

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Beirat für Behindertenfragen	21.02.2024	öffentlich
Bezirksvertretung Sennestadt	29.02.2024	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	05.03.2024	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

2. Bauabschnitt Sender Straße (K44) zwischen Autobahnbrücke A 33 und Stadtgrenze Schloß Holte - Stukenbrock; Planung der Geh- und Radwege

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Auswirkungen auf den Finanzplan:

1.311.000 € brutto Baukosten im Jahr der Herstellung, 608.000 € Grunderwerbskosten, Maßnahme wird voraussichtlich zu 85 %, bzw. 100 % bezuschusst. Eigenanteil der Stadt beträgt ca. 363.000 €.

Auswirkungen auf den Ergebnisplan:

Erhöhung des Finanzbedarfs für die Unterhaltung der Straße um ca. 6.400 € zzgl. Abschreibungsaufwand von jährlich ca. 7.000 €.

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

Bezirksvertretung Sennestadt, 17.05.2018, TOP 10, Drucksachen-Nr. 6422/2014-2020
 Stadtentwicklungsausschuss, 29.05.2018, TOP 9, Drucksachen-Nr. 6422/2014-2020
 Beirat für Behindertenfragen, 08.05.2019, TOP 9, Drucksachen-Nr. 6422/2014-2020
 Stadtentwicklungsausschuss, 21.05.2019, TOP 4.2, Drucksachen-Nr. 6422/2014-2020/1
 Bezirksvertretung Sennestadt, 27.06.2019, TOP 9, Drucksachen-Nr. 6422/2014-2020/1
 Bezirksvertretung Sennestadt, 31.08.2023, TOP 25.1, Drucksachen-Nr. 6621/2020-2025

Beschlussvorschlag:

Der Beirat für Behindertenfragen und die Bezirksvertretung Sennestadt empfehlen und der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

- 1. Der in der Anlage dargestellten Planung wird zugestimmt (siehe Anlagen 1 - 2).**

- 2. Nördlich des Ginsterwegs soll durch den Immobilienservicebetrieb im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen geprüft werden, ob die Eigentümer einem Mehrbedarf zur Umsetzung der Variante 2 (beidseitiger getrennter Geh- und Radweg) zustimmen. Im Falle einer Zustimmung aller betroffenen Eigentümer wird die Variante 2 im Abschnitt zwischen dem Lorbeerweg und dem Ginsterweg übernommen.**

Begründung:

1. Situationsbeschreibung

Die Sender Straße ist eine klassifizierte Hauptverkehrsstraße (K44) mit einer täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von 4.450 Kfz/24h mit 252 Radfahrern/24h und einem Schwerlastverkehrsanteil von 247 Fz/24h (Anteil des Schwerlastverkehrs 5,6 %). Die Sender Straße wird als freie Strecke mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 bis 80 km/h geführt.

Der gemeinsame Geh- und Radweg des ersten Bauabschnitts zwischen der Verler Straße und dem Bereich kurz hinter der Autobahnbrücke A33 verläuft östlich der Sender Straße. Die Baumaßnahme wurde im Jahr 2023 abgeschlossen.

Der zweite Abschnitt beginnt kurz hinter der Brücke der A 33 und endet an der Stadtgrenze nach Schloß Holte - Stukenbrock. Vom Heideblümchenweg bis zur Stadtgrenze existiert ein zurzeit noch benutzungspflichtiger Geh-/Radweg im Zweirichtungsbetrieb mit einer Breite von weniger als 2,00 m, womit die baulichen Mindestanforderungen an die Anordnung der Benutzungspflicht oder eines Benutzungsrechts nicht erfüllt werden. Gemäß Radverkehrskonzept handelt es sich in dem Planungsabschnitt um eine Hauptroute der Kategorie II.

Im Bereich der Ortsdurchfahrt Heideblümchen ist zudem die Sanierung der Fahrbahn und der Gehwege auf Grund des schlechten baulichen Zustands erforderlich.

2. Historie

Nach politischen Beratungen wurde für den zweiten Bauabschnitt statt des einseitigen gemeinsamen Geh- und Radwegs ein beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg befürwortet. Die Verwaltung hat die Planung des beidseitigen gemeinsamen Geh- und Radwegs erstellt und in der Arbeitsgruppe Straßenplanung und Radverkehr, einschließlich Nahverkehr (AG SpuReN) am 27.04.2021 vorgestellt. Die Planung wurde mehrheitlich abgelehnt und beidseitig eine getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs empfohlen.

Der Empfehlung wurde vorbehaltlich der Grunderwerbsverhandlungen nachgekommen und die Verwaltung hat vorgeschlagen, jeweils einen 2,50 m breiten Gehweg und gemäß Radverkehrskonzept jeweils einen 2,00 m breiten Radweg zzgl. einem 50 cm breiten Sicherheitstrennstreifen anzulegen. Beidseitig der Straßenverkehrsfläche wird für den getrennten Geh- und Radweg auf Hochbord somit insgesamt jeweils eine Breite von 5,00 m benötigt. Die Planung des beidseitig getrennten Geh- und Radwegs wurde erneut am 31.08.2021 in der AG SpuReN vorgestellt und einstimmig bei einer Enthaltung befürwortet. Die weiteren Anmerkungen aus der Arbeitsgruppe, die Geh- und Radwege auf möglichst weniger sensiblen Grunderwerbsflächen vorzusehen und die Radverkehrsführung am östlichen Ende zur Stadtgrenze Schloß Holte - Stukenbrock zu verbessern, wurden aufgenommen und in die Planung eingearbeitet. Weiterhin wurde eine Asphaltierung des Radwegs befürwortet.

Am 31.05.2023 wurden die betroffenen Eigentümer zu einer Informationsveranstaltung eingeladen und die Planung vorgestellt. Anwesend waren ca. 1/3 der eingeladenen Eigentümer. Durch die Anwesenden wurde überwiegend vertreten, dass die Maßnahme begrüßt und einem Verkauf von Teilflächen der Grundstücke zugestimmt wird. Allerdings wurde auch geäußert, dass sich die Eingriffe auf ein Minimum beschränken sollen. Zusätzlich wurde geäußert, dass Hecken und große

Bäume erhalten werden sollen. Weiterhin wurden Fragen zur Abwicklung des Grunderwerbs gestellt und durch die Verwaltung erläutert, dass individuelle Angebote bzgl. Entschädigungen, Herrichtung bzw. Wiederaufbau ausgesprochen werden. Im Falle, dass der überwiegende Anteil der Eigentümer einem Grunderwerb nicht zustimmt, kann ein bereits abgeschlossener Grunderwerbsvertrag, der somit nicht zielführend ist, rückabgewickelt werden.

Zusätzlich wurde nach einem Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen und nach einem Tempolimit von 30 km/h ab 19 Uhr gefragt. Die Fragen wurden im Nachgang durch die Verwaltung mit folgendem Ergebnis geprüft:

Grundsätzlich darf ein Verkehrszeichen gem. § 45 Abs. 9 StVO nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Es handelt sich bei der Sender Straße um die Kreisstraße K44 mit direkter Verbindung zur Stadt Schloß Holte-Stukenbrock. Sie gehört daher zum überörtlichen Netz und ist eben gerade dafür vorgesehen, auch Schwerlastverkehr aufzunehmen. Ein LKW-Durchfahrtsverbot könnte zur Verlagerung in die umliegenden Wohnstraßen führen, die dafür deutlich weniger geeignet sind als die Sender Straße.

Des Weiteren ergibt sich auch keine konkrete Gefahrensituation durch fahrende LKW für den Fuß- und Radverkehr, da die verkehrliche Situation durch den Umbau und die Anlage der neuen Radwege als sehr sicher zu bewerten ist. Auch die schon vorhandenen Querungshilfen bleiben bestehen und werden gemäß dem aktuellen Standard nachgerüstet.

Ein Tempolimit kann in der Sender Straße nicht angeordnet werden, da in der Straße auch nachts keine besondere, das allgemeine Risiko übersteigende, Gefahrenlage besteht, die ein Abweichen von der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts rechtfertigt.

Mit den während sowie im Vorfeld der Informationsveranstaltung vorgebrachten Hinweisen der Eigentümer wurden zu der vorgestellten Planung in der Bürgerinformation drei weitere Varianten erarbeitet und um ein Votum in der Projektgruppe Planung, Tiefbau, Verkehr der Bezirksvertretung Sennestadt am 15.08.2023 gebeten. Gemäß dem Radverkehrskonzept ist ein getrennter Geh- und Radweg in einer Breite von $\geq 1,60$ m und $\geq 2,00$ m zzgl. 50 cm Sicherheitstrennstreifen (Variante 2) vorzusehen. Nachfolgende Varianten standen zur Diskussion:

Variante 1: beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg in einer Breite von 3,00 m inkl. Sicherheitstrennstreifen je Seite, ohne Grunderwerb

Variante 2: beidseitiger getrennter Geh- und Radweg in einer Breite von insgesamt 5,00 m je Seite, in 2,50 m Gehweg inkl. Begrenzungstreifen und 2,50 m Radweg inkl. Sicherheitstrennstreifen, mit Grunderwerb, gemäß Radverkehrskonzept

Variante 3: beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg in einer Breite von 4,00 m inkl. Sicherheitstrennstreifen je Seite, verringerter Grunderwerb und möglichst geringer Eingriff in sensible Bereiche. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg ist im Innerortsbereich im Radverkehrskonzept nicht vorgesehen, allerdings kann aufgrund des relativ niedrigen Rad- und Fußverkehrsaufkommen seitens der Verwaltung eine gemeinsame Nutzung bedenkenlos mitgetragen werden.

Variante 4: beidseitiger getrennter Geh- und Radweg mit Minderbreiten auf beiden Seiten, Gehweg 1,85 m inkl. Begrenzungstreifen und Radweg 2,10 m inkl. Sicherheitstrennstreifen, ohne Grunderwerb, allerdings unter voller Ausnutzung der öffentlichen Fläche, die Mindestbreite weicht erheblich von den Grundzügen des Radverkehrskonzeptes ab.

In der Projektgruppe wurde für die Variante 3 ein positives Votum abgegeben und anschließend wurde in der Bezirksvertretung Sennestadt am 31.08.2023 beschlossen, die Variante 3 weiter zu verfolgen (Drucksachen-Nr. 6621/2020-2025). Hintergrund für die Abweichung vom Radverkehrskonzept ist der erhebliche Eingriff in Privateigentum.

Der Radentscheid begrüßt die Planung zur Umgestaltung der Sender Straße mit der Stellungnahme vom 06.01.2024. Nördlich des Ginsterwegs ist aufgrund der fehlenden Bebauung seitens des Radentscheids wünschenswert, die Variante 2 (beidseitiger getrennter Geh- und Radweg) zu realisieren.

Weiterhin hat der Radentscheid angemerkt, dass die Fahrgastunterstände nicht in den Geh- und Radweg hineinragen dürfen, da diese so eine zusätzliche Verengung und Gefährdung darstellen. Es soll ausreichend Grunderwerb vorgesehen werden. Das Amt für Verkehr beurteilt die vorgesehenen Breiten hingegen als ausreichend. Die Haltestellen Heideblümchen Schule und Heideblümchen werden stadteinwärts jeweils mit einem Fahrgastunterstand ohne Seitenwände ausgestattet. Die Mindestrestbreiten von 2,50 m, bzw. 2,70 m gemäß Radverkehrskonzept zwischen dem Ein- und Ausstiegsbereich und der Rückwand der Unterstände werden eingehalten.

Zusätzlich wurde vom Radentscheid angeregt, dass an den Grundstückszufahrten Schrägborde eingebaut werden, um eine Absenkung des Geh- und Radwegs zu vermeiden. Schrägborde werden in aktuellen Planungen standardmäßig vorgesehen. Darüber hinaus wurden die Längen der Schrägbordsteine an den Einmündungen der Nebenstraßen anhand von Schleppkurven festgelegt und auf die nötige Länge begrenzt.

3. Planung (Anlage 1 bis 2)

Der zweite Bauabschnitt beginnt auf der Höhe des Lorbeerwegs. In der Variante 3 teilen sich die 4,00 m in 3,50 m gemeinsamer Geh- und Radweg und in 0,50 m Sicherheitstrennstreifen auf. Zur gefahrlosen Querung wird südlich des Lorbeerwegs eine Querungshilfe für den Rad- und Fußverkehr vorgesehen. Die Bezirksvertretung Sennestadt (Drucksachen-Nr. 1372/2020-2025) hat beschlossen, dass zur Verkehrsberuhigung die Seitenräume der Bushaltestellen „Heideblümchen Schule“ und „Heideblümchen“ vorgezogen werden. Dem Beschluss wurde nicht gefolgt, da eine reine Einengung der Fahrbahn ohne weitere Maßnahmen eher eine Beschleunigung hervorrufen, da Fahrzeugführende eher bestrebt sind, noch schnell vor dem Gegenverkehr die Einengung zu passieren. Zur Verkehrsberuhigung auf der Sender Straße sollen Querungshilfen mit einem entsprechenden Fahrbahnversatz dienen. In dem zweiten Bauabschnitt sind insgesamt vier Querungshilfen vorgesehen, die gleichzeitig die Funktion der Geschwindigkeitsdämpfung übernehmen. Die Querungshilfen sind in einem Abstand von ca. 150 m bis 280 m vorgesehen. Die Querungshilfen werden gemäß des Bielefelder Standards barrierefrei hergestellt. Zur besseren Erkennbarkeit werden Bäume auf den Querungsinselflächen gepflanzt.

Weiterhin werden auf der stadteinwärtsfahrenden Seite an der Bushaltestelle „Heideblümchen Schule“ und „Heideblümchen“ je ein Fahrgastunterstand vorgesehen. Die Bushaltestellen werden ebenfalls gemäß des Bielefelder Standards barrierefrei ausgestaltet.

Alle Einmündungen werden gemäß des Bielefelder Standards als Gehwegüberfahrt ausgebildet. Darüber hinaus werden die einmündenden Straßen verjüngt und möglichst senkrecht auf die Sender Straße geführt, sodass die Sichtbeziehung auf den Fuß- und Radverkehr verbessert wird und ein langsames Ein- und Ausfahren erfolgt. Zur Gewährleistung, dass die Buslinien und anderweitiger Schwerverkehr die untergeordneten Straßen befahren können, werden die Einmündungen überfahrbar ausgeführt. Damit für die Fahrgäste des Busverkehrs ein möglichst angenehmes Fahrgefühl vorliegt, wird der überfahrbare Bord in einer max. Höhe von 3 cm eingebaut.

Zum einen kann der gemeinsame Geh- und Radweg mit einem Pflaster ohne Fase im Läuferverband im Wechsel zwei Reihen grau und zwei Reihen rot verlegt werden und der Sicherheitstrennstreifen wird mit anthrazitfarbenen Pflaster verlegt. Zum anderen ist je nach den vorhandenen Leitungen im Bereich des Geh- und Radwegs eine Asphaltoberfläche möglich. Die Oberflächenbeschaffenheit des gemeinsamen Geh- und Radwegs wird in der weiteren Planung geprüft und festgelegt.

Im Bereich der Wendeschleife zur Stadtgrenze Schloß Holte – Stukenbrock sind sechs vorhandene Fahrradbügel, die in diesem Bereich versetzt werden. Durch die neue Querschnittsaufteilung im Bereich der Wendeschleife entfällt ein Baum, der im unmittelbaren Bereich neu gepflanzt wird. Eingriffe in die Natur werden im Zuge der weiteren Planung mit dem Umweltamt abgestimmt.

Die Sender Straße ist im zweiten Bauabschnitt als Dachprofil ausgeführt. In diesem Streckenabschnitt wird die Deckschicht erneuert.

4. Beleuchtung

Die Straßenbeleuchtung von der Autobahnbrücke bis Alte Paderborner Straße ist abgängig und muss erneuert werden.

5. Grunderwerb

Für die Umsetzung der Maßnahme ist ein Flächenerwerb von insgesamt ca. 950 m² erforderlich. Die zu erwerbenden Flächen teilen sich auf 10 Grundstücke auf und betragen zwischen ca. 5 m² und maximal 270 m².

6. Finanzierung

Die Baukosten (brutto) betragen gemäß der Kostenschätzung ca. 1.311.000 €. Hierin sind die Kosten für die gemeinsamen Geh- und Radwege, den Straßenbau, die Bushaltestellen, die Beleuchtung und die Markierung enthalten. Die Entwicklung der Baukosten für die folgenden Jahre kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Die Kostenschätzung wird mit der Weiterführung des Projekts fortgeschrieben.

Die Grunderwerbskosten setzen sich aus dem Grundstückskaufpreis und aus den Notarkosten zusammen. Die Grunderwerbskosten belaufen sich auf ca. 608.000 €.

Das Vorhaben ist förderfähig nach der Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) und gemäß §11 Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). Der Fördersatz beträgt für die FöRi-Nah voraussichtlich 85 % und für die Bushaltestellen 100 % (ÖPNV-Pauschale). Der Zeitpunkt einer Förderung steht in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Landesmittel (NRW). Der Förderantrag soll im Mai 2025 bei der Bezirksregierung Detmold eingereicht werden, um den Bewilligungsbescheid voraussichtlich im Frühjahr 2026 zu erhalten.

Es fallen keine Anliegerbeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz an.

Durch die Verbreiterung des Straßenquerschnitts ist für die Unterhaltung ein erhöhter Finanzbedarf in Höhe von ca. 6.400 € zzgl. eines Abschreibungsaufwands von ca. 7.000 € erforderlich.

7. Umsetzung

Der Baubeginn ist voraussichtlich im Jahr 2026.

Anlagen

Anlage 1: Übersichtslageplan

Anlage 2: Lageplan 101

Anlage 3: Lageplan 102

Beigeordneter

Adamski