralen Bereich wird diese Führung auf einer Länge von ca. 150 m aufgelöst. Ausschlaggebend hierfür ist, dass die Bushaltestellen an den jeweils rechten Fahrbahnrändern innerhalb des Hochbahnsteigbereichs angeordnet werden. Der **Kfz-Verkehr** kann weiterhin die Hauptstraße auf gesamter Länge befahren.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die Kostenschätzung für die Umgestaltung der Hauptstraße ergibt für die Straßenbaumaßnahmen Baukosten in Höhe von ca. 5,2 Mio. €. Für den Anteil, der dem Radverkehr zugutekommt, sind Fördermittel aus der nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums beantragt worden. Ein verbindlicher Bewilligungsbescheid liegt bislang noch nicht vor.

Für die Sanierung der Gleise und den barrierefreien Ausbau der Hochbahnsteige fallen zusätzlich Kosten in Höhe von rund 9,0 Mio. € an. Hierfür sind beim Zweckverband Nahverkehr

Westfalen-Lippe (NWL) Fördermittel aus der „Pauschalierter Investitionsförderung“ nach §12 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) beantragt worden. Eine entsprechende Einplanungszusage in Höhe von 8,14 Mio. € ist erteilt worden. Ein verbindlicher Förderbescheid kann erst nach Planfeststellung erteilt werden. Derzeit wird geprüft, ob für die Maßnahme Anliegerbeiträge gemäß § 8 Kommunales Abgabengesetz (KAG) anfallen.

### Weiteres Vorgehen

Das erforderliche Baurecht für die Realisierung der Maßnahme wird über ein Planfeststellungsverfahren erlangt. Die zuständige Behörde hierfür ist die Bezirksregierung Detmold.

Da die Umgestaltung der Hauptstraße in der Öffentlichkeit auf geteiltes Echo stößt, wird der Einbeziehung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger großes Gewicht beigemessen. Hierfür soll in einem ersten Schritt eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden. In diesem Termin, der noch außerhalb des formellen Planfeststellungsverfahrens durchgeführt wird, informieren moBiel und Amt für Verkehr über die Inhalte und diskutieren Chancen und Risiken des Vorhabens mit den Bürgerinnen und Bürgern. Die geäußerten Bedenken und Anregungen werden sofern möglich und sinnvoll in die Unterlagen eingearbeitet und der Politik vor Beantragung des Planfeststellungsverfahrens vorgelegt.

Im weiteren Verfahren erfolgt die Einbeziehung der betroffenen Öffentlichkeit formal innerhalb des Anhörungsverfahrens, wofür dann die Bezirksregierung Detmold die zuständige Behörde sein wird (Anlage 8).

Die Gestaltung der Seitenräume, die Materialwahl sowie die Möblierung des Stadtraumes und der Haltestellenbereiche sind nicht planfeststellungsrelevant und daher noch nicht Bestandteil der vorliegenden Planungen. Dieser Schritt wird parallel zum Genehmigungsverfahren in enger Abstimmung mit der Bezirkspolitik ablaufen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss