

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Schildesche</b>	15.11.2018	öffentlich
<b>Seniorenrat</b>	21.11.2018	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	27.11.2018	öffentlich
<b>Beirat für Behindertenfragen</b>	28.11.2018	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p><b>Umbau der Jöllenbecker Straße zur Ertüchtigung für den VAMOS-Einsatz, Herstellung der Barrierefreiheit und Verringerung der funktionalen Mängel für den Rad- und Fußgängerverkehr</b></p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.12.04.02 ÖPNV Planung</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>Planungen bis zum politischen Beschluss</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>Haushalt BBVG – Kostenermittlung erfolgt im Laufe des weiteren Verfahrens</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>---</p>
<p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Die Bezirksvertretung Schildesche und der Seniorenrat empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt vorbehaltlich der Empfehlung des Beirates für Behindertenfragen, der Beirat für Behindertenfragen empfiehlt: Die Planungen zum Umbau der Jöllenbecker Straße sollen auf Basis des Vorplanungskonzeptes weitergeführt werden unter Berücksichtigung der im Folgenden beschriebenen Rahmenvorgaben. Diese beinhalten die Ertüchtigung für den VAMOS-Einsatz auf eigenem Bahnkörper, die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit und die Verringerung der funktionalen Mängel für den Rad- und Fußverkehr. Die dargestellte Vorplanung dient als Grundlage für die Genehmigungsplanung. Die Planfeststellung soll bei Vorliegen der Genehmigungsplanung beantragt werden.</p>

## **Begründung:**

Um den aktuellen und künftigen verkehrlichen Ansprüchen gerecht werden zu können, soll die Jöllenbecker Straße auf einer Länge von ca. 1,4 km im Abschnitt von der Tunneleinfahrt und Tunnelausfahrt der Stadtbahn bis zur Endstelle Babenhausen Süd angepasst werden. In diesem Abschnitt sollen die folgenden vorhandenen Defizite durch eine Neuordnung des Verkehrsraumes beseitigt und bestehende betriebliche Aspekte optimiert werden:

### Ertüchtigung der Stadtbahn für den VAMOS-Einsatz:

Um die neue Stadtbahngeneration "VAMOS" zukünftig auf dem gesamten Stadtbahnnetz einsetzen zu können, sollen nach und nach alle derzeit noch nicht für den VAMOS-Einsatz tauglichen Streckenabschnitte an den neuen Fahrzeugtyp angepasst werden. Auf der Jöllenbecker Straße ist derzeit ein Einsatz nicht möglich, da dieser aufgrund der breiteren Fahrzeugkonstruktion mehr Platz benötigt als heute vorhanden ist.

Die notwendige Verbreiterung des Verkehrsraumes der Stadtbahn für den geplanten, künftigen VAMOS-Einsatz kann bei Erhalt eines besonderen Bahnkörpers nur unter Inanspruchnahme des übrigen Verkehrsraumes erfolgen. Bei einer einfachen Verbreiterung des heutigen Gleiskörpers wäre die Spurbreite für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht mehr ausreichend. Um dennoch einen Eingriff in den Parkraum und die Nebenanlagen zu vermeiden, besteht die Möglichkeit einer Führung der Stadtbahn auf der Fahrbahn. Eine solche straßenbündige Stadtbahnführung verringert jedoch die Betriebsstabilität der Stadtbahn sowie die Verkehrsqualität des MIV und ist deshalb zu vermeiden. Die Beibehaltung des eigenen Bahnkörpers ist zudem Voraussetzung für die Förderung des VAMOS-Umbaus durch Landesmittel.

Daher wird empfohlen, einen besonderen Bahnkörper weitgehend beizubehalten und den gesamten Verkehrsraum samt den Nebenanlagen anzupassen. So kann der Verkehrsraum neu aufgeteilt und auch eine Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr erreicht werden.

### Herstellung der Barrierefreiheit:

Die Haltestellen Lange Straße und Voltmannstraße sind mit Einstiegen von der Straße bzw. von Niedrigbahnsteigen aus nicht barrierefrei ausgeführt. Aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung, eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erreichen, ist an diesen Haltestellen die vollständige Barrierefreiheit durch den Bau eines Hochbahnsteiges sicher zu stellen.

An der Haltestelle Lange Straße wird eine straßenbündige Führung der Stadtbahn vorgeschlagen. So kann eine übermäßige Beanspruchung privater Flächen und damit unnötiger Grunderwerb vermieden werden, ohne die Stadtbahn gravierend einschränken zu müssen. Des Weiteren wird der Knoten Jöllenbecker Straße/ Lange Straße eine Vollsignalisierung erhalten, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der barrierefreie Bahnsteig wird nördlich des Knotens Lange Straße / Jöllenbecker Straße errichtet werden. Es wird einen südlichen Zugang mit einer Rampe geben und einen nördlichen Zugang, welcher aus Platzgründen ausschließlich eine Treppe aufweist. Die Straße Schelpsheide wird durch den Hochbahnsteig nur noch für Rechtsabbieger befahrbar sein. Das Linksabbiegen aus der Jöllenbecker Straße in die Lange Straße wird durch eine Linksabbiegerspur parallel zum Bahnsteig ermöglicht und somit sicherer geführt als im Bestand. Die Anlieferung der dort ansässigen Nahversorger wird lediglich um wenige Meter verlegt.

Die Haltestelle Voltmannstraße wird ebenfalls einen Hochbahnsteig erhalten. Dieser liegt südlich des Knotens Jöllenbecker Straße / Voltmannstraße und wird sich in Mittellage in der Jöllenbecker Straße befinden. Die neue Lage des Hochbahnsteiges impliziert eine Neugestaltung des Knotens Jöllenbecker Straße/ Voltmannstraße. Die Stadtbahn wird den Knoten in Mittellage überqueren und anschließend in die Endstelle Babenhausen Süd einfahren. Hierdurch wird der letzte planmäßig befahrene eingleisige Abschnitt im Bielefelder Stadtbahnnetz beseitigt.

### Planungsparameter:

Die Konzeptplanung überplant den gesamten Verkehrsraum. Als Planungsziel sind die Anlage

eines besonderen Bahnkörpers, von barrierefreien Hochbahnsteigen an den Haltestellen Lange Straße und Voltmannstraße sowie eine Radverkehrsführung auf dem Hochbord im Regellaß (an Engstellen nicht möglich) berücksichtigt.

In einzelnen Bereichen ist es jedoch notwendig, aufgrund der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Fläche auf Sonderlösungen auszuweichen:

Im Bereich der Tunneleinfahrt soll die Stadtbahn um ca. 20 cm in Richtung Straßenmitte verschoben werden, um eine Einfahrt auch für den VAMOS zu ermöglichen. Die Fahrbahn und die Nebenanlagen verbleiben an dieser Stelle aus Platzgründen wie im Bestand.

Ebenso sollen gem. Planungskonzept im Verlauf der Haltestelle „Auf der Hufe“ die Nebenanlagen wie im Bestand verbleiben. Hier wird der Mehrbedarf an Fläche für die Stadtbahn aus der Fahrbahn gewonnen, die dann in diesem Abschnitt auf 3 m reduziert wird. Dies ist erforderlich, um einen Eingriff in den Park am Meierteich vermeiden zu können.

Nördlich der Haltestelle Koblenzer Straße auf Höhe des Hauses Jöllenbecker Straße Nr. 259 ist der Verkehrsraum auf der Westseite auf einem kleinen Abschnitt aufgrund der dort vorhandenen Bebauung einzuschränken. Dies führt in diesem Abschnitt zu einer Breite des Seitenraumes von ca. 2,8 m, die für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stehen.

Der Erhalt der besonderen Bahnkörper und Verbesserungen für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für den Radverkehr sind nur durch Reduzierung von Stellplätzen in den Seitenbereichen nebst einem Wegfall des dort vorhandenen Baumbestandes zu realisieren. In den Nebenstraßen ist die Auslastung der Stellplätze ausreichend gering, sodass dort hinreichend Stellplätze zur Verfügung stehen. Dies hat eine Stellplatzerhebung am 27.04.2017 ergeben.

Die Regelbreiten für Fahrbahnen müssen auf weiten Teilen des Planungsbereiches unterschritten werden. Vorgesehen ist hier eine Fahrspurbreite von 3,10 m (sonst 3,25 m).

Im Januar und Februar 2018 wurde die Planung zur Jöllenbecker Straße im Rahmen einer vorzeitigen Beteiligung von Verbänden der AG SpuReN vorgestellt. Im Rahmen dieser diskutieren Verbände zusammen mit der Stadt Bielefeld aktuelle Planungen und erhalten somit die Möglichkeit, in einer frühen Planungsphase Anregungen zu geben. Als Ergebnis dieser Beratungen werden auf der Jöllenbecker Straße eigene Fahrspuren für die Stadtbahn durch die AG SpuReN mitgetragen. Damit wird auch das Erfordernis eines Vollumbaus der Straße durch die AG SpuReN mitgetragen. Vertiefende Diskussionen ergaben sich bezüglich der Radverkehrsführung, welche im folgenden Kapitel erörtert werden.

#### Beseitigung von funktionalen Mängeln für den Rad- und Fußverkehr:

Neben der Anpassung des Verkehrsraumes der Stadtbahn ist ein weiteres planerisches Ziel, die bestehenden funktionalen Mängel für den Rad- und Fußverkehr zu verringern. Die Anpassung des gesamten Querschnittes hat hier den weiteren Vorteil, dass die bisherige Führung des Radverkehrs in den Nebenanlagen verbreitert werden kann, sodass eine komfortablere und sicherere Führung des Radverkehrs ermöglicht wird.

Die ursprünglich der AG Verkehr der BV Schildesche vorgestellte Variante sah die Führung des Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen auf der Straße vor. In der AG SpuReN wurde eine zweite Variante vorgeschlagen, welche eine im Vergleich zum Bestand verbreiterte Führung der Radfahrerinnen und Radfahrer auf einem Hochbordradweg vorsieht. Die unten genannten Argumente für diese Varianten wurden teilweise während der Sitzung der AG SpuReN gefunden und erörtert:

- Der Hochbordradweg ermöglicht wahrscheinlich den Erhalt von zusätzlichen Bäumen bzw. weiteren Neupflanzungen. Eine abschließende Aussage hierzu ist beim aktuellen Planungsstand jedoch nicht möglich.
- Beim Hochbordradweg ist nur eine sehr geringe Verschiebung der Borde im Vergleich zum Bestand erforderlich. Hierdurch werden wahrscheinlich weniger Leitungsverlegungen erforderlich, was zu geringeren Kosten und einer schnelleren Bauzeit führen kann.
- Wichtig ist beim Hochbordradweg eine geeignete Führung im Einmündungs-/ Kreuzungsbereich zur Erhöhung der Sicherheit. Hierbei sollen die Radfahrenden im Sichtfeld von abbiegenden Kfz geführt werden.
- An Engstellen ist eine Einengung des Radweges auf 1,30 m Breite zzgl.

Sicherheitstrennstreifen erforderlich. Dies führt jedoch trotzdem zu einer Verbreiterung der Radverkehrsanlagen im Vergleich zum Bestand.

- Bei der Führung des Radverkehrs auf der Straße sind Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr zu erwarten, da eine regelwidrige Nutzung des Radfahrstreifens durch Kraftfahrzeuge befürchtet wird. Diese Nutzung geht vor allem von Kurzzeitznutzung zum Beispiel durch Paketzusteller aus.

Auf der anderen Seite spricht für die Variante Radfahrstreifen:

- Eine Führung des Radverkehrs im Regellaß von 1,85 m Breite ist auf ganzer Länge möglich.
- Es sind keine Konflikte mit Fußgängern zu erwarten.
- Eine ruhigere Führung ohne Absenkungen an Einmündungen ist möglich.
- Im Vergleich zum Hochbordradweg können acht Stellplätze mehr erhalten werden.

Die AG SpuReN hat sich mehrheitlich dafür ausgesprochen, den Hochbordradweg in der weiteren Planung vorzusetzen. Zwei Teilnehmer präferierten den Radfahrstreifen.

Der Empfehlung der AG SpuReN wird seitens moBiel und Amt für Verkehr gefolgt, sodass die Verwaltung der Politik vorschlägt, die Variante Hochbordradweg zur weiteren Vertiefung der Planung zu beschließen.

Aufgrund des Umfanges des Planwerkes werden die Lagepläne ausschließlich digital zur Verfügung gestellt.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Förderfähigkeit des VAMOS-Umbaus und des barrierefreien Ausbaus unter Beibehaltung eines eigenen Bahnkörpers ist voraussichtlich gegeben.

Die Nebenanlagen sind wahrscheinlich nicht förderfähig.

Eine vertiefende Kostenberechnung wird im weiteren Verfahren erstellt.

Weiteres Vorgehen:

Nach Zustimmung der Politik soll auf Basis des bestehenden Planungskonzeptes ein detaillierter Entwurf erarbeitet werden und in die weitere Abstimmung gegeben werden. Anschließend wird die Beantragung der Planfeststellung vorbereitet. Über das weitere Verfahren werden die Gremien der Politik informiert.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss