

Beschlussvorlage der Verwaltung Nachtragsvorlage

Diese Vorlage

- ersetzt die Ursprungsvorlage.
 ergänzt die Ursprungsvorlage.

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	28.11.2019	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	03.12.2019	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Emissionsfreie Innenstadt (EFRE 2014-2020) Umbau Friedrich-Ebert-Straße zwischen Herforder Straße und Kesselbrink

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 - Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Auswirkungen auf den Finanzplan: 0,66 Mio. € Auszahlung im Jahr der Herstellung
Auswirkungen auf den Ergebnisplan: Keine Erhöhung der Mittel für die Straßenunterhaltung und Entwässerung, Abschreibungsaufwand von jährlich 17.000 €

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

Bezirksvertretung Mitte, 31.10.2019, TOP 8; Drucksachen-Nr. 9490/2014-2020

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

1. Dem Umbau der Friedrich-Ebert-Straße zw. Herforder Straße und Kesselbrink entsprechend der Variante I (Radweg auf Hochbord) wird zugestimmt.
2. Der Umbau des Knotenpunktes Herforder Straße/Friedrich-Ebert-Straße/Stresemannstraße erfolgt auf Basis der Variante I (2-streifiger Ausbau).

Begründung:

1. Anlass

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld hatte in seiner Sitzung am 23. Mai 2017 die Aufnahme der o. g. Maßnahme, den Umbau der Friedrich-Ebert-Straße, 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. 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.

2. Bewertung der Bestandssituation

2.1 Friedrich-Ebert-Straße

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 neben einem 1,80 m - 1,90 m breiten **Zweirichtungsradweg** (zuzügl. 50 cm Sicherheitstrennstreifen) angelegt.

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.

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.

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand fügen sich alle unterirdischen Bauwerke unproblematisch in die Planung mit ein. Bei fortlaufendem Planungsstand wird eine Detailbetrachtung sicherlich berücksichtigt werden. (Hinweis CDU in BV Mitte am 31.10.19)

2.2 Knotenpunkt Herforder Str./Friedrich-Ebert-Str./Stresemannstr.

Da der Jahnplatz zeitgleich zur Friedrich-Ebert-Straße umgebaut werden soll und die Planungsgrenze des Jahnplatzes etwa 35 m vor dem Knotenpunkt Herforder Straße/Friedrich-Ebert-Straße/Stresemannstraße, vor dem Umbau der Friedrich-Ebert-Straße endet empfiehlt die Verwaltung den Knotenpunkt mit umzubauen um eine Lücke von 35 m in der Neugestaltung des Jahnplatzes mit den umliegenden Straßen zu verhindern.

Die Herforder Straße im Bereich des Knotenpunktes ist eine Straße III. Ordnung und als innerörtliche Hauptverkehrsstraße die direkte Verbindung zum Jahnplatz mit gebündelter ÖPNV-Funktion.

Die Temporegelung für den Bereich des Knotenpunktes beträgt 50 km/h. Nach einer Verkehrszählung vom 5. September 2019 beträgt der DTV entlang der Herforder Straße rd. 16.000 Kfz/24h. Der Anteil vom Schwerverkehr liegt dabei etwa bei 7 %. Nach der Umgestaltung des Jahnplatzes ist jedoch zu erwarten, dass der DTV deutlich verringert wird.

Auf beiden Nebenanlagen der Herforder Straße führt jeweils ein richtungsgebundener **Radweg** auf Hochbord zwischen Fahrbahn und Gehwegbereich entlang. Der Radweg auf der Westseite hat eine Breite von 2,00 m. Er ist damit nach dem aktuellen technischen Regelwerk zu schmal. Auf der Ostseite hat der Radweg sogar nur eine Breite von 1,70 m.

Der **Gehweg** auf der Westseite führt von der Stresemannstraße zum Jahnplatz zwischen festen Einbauten entlang und variiert in seiner Breite. Auf der Ostseite weist der vorhandene Gehweg eine Breite von 3,50 m auf.

Für den **ÖPNV** gehört dieser Knotenpunkt zu den wichtigsten Hauptverkehrsverbindungen. Von der Friedrich-Ebert-Straße bis hin zum Jahnplatz führt ein Großteil der Busverbindungen.

Der Knotenpunktbereich weist für den **Kfz-Verkehr** einen 4-spurigen Querschnitt auf. Es führen 2 Fahrspuren in Richtung Jahnplatz und 2 Fahrspuren in Richtung Willy-Brandt-Platz. Die Breite der Fahrstreifen beträgt dabei 3,25 m.

Da der Jahnplatz neu umgestaltet wird und zukünftig durch die Signalisierung eine geringere Verkehrsstärke des MIV abgewickelt werden kann, wird auch weniger Individualverkehr über den Knotenpunkt Herforder Straße/Friedrich-Ebert-Straße/Stresemannstraße geführt. Der Knotenpunkt wäre damit für die zukünftige Verkehrsabwicklung nach dem Umbau des Jahnplatzes mit einer 2-Streifigkeit ausreichend leistungsfähig.

3. Planung

3.1 Friedrich-Ebert-Straße

Ziele der Planung sind die Beseitigung der o. g. Defizite in der Friedrich-Ebert-Straße und dabei insbesondere

- die Anlage von regelwerkskonformen, sicheren und komfortablen Fußverkehrsanlagen aufgrund des hohen Fußverkehrsaufkommen in der Friedrich-Ebert-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

Die Anlagen 1-2 zeigen 2 kennzeichnende Querschnitte der Friedrich-Ebert-Straße für die Variante I.

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 Querens 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.

3.2 Knotenpunkt Herforder Str./Friedrich-Ebert-Str./Stresemannstr.

Ziele bei dem Umbau des Knotenpunktes Herforder Straße/Friedrich-Ebert-Straße/Stresemannstraße sind:

- Eine regelwerkskonforme, sichere und komfortable Radverkehrsführung
- Ein barrierefreier Ausbau der Querungsstellen
- Reduzierung von Fahrstreifen des MIV auf das erforderliche Maß
- Lückenschluss zur Baumaßnahme Jahnplatz

Es wurden 3 Varianten zur baulichen Umgestaltung des Knotenpunktes entwickelt:

- Variante I – 2-streifiger Ausbau
- Variante II – 3-streifiger Ausbau
- Variante III – 4-streifiger Ausbau

Die Anlagen 3-5 zeigen für jede Variante einen Lageplanausschnitt.

Variantenbewertung / -empfehlung

Variante I (2-streifiger Ausbau):

Die Radwegbreiten können von 1,50 m auf 2,00 m vergrößert werden. Dabei wird der Radweg wie schon heute auf Hochbord geführt und auch auf der Herforder Straße in beide Richtungen signalisiert. Die großzügige Gehwegbreite auf der Ostseite beträgt 6,00 m. Auch auf der Westseite verbreitern sich die Gehwege. Der Fahrstreifen in Richtung Jahnplatz und in Richtung Willy-Brandt-Platz hat dabei jeweils eine Breite von 3,50 m. Die südliche Radfahrerfurt im Knotenpunkt wird auf die andere Seite der direkt anliegenden Fußgängerfurt, näher zur Knotenpunktmitte, gelegt.

Bei dieser Variante wäre ein zukünftiger Radschnellweg ohne großen planerischen Aufwand möglich.

Die Kosten für die Umsetzung der Variante I belaufen sich auf etwa 352.000 €.

Bei der **Variante II** (3-streifiger Ausbau) liegt der Schwerpunkt der Verkehrsführung insbesondere beim Radverkehr. Hier werden die Radwegbreiten ebenfalls von 1,50m auf 2,00 m vergrößert. Die Radwegführung ist stark an die derzeitige Jahnplatzplanung angelehnt. Der Radweg führt hinter gesonderte Warteflächen für die Fußgänger entlang. Dadurch ist er ohne Haltelinie nicht wartepflichtig. Nachteilig wäre u.U., dass bei großen Fußgängergruppen die Fußgänger auch auf dem Radweg stehen könnten. Bei den Abbiegevorgängen wird der Radfahrer als „freier Rechtsabbieger“ geführt. Auch hier ist er bei den Abbiegevorgängen nicht wartepflichtig. Die Südliche Radfahrerfurt im Knotenpunkt wird auf die andere Seite der direkt anliegenden Fußgängerfurt, näher zur Knotenpunktmitte, gelegt.

Bei dieser Variante führen 2 Fahrstreifen in Richtung Jahnplatz und eine Fahrspur in Richtung Willy-Brandt-Platz. Alle Fahrstreifen sind jeweils 3,50 m breit.

Die Kosten belaufen sich auf 292.000 €.

Variante III (4-streifiger Ausbau): Hierbei wird lediglich der Bord auf der Westseite um 50 cm verschoben. Dadurch kann auf der Westseite ein 2,00 m breiter Radweg angelegt werden wo er heute nur 1,50 m breit ist. Die Markierung im gesamten Knotenpunkt muss neu angelegt werden. Somit hat man in Richtung Jahnplatz 2 Fahrstreifen mit jeweils einer Breite von 3,25 m und in Richtung Willy-Brandt-Platz ein Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m und ein Fahrstreifen mit einer Breite von 3,00 m. Auch der Radweg auf der Ostseite würde auf 2,00 m vergrößert werden. Damit hat der Fußgänger immer noch eine ausreichende Gehwegbreite von 2,80 m. Für den Fußgänger auf der Westseite würde sich nichts ändern.

Hier entstehen Kosten in Höhen von 189.000 €.

Die Knotenpunktplanung wird fachgerecht an die Jahnplatzplanung, an die Planung der Friedrich-Ebert-Straße und an den Bestand angeschlossen.

Die Bielefelder Standards für die Barrierefreiheit werden bei allen Varianten berücksichtigt.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile empfiehlt die Verwaltung den Umbau des Knotenpunktes gemäß Variante I (2-streifiger Ausbau).

4. 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.

Für den Umbau des Knotenpunktes Herforder Straße/Friedrich-Ebert-Straße/Stresemannstraße können keine Beiträge nach § 8 KAG NRW erhoben werden, da hier keine ausreichend lange und abgrenzbare Anlage vorliegt. Es fallen nach §§ 127 ff. Baugesetzbuch auch keine Erschließungsbeiträge an.

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 für den Umbau der Friedrich-Ebert-Straße 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