

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	31.10.2019	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	29.10.2019	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes) Emissionsfreie Innenstadt (EFRE 2014-2020)
Betroffene Produktgruppe 11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen
Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen Planungen bis zum politischen Beschluss
Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan Auswirkungen auf den Finanzplan: 0,31 Mio. € Auszahlung im Jahr der Herstellung Auswirkungen auf den Ergebnisplan: Keine Erhöhung der Mittel für die Straßenunterhaltung und Entwässerung, Abschreibungsaufwand von jährlich 8.000 €
Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.) -
Beschlussvorschlag: Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt, die Bezirksvertretung Mitte nimmt zur Kenntnis: Dem Umbau der Friedrich-Ebert-Straße zw. Herforder Straße und Kesselbrink entsprechend der Variante I (Radweg auf Hochbord) wird zugestimmt.
Begründung
Anlass Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld hatte in seiner Sitzung am 23. Mai 2017 die Aufnahme der o. g. Maßnahme in die Fördermaßnahme >emissionsfreie Innenstadt< beschlossen (Drucksachen-Nr. 4883/2014-2020). Ziele der Fördermaßnahme >emissionsfreie Innenstadt< sind Lärminderung (Reduzierung eines Fahrstreifens) und Luftreinhaltung (Anlage von Radverkehrsanlagen). Im Rahmen der Fördermaßnahme soll der Umbau des Jahnplatzes sowie der Friedrich-Ebert-Straße bis Mitte 2022 realisiert sein. Die Friedrich-Ebert-Straße ist eine wichtige Rad- und Fußwegebeziehung zwischen Kesselbrink und der Fußgängerzone in der Neustadt. Sie ist zudem Bestandteil des Radroutennetzes NRW.

Heute wird der Radverkehr auf einem nördlich der Straße verlaufenden Hochbord-Radweg geführt, der in beiden Richtungen befahren werden kann. An der Straße Kesselbrink wird der Zweirichtungsradweg in richtungsbezogene Anlagen aufgelöst, hier wird die Querung der stark vom Busverkehr frequentierten Straße erforderlich. Der Radverkehr kann nur indirekt links abbiegen. Aufgrund des starken Fußverkehrsaufkommens kommt es auf der Nebenanlage aber auch im Knotenpunktbereich immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen. Daher ist geplant, für diesen rund 200 m langen Abschnitt zwischen Herforder Straße und Kesselbrink auf der südlichen Straßenseite eine richtungsbezogene Radverkehrsführung anzubieten.

Bewertung der Bestandssituation

Die Friedrich-Ebert-Straße ist eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße und eine Straße III. Ordnung. Sie fungiert als eine ÖPNV-Hauptverbindung in Richtung Jahnplatz und Hauptbahnhof.

Es besteht in dem o. g. Abschnitt eine Tempo-50-Regelung. Entsprechend einer Verkehrszählung vom 5. September 2019 hat die Verkehrsbelastung in der Friedrich-Ebert-Straße einen DTV von rd. 5057 Kfz/24h ergeben. Der Schwerverkehrsanteil (inkl. Busverkehr) liegt bei rd. 20%. Die Radverkehrsstärke beträgt rd. 1400 Radfahrer/24h.

Derzeit existiert ein rd. 2,80m bis 3,80m breiter **Gehweg** auf der Südseite. Auf der Nordseite ist ein 2,40m – 4,40m breiter Gehweg der neben einem 1,90 m breiten **Zweirichtungsradweg** angelegt ist.

Der nördliche Gehweg und der Zweirichtungsradweg sind bei vorhandener Verkehrsstärke entsprechend der technischen Regelwerke für Verkehrsplanungen (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen [RASt], Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA]) zu schmal. Zudem ist das indirekte Linksabbiegen für den Radfahrer im Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße/Kesselbrink kritisch zu betrachten, da es immer wieder zu Konflikten mit dem Fußverkehr und dem Radverkehr kommt.

Dementsprechend fehlt für den Radverkehr in Fahrtrichtung Kesselbrink eine Führung auf der Südseite der Friedrich-Ebert-Straße.

Auch im Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße/Herforder Straße entspricht die Breite der Radwege mit 1,30m bis 1,50 m nicht dem technischen Regelwerk.

Für den **ÖPNV** liegt im Planungsraum die Bushaltestelle „Jahnplatz Nord“. Diese Haltestelle dient ausschließlich dem Ausstieg für die Fahrgäste. Die Haltestelle ist nicht barrierefrei ausgestattet. Auf dem genannten Abschnitt befindet sich ein Bussonderfahrstreifen der eine Breite von ca. 3,00 m aufweist, was nach der RASt 06 bei einer erheblich eingeschränkten Flächenverfügbarkeit die Mindestbreite ist. Der Regelfall mit einer Breite von 3,50m ist anzustreben.

Aufgrund der hohen Konzentration der Buslinien in der Friedrich-Ebert-Straße ist die Beibehaltung des Bussonderfahrstreifens notwendig.

Für den **Kfz-Verkehr** ist derzeit eine Einbahnstraße angeordnet mit jeweils drei Fahrstreifen in Richtung Stresemannstraße. Bis etwa zur Mitte des Straßenabschnittes, an der Signalisierung, ist eine Fahrspur als Bussonderfahrstreifen ausgebildet. Geordnete Aufstellmöglichkeiten für 2 Kfz-Linksabbiegerfahrspuren in die Herforder Straße und eine Rechtsabbiegefahrspur in die Herforder Straße stehen zur Verfügung.

Auf der Südseite befindet sich ein etwa 60 m langer Parkstreifen auf Höhe der Volksbank mit einer Breite von 2,00m.

Durch die Besonderheit von Einzelhandel, Gastronomie und einer Bank auf der Südseite der Friedrich-Ebert-Straße sind zurzeit **Sondernutzungen** für Gehwegteilflächen genehmigt. Außerdem gibt es Genehmigungen für zeitbegrenzten Aufenthalt von **Lieferverkehr** zum Be- und Entladen auf dem Gehweg.

Planung

Ziele der Planung sind die Beseitigung der o. g. Defizite und dabei insbesondere die Anlage von regelwerkskonformen, sicheren und komfortablen Fußverkehrsanlagen aufgrund des hohen Fußverkehrsaufkommen in der Friedrich-Ebert-Straße, aber auch im Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße/Herforder Straße, die Anlage von regelwerkskonformen, sicheren und komfortablen Radverkehrsanlagen, der barrierefreie Ausbau der Bushaltestelle „Jahnplatz Nord“, Optimierung der Fahrspurbreiten, insbesondere des Bussonderfahrstreifens.

Im Rahmen der Planungen können die o. g. Ziele jedoch nur unter der Auflösung einer Fahrspur in der Friedrich-Ebert-Straße erreicht werden.

Hinsichtlich möglicher Radverkehrsführungen wurden insgesamt drei Varianten erarbeitet:

Variante I – Radweg auf Hochbord (straßenbegleitender Radweg) - richtungsgebunden

Variante II – Radfahrstreifen auf der Südseite und Radweg auf Hochbord auf der Nordseite

Variante III – Zweirichtungsradweg auf der Nordseite

Anlage 1 der Vorlage zeigt 2 kennzeichnende Querschnitte der Friedrich-Ebert-Straße für jede Variante.

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 10. September 2019 vorgestellt. In der Sitzung wurde mehrheitlich empfohlen, die Variante I für die weiteren Planungen zugrunde zu legen. Abweichend davon hat sich die Straßenverkehrsbehörde für die Umsetzung der Variante III ausgesprochen. Begründung sind das hohe Fußverkehrsaufkommen auf der Südseite und das Radfahrende zum Erreichen der Friedrich-Ebert-Straße nur eine Ampelphase benötigen (Variante I = 2 Ampelphasen).

Variantenbewertung / -empfehlung

Die **Variante I** (Radweg auf Hochbord) kann für eine Umsetzung empfohlen werden. Die deutliche Verbesserung der Radverkehrsführung durch die richtungsgebundenen Radverkehrsanlagen und der damit einhergehenden Reduzierung von Konfliktpotenzial durch querende Radfahrer kommt gleichzeitig der Nahmobilitätsstrategie zugute.

Eine Umsetzung der **Variante II** (Radfahrstreifen auf der Südseite) wird wegen der Konflikte zwischen den in der Einbahnstraße entgegenkommenden Kfz-Verkehr kritisch gesehen. Die Umsetzung dieser Variante kann nicht empfohlen werden. Eine vertiefende Planung erfolgte somit nicht.

Die **Variante III** (Zweirichtungsradweg) schneidet aus verkehrlicher Sicht ähnlich gut ab wie die Variante I. Leichte Nachteile ergeben sich für die Variante III, da durch richtungsgebundene Radverkehrsanlagen kein Queren der Fahrbahn nötig ist. Außerdem bieten Zweirichtungsradwege an Bushaltestellen mehr Konfliktpotenzial.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile empfiehlt die Verwaltung den Umbau der Friedrich-Ebert-Straße gemäß der Variante I entsprechend des Votums der AG SpuReN.

Die Bielefelder Standards für die Barrierefreiheit werden berücksichtigt.

Kosten | Terminplanung

Anliegerbeiträge

Für den Umbau der Friedrich-Ebert-Straße müssen keine Anliegerbeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz (KAG) für den Abschnitt zwischen der Herforder Straße und dem Kesselbrink erhoben werden, da dieser Abschnitt schon zweimal in den letzten 20 Jahren ausgebaut wurde. 1998 wurde der komplette Querschnitt und 2014 der Kanal in diesem Abschnitt erneuert. Der Antrag auf Verkürzung der Zweckbindung von 25 auf 20 Jahren für die Fördergelder wurde genehmigt. Somit entfallen mögliche zusätzliche (Teil-)Rückzahlungen von Zuschüssen.

Finanzierung

Es ist ein Antrag auf Gewährung einer Zuwendung unter Einsatz von Mitteln aus dem Europäischen Fond für regionale Entwicklung (EFRE) 2014-2020 gemäß „emissionsfreie Innenstadt“ gestellt worden. Die Maßnahme wird für den Abschnitt zwischen der Herforder Straße und dem Kesselbrink bis zu 90% gefördert (Bestandteil d. Umbau Jahnplatz 2020-2022).

Kosten

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

Gesamtkosten	Anliegerbeiträge	Zuwendung emissionsfreie Innenstadt	Eigenanteil Stadt Bielefeld
Variante I – Radweg auf Hochbord (Straßenbegleitender Radweg)			
310.000 €	0 €	279.000 €	31.000 €
Variante II – Radfahrstreifen			
230.000 €	0 €	207.000 €	23.000 €
Variante III – Zweirichtungsradweg			
225.000 €	0 €	202.500 €	22.500 €

Die erforderlichen Finanzmittel für eine Umsetzung sind im Haushalt der Stadt Bielefeld für die Jahre 2021/2022 eingestellt (vgl. nachstehende Terminplanung).

Terminplanung

Im Rahmen der Maßnahme werden umfangreiche Um- und Neuverlegungen von Versorgungsleitungen erforderlich.

Nach einer Zustimmung der Beschlussvorlage sind folgende Bearbeitungsschritte vorgesehen:

Bearbeitungsschritt	Frist
Erstellung Vorplanung	Juli 2020
Erstellung Entwurfsplanung	Oktober 2020

Erstellung Ausführungsplanung	Februar 2021
Erstellung Ausschreibungsunterlagen	Juli 2021
Ausschreibung / Vergabe	September 2021
Versorgungsleitungsbau	Dez. 2021 - März 2022
Straßenbau	März 2022 - Juni 2022
Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)	.
Moss	