

**Beschlussvorlage der Verwaltung  
Nachtragsvorlage**

Diese Vorlage

- ersetzt die Ursprungsvorlage.
- ergänzt die Ursprungsvorlage.

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Brackwede</b>	02.05.2024	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	14.05.2024	öffentlich

<p><b>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</b></p> <p><b>Umgestaltung Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraße</b></p>
<p><b>Betroffene Produktgruppe</b></p> <p>11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen</p>
<p><b>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</b></p> <p>Planungen bis zum politischen Beschluss</p>
<p><b>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</b></p> <p>Auswirkungen auf den Finanzplan: s. 3. Finanzierung                  Auswirkungen auf den Ergebnisplan: keine wesentliche Erhöhung der Folgekosten für die Straßenunterhaltung und Entwässerung                  Näheres zur Höhe des Abschreibungsaufwandes und zur anteiligen Refinanzierung über die Förderprogramme kann unter 3. Finanzierung entnommen werden.</p>
<p><b>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</b></p> <p>Seniorenrat, 20.11.2019, TOP 9, DS 9051/2014-2020                  Bezirksvertretung Brackwede, 21.11.2019, TOP 9, DS 9051/2014-2020                  Seniorenrat, 17.05.2020, TOP 14, DS 9051/2014-2020/1                  Bezirksvertretung Brackwede, 20.05.2020, TOP 5.2.3, DS 9051/2014-2020/1                  Stadtentwicklungsausschuss, 09.06.2020, TOP 4.1, DS 9051/2014-2020/1                  Bezirksvertretung Brackwede, 24.11.2022, TOP 9, DS 4908/2020-2025                  Stadtentwicklungsausschuss, 22.06.2021, TOP 9, DS 1782/2020-2025                  Bezirksvertretung Brackwede, 09.03.2023, TOP 9, DS 5458/2020-2025                  Stadtentwicklungsausschuss, 21.03.2023, TOP 10, DS 5458/2020-2025</p>
<p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p><b>Die Bezirksvertretung Brackwede beschließt:</b></p> <p><b>Der Mobilstation auf dem Parkplatz Berliner Straße (gemäß Umsetzungskonzept) wird auf Grundlage der Darstellung der Variante 5.2 zugestimmt.</b></p>

**Die Bezirksvertretung Brackwede empfiehlt und der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:**

**Der Planung der Radverkehrsanlage und der Bushaltestellen in der Berliner Straße zwischen Hauptstraße und Stadtring wird gemäß der Variante 5.2 zugestimmt.**

**Begründung:**

### **Anlass der zweiten Nachtragsvorlage**

Die Bezirksvertretung Brackwede hat in Ihrer Sitzung am 25.01.2024 die Beratung zur Nachtragsvorlage 7014/2020-2025/1 in die interfraktionelle, projektbezogene Arbeitsgruppe vertagt.

In der Arbeitsgruppe am 07.02.2024 und einer weiteren am 13.03.2024 wurden durch die teilnehmenden Fraktionen Anregungen zur Planung gegeben. Die Ergebnisse aus der Arbeitsgruppe wurden protokolliert und in der vorliegenden Beschlussvorlage eingearbeitet.

In der vorliegenden Nachtragsvorlage wurden inhaltlich folgende Punkte angepasst bzw. ergänzt:

- Unter „2. Planung“ ist der Punkt „Anpassung der Einmündung Berliner Straße / Senner Straße sowie Anpassung der Mittelinsel in der Berliner Straße“ entfallen.
- Die Abschnitte zur Variante 5.1, Variante 5.2. und „Verschiebung der Bushaltestelle aus der Bodelschwinghstraße in die Hauptstraße“ wurden eingefügt.
- Unter der Beschreibung des Standorts der Mobilstation am „Parkplatz Berliner Straße (Ziffer 5)“ wurden die letzten zwei Sätze ergänzt.

### **1. Situationsbeschreibung**

Die Berliner Straße stellt eine Verbindung zwischen dem Stadtring und der Hauptstraße dar. Gleichsam ist im nördlichen Bereich mit der Verknüpfung zwischen Bus und Stadtbahn ein wichtiger Umsteigepunkt in Brackwede vorhanden. Die Bushaltestellen sind jedoch im Bestand nicht barrierefrei. Darüber hinaus wurde mit der Umgestaltung des Knotenpunktes Stadtring/Berliner Straße die Ausfahrtssituation in der Straße „An der Brücke“ verändert. Im Zuge der Umgestaltung der Hauptstraße im Abschnitt nordwestlich der Gaswerkstraße (Hauptstraße 163) und der Jenaer Straße (Hauptstraße 12) wird die Stadtbahnlinie 1 für den Vamos ertüchtigt und die drei Stadtbahnhaltestellen Gaswerkstraße, Normannenstraße und Brackwede Kirche barrierefrei ausgebaut. Zusätzlich werden der Radverkehr neugeordnet, die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut sowie die Gehwege und die Fahrbahn saniert. Für die zuvor genannten Maßnahmen wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt und der Beschluss durch die Bezirksregierung Detmold im Februar 2022 erteilt. Die Hauptbaumaßnahme erfolgt von April 2023 voraussichtlich bis Dezember 2024.

### **2. Planung**

Die Umgestaltung der Berliner Straße zwischen dem Stadtring und der Hauptstraße ist aufbauend auf folgende Zielprämissen erarbeitet worden:

- Umsetzung der Standards aus dem Radverkehrskonzept
- Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit der Bushaltestellen „Brackwede Kirche“ in der Berliner Straße
- Errichtung einer Mobilstation
- Anpassung der Mittelinsel in der Berliner Straße Ecke Hauptstraße (Baukosten bis zur begrünten Mittelinsel sind über das Hauptstraßen-Projekt gedeckt)
- Anpassung der Mittelinsel in der Hauptstraße Ecke Bodelschwinghstraße (Baukosten sind über das Hauptstraßen-Projekt gedeckt)
- Anpassung der Mittelinsel in der südlichen Hauptstraße (Baukosten sind über das Hauptstraßen-Projekt gedeckt)

- Anpassung, bzw. Ergänzung der Beleuchtung an den neuen Straßenquerschnitt
- Prüfung zur Anpassung Bereich „An der Brücke“

Darüber hinaus ist im Nahverkehrsplan eine Weiterführung der Stadtbahnlinie in die Berliner Straße Richtung Senne Süd vorgesehen. Die Führung der Stadtbahn kann sowohl im Mischverkehr als auch auf einem besonderen Bahnkörper erfolgen und ist somit in allen Varianten möglich. Die Planung der Stadtbahnverlängerung wird nicht über diese Maßnahme abgedeckt.

Auf dem Stadtring wurde bereits eine Radverkehrsführung vorgesehen, die bis in die Berliner Straße führt. Im weiteren Verlauf der Berliner Straße bis zur Hauptstraße soll die Radverkehrsführung erweitert werden. Im Zuge der Planung wurden folgende fünf Varianten in Bezug auf die Radverkehrsführung erarbeitet. Die Variantenunterscheidung bezieht sich ausschließlich auf die Radverkehrsführung. Eingriffe in die Natur werden im Zuge der weiteren Planung mit dem Umweltamt abgestimmt.

#### **Variante 1 - Schutzstreifen:**

Die Planung greift die vorhandene Radverkehrsführung auf der Berliner Straße zwischen dem Stadtring und der Leipziger Straße auf. Dies bedeutet, dass der vorhandene Schutzstreifen beidseitig in Richtung Hauptstraße weitergeführt wird. Je Fahrtrichtung wird in den möglichen Bereichen eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) eingezogen und für den Radverkehr zur Verfügung gestellt. Bei einer Verkehrsbelastung von ca. 850 Kfz/Spitzenstunde kann die Einziehung jeweils einer Fahrspur je Fahrtrichtung ohne Beeinträchtigungen der Verkehrsqualität erfolgen. Im Knotenbereich Berliner Straße / Hauptstraße und Bodelschwinghstraße / Hauptstraße wird jeweils eine Fahrradweiche vorgesehen. Der Radverkehr befindet sich zu jeder Zeit im Sichtbereich des MIV. Bei dieser Variante ist eine konfliktfreie Signalisierung möglich.

#### **Variante 2 - Radfahrstreifen:**

Für den Radfahrstreifen wird ebenfalls eine Fahrspur je Richtung eingezogen. Im Bereich der Busbucht wird der Radfahrstreifen aufgelöst und geht in einen Schutzstreifen über. Im Knotenbereich in der Berliner Straße und in der Bodelschwinghstraße wird der geradeausfahrende und rechtsabbiegende MIV auf einer Spur und der Linksabbiegende weiterhin auf einer separaten Spur geführt. In der Bodelschwinghstraße wird auf der westlichen Seite im Bereich der Bushaltestelle am Fahrbahnrand der Schutzstreifen vollständig aufgelöst. Auch bei dieser Variante befindet sich der Radverkehr zu jeder Zeit im Sichtbereich des MIV. Eine konfliktfreie Signalisierung ist nicht möglich.

#### **Variante 3 - Radfahrstreifen mit Freihaltetrasse für einen besonderen Bahnkörper:**

Die Variante 3 unterscheidet sich zur Variante 2 nur geringfügig. Der hauptsächliche Unterschied besteht darin, dass für die Stadtbahn eine Freihaltetrasse in einer Breite von 3,80 m vorgehalten wird, um gegebenenfalls einen besonderen Bahnkörper vorzusehen. Vorteil des besonderen Bahnkörpers ist, dass im Falle von Störungen oder Bauarbeiten die Stadtbahn eine Wendemöglichkeit hat und zumindest der Betrieb bis zur Berliner Straße aufrechterhalten werden kann. Trotz der Freihaltetrasse kann nicht gewährleistet werden, dass im Falle der Stadtbahnverlängerung eine erneute Querschnittsumgestaltung vermieden werden kann. Eine Protektion des Radfahrstreifens auf der südöstlichen Seite der Berliner Straße zwischen der Busbucht und der Hauptstraße kann aufgrund der breiten Mittelinsel nicht vorgesehen werden.

Der Radverkehr wird zu jeder Zeit im Sichtbereich des MIV geführt. Eine konfliktfreie Signalisierung ist nicht möglich.

#### **Variante 4 - Radverkehr auf Hochbord im Bereich der Haltestellen (Fahrbahnnahe):**

Die Führung des Radfahrstreifens ist überwiegend identisch zur Variante 2 und 3 mit Ausnahme im Bereich der Busbucht und der drei Haltepositionen in Sägezaufstellung. Im Bereich der Busbucht wird der Radverkehr auf den Hochbord gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt und anschließend wieder auf den Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau geleitet. Im Abschnitt der Haltestellen in Sägezaufstellung wird der Radverkehr im Knoten Hauptstraße / Berliner Straße auf den Hochbord geführt und fahrbahnnahe geleitet. Aufgrund der Geometrie der Bushaltestellen ist ein komfortables Fahren für den Radverkehr nicht gegeben.

Für den MIV ist die Sicht durch haltende Busse in der Sägezahnaufstellung auf den Radfahrenden eingeschränkt. Die Einfahrt in den Grieses Hof ist somit ein Konfliktpunkt.

#### **Variante 5 - Radverkehr auf Hochbord im Bereich der Haltestellen (abgerückt der Fahrbahn):**

Die Variante 5 unterscheidet sich zur Variante 4 in der Radverkehrsführung an den drei Haltestellen in Sägezahnaufstellung. Der Radverkehr wird abgerückt von der Fahrbahn geführt. Durch das Ab-rücken kann die Führung des Radverkehrs gradliniger erfolgen und minimiert den Konflikt zwischen den Radfahrenden und den Fahrgästen. Die Sicht auf den zurückliegenden Radweg ist weiterhin nicht gegeben, sobald insbesondere die erste Halteposition (nähe Grieses Hof) durch einen Bus belegt ist. Es ist eine minimale Verbesserung gegenüber der Variante 4, da sich der Kfz-Verkehr vorerst auf die ausfahrenden Busse und das Einbiegen in die Straße Grieses Hof und, leicht zeit-versetzt, auf den nächsten Konfliktbereich konzentrieren kann. Bei der Straße Grieses Hof handelt es sich um eine Sackgasse, sodass die Verkehrsbelastung (ca. 190 Kfz/Spitzenstunde) überschaubar ist und der Nutzerkreis nach kurzer Zeit mit der Situation trotz der ansässigen Ärzte, Friseur, etc. vertraut sein wird.

Der vom Stadtentwicklungsausschuss eingesetzten Arbeitsgruppe *Straßenplanung und Radverkehr einschließlich Nahverkehr* (AG SpuReN) wurden die Varianten am 28.03.2023 und am 20.06.2023 vorgestellt. Die Varianten 1 und 3 wurden gänzlich abgelehnt. Die Variante 2 „Radfahrstreifen mit Protektion“ wäre ansatzweise denkbar. Der entwickelten Variante 5 wurde mit zwei Enthaltungen einstimmig zugestimmt.

In einer weiteren Sitzung der AG SpuReN am 26.09.2023 hat der ADFC gebeten, nachfolgenden Nachtrag mit in der Beschlussvorlage (DS 7014/2020-2025) aufzunehmen:

Die ERA-Planung (Variante 1 bis 5) bezüglich der Gestaltung des Knotenpunktes Hauptstraße / Berliner Straße / Bodelschwinghstraße wird nicht befürwortet. Stattdessen ist eine Protected Intersection vorzusehen. Zusätzlich soll die optionale Protektion vor und hinter dem Knoten Berliner Straße / Hauptstraße und Bodelschwinghstraße / Hauptstraße festgesetzt werden. Der Radweg auf dem Hochbord ist mit rot eingefärbtem Asphalt einzuplanen.

#### **Variante 5.1 - wie 5, nur mit einer zusätzlichen Spur für den Rechtsabbieger in der Bodelschwinghstraße und Taxiaufstellung südlich des Parkplatzes**

Die Anordnung der Bushaltestelle bleibt in der Variante vom Grundsatz unverändert. Zur Anlegung einer Rechtsabbiegespur werden die Breiten der Bushaltestelle, der Fahrspuren, der Mittelinsel und des Radfahrstreifens verringert. Eine Protektion der Radfahrstreifen in der Bodelschwinghstraße kann somit nicht mehr vorgesehen werden. Die Verringerung der Fahrspurbreiten ist aufgrund des geringen Schwerverkehrsanteils vertretbar.

Zwei Taxistellplätze werden südlich des Parkplatzes in Längsaufstellung vorgesehen. Diese dienen dazu, die Fahrgäste aufzunehmen. Im nördlichen Bereich des Parkplatzes werden vier Wartepositionen für die Taxen vorgesehen, aus den dann in die südlichen Stellplätze aufgerückt wird. Die Stellplätze für das Carsharing, die Fahrradabstellanlage einschl. der Überdachung, das Fahrradverleihsystem und die E-Scooter sind zentral auf der Parkfläche angeordnet.

#### **Variante 5.2 - wie 5, nur mit einer zusätzlichen Spur für den Rechtsabbieger in der Bodelschwinghstraße und Taxiaufstellung zentral auf dem Parkplatz**

Die Gestaltung der Bodelschwinghstraße ist zur Variante 5.1 unverändert.

Die Fahrradabstellanlage einschließlich der Überdachung, das Fahrradverleihsystem und die E-Scooter verbleiben südlich auf der Parkfläche, sodass kurze Wege zwischen den Abstellanlagen, der Radverkehrsanlage und der Bushaltestelle entstehen. Auch hier werden zwei Taxistellplätze vorgesehen, die allerdings in zentraler Lage der Parkfläche neben den drei Carsharing-Plätzen angeordnet werden.

Für die Fahrgäste der Taxen ist ein Ein- und Ausstiegsbereich außerhalb der Fahrgasse vorgesehen. Auch für die Taxifahrenden ist der Ausstieg auf der Seite der Stützwand möglich.

### **Verschiebung der Bushaltestelle aus der Bodelschwingstraße in die Hauptstraße**

Von einer Verlegung der Bushaltestelle aus der Bodelschwingstraße in die Hauptstraße wird seitens der Verwaltung aus nachfolgenden Gründen abgeraten:

- Kein qualitativ hochwertiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt (Stadtbahn/Bus, Bus/Bus), da die Bushaltestelle zur Vermeidung von Rückstau in den Knoten mindestens eine Stadtbahnlänge (70 m) von der Furt abgerückt werden muss. Die kurzen Umsteigebeziehungen sind nicht mehr gegeben.
  - o Voraussichtlich wird eine deutlich höhere Nachfrage der Umsteigebeziehungen zum ÖPNV als zum Treppenplatz (Aldi) bestehen.
- Für die Fahrgäste besteht zwischen der Haltestelle in der Hauptstraße, dem ÖPNV-Verknüpfungspunkt und der Mobilstation keine Sichtbeziehung mehr.
- Für die Fahrgäste entsteht durch die zwei Haltepositionen (Busbucht in der Berliner Straße und Haltestelle in der Hauptstraße) eine unübersichtliche Situation.
- Wenn der Bus in der Berliner Straße in der Busbucht und in der Hauptstraße halten sollte kämen wiederum zusätzliche Fahrgastwechselzeiten und somit auch Wartezeiten zustande.
- Bushaltestellen sind möglichst in der Zufahrt einer Kreuzung anzuordnen.

In der Arbeitsgruppe „Umgestaltung Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraße“ am 13.03.2024 wurde darum gebeten, planerisch die mögliche Lage der Haltestelle in die Hauptstraße darzustellen (s. Anlage 6). Die Bushaltestellen sind gemäß Auskunft der Bezirksregierung Detmold nicht in der Planfeststellung enthalten. Eine Busbucht kann nicht angelegt werden, da im Gehweg viele Leitungen liegen. Bei der Anlage einer Busbucht würde die Überdeckung der Leitungen nicht mehr ausreichen. Der Aufwand die Leitungen zu verlegen ist nicht verhältnismäßig und würden auch eine Verzögerung der Baumaßnahme der Hauptstraße bedeuten.

### **Gemeinsamkeiten der fünf Varianten:**

Die (optionale) Protektion der Radverkehrsanlagen in den Varianten 2 bis 5 kann aufgrund der nicht vorliegenden Gefahrenlage nicht mit rot/weißen Sperrpfosten angeordnet werden. Zur Erreichung des Schutzes können bauliche Elemente (z. Bsp. Bordsteine) ggf. mit schwarz/weißen Pollern eingebaut werden. Die Gestaltung der Protektion wird in der weiteren Planung ausgewählt.



Bild 1 – Anwendungsbeispiel (Foto: Stadt Würzburg)

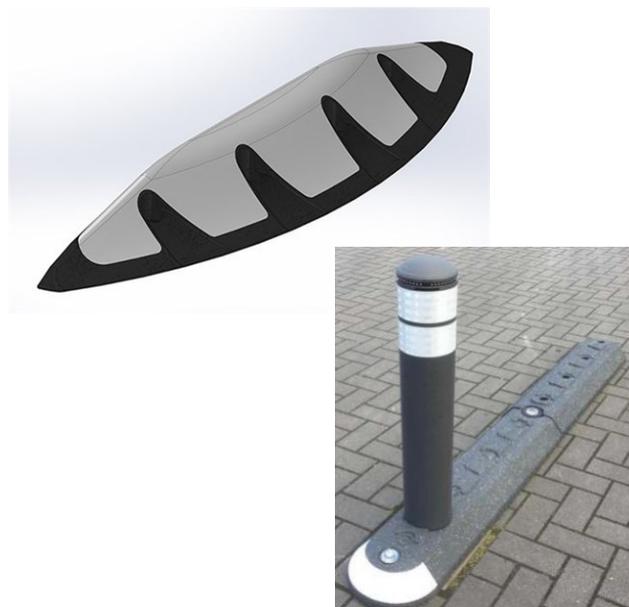


Bild 2 – Produktbeispiele Bordstein

Die Bushaltestellen in der Berliner Straße sowie der Bodelschwinghstraße lassen die Anfahrbarkeit für Gelenkbusse zu und das Grundprinzip ist in allen Varianten identisch. Die Sägezahnordnung der Haltestellen wurde aufgrund dessen gewählt, da das An- und Abfahren der Haltestellen unabhängig voneinander erfolgen kann und dies aufgrund von Pausenzeiten, bzw. Aufenthaltszeiten an den einzelnen Haltepositionen erforderlich ist. Eine lineare Anordnung der Haltestellen konnte aufgrund des wenigen Platzes zwischen der Hauptstraße und dem Grieses Hof nicht erfolgen. Platzeinsparungen in der Längsentwicklung wären möglich, wenn die Haltestellen nicht unabhängig an- und abfahrbar sein müssten. Gegenüber einer Aufstellung in Reihe hat die Sägezahnaufstellung den Nachteil, dass jeweils größere Querschnittsbreiten erforderlich wird. Dies resultiert aus dem jeweiligen Aufstellwinkeln und den engeren Ausfahrradien, wodurch eine deutlich breitere Fahrgasse zum Ausfahren der Busse benötigt wird. Die Busbucht ist bereits im Bestand mit Blick auf die Länge nicht ideal zum Anfahren für die Gelenkbusse. Aufgrund von engen Platzverhältnissen kann eine Herstellung gemäß Regelwerk deshalb nicht erfolgen. Der Status Quo wird beibehalten.

Die Bushaltestellen „Brackwede Kirche“ in der Berliner Straße werden gemäß dem Standard für Barrierefreiheit ausgestattet und umgebaut werden. Im Detail bedeutet dies, dass nordwestlich der Berliner Straße gemäß des Nahverkehrsplans weiterhin drei Haltestellen vorgesehen werden. Die Bushaltepositionen werden am Fahrbahnrand in Sägezahnaufstellung angeordnet. Die Haltestellen werden mit dynamischen Fahrgastinformationsanlagen, Fahrgastunterständen und Mülleimern ausgestattet. Die südliche Bushaltestelle bleibt als Busbucht erhalten und fungiert zusätzlich als Pausenposition. Die Bushaltestelle „Brackwede Kirche“ in der Bodelschwinghstraße wird ebenfalls barrierefrei ausgebaut. Durch die Abweichung der vorgezogenen Haltestelle gegenüber der planfestgestellten Lösung der Hauptstraße sind die Grundzüge der Planung weiterhin gegeben.

Nach dem Konzept der geschützten Kreuzung (Protected Intersection) wurde im Zuge der Planung an dem Knotenpunkt Berliner Straße / Hauptstraße / Bodelschwinghstraße die Umsetzbarkeit geprüft. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit am nordwestlichen und südöstlichen Knoten (Hauptstraße / Bodelschwinghstraße) kann nach dem erarbeiteten Standard keine Protected Intersection realisiert werden. Mit weitreichenden Einschränkungen in den Breiten für den Fuß- und Radverkehr entstehen erhebliche Engstellen mit Gefahrenpotenzial. Die weitreichende Änderung der Radverkehrsführung in Kombination mit dem Fußverkehr lässt sich nicht mit den Vorgaben aus dem Planfeststellungsbeschluss der Hauptstraße vereinbaren. Aus den zuvor genannten Gründen wurde der Knoten gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) gestaltet.

Die Barrierefreiheit der Mittelinseln in der Berliner Straße Ecke Hauptstraße und der Bodelschwinghstraße Ecke Hauptstraße wurden bereits bei der „Planung Hauptstraße“ eingeplant. Im Zuge des Hauptstraßen-Projekts wurde die Bestandsbreite der Mittelinsel beibehalten, da die Auswirkungen der Radverkehrsplanung noch nicht bekannt waren. In der Planung zur Umgestaltung der Berliner Straße wurden die Mittelinseln nun verbreitert, sodass diese den Anforderungen der Richtlinien gerecht werden. Darüber hinaus wurden die Inselköpfe verlängert, um die Radverkehrssignale im Sichtbereich für den Radfahrenden aufzustellen.

### **Fazit Varianten Radverkehr**

Die Verwaltung der Stadt Bielefeld hat die Varianten zur Radverkehrsführung abgewogen und ist einen Kompromiss für die Sicherheit der Radverkehrsteilnehmenden, hier insbesondere mit Blick für die Sicherheit der Kinder und der unsicheren Radfahrenden, eingegangen. Die Materialitäten der Fahrbahn, des Gehwegs und der Radverkehrsanlagen werden in der weiteren Planung abgestimmt.

### **Prüfung zur Anpassung Bereich „An der Brücke“**

In der Berliner Straße befindet sich die Einmündung „An der Brücke“ direkt an der Lichtsignalanlage. Es befinden sich dort eine Rechtsabbiegerspur, eine mittlere Spur und eine Linksabbiegerspur. Der geradeausfahrende Radverkehr wird vor der Lichtsignalanlage zwischen der Rechtsabbiegerspur und der mittleren Spur geführt. Beim Einbiegen in die Berliner Straße (kommend von der Straße „An der Brücke“) auf die mittlere bzw. Linksabbiegerspur besteht die Gefahr einer Kollision mit dem



### **Treppenplatz (Ziffer 1)**

Der Treppenplatz dient im Bestand ausschließlich als Fläche für den Fußverkehr. Durch politische Beschlüsse soll der Treppenplatz und die Treppenstraße aufgewertet werden und somit die Aufenthaltsqualität des Platzes gesteigert werden. Durch die Einrichtung einer Mobilstation und deren Angebote wie z. B. Carsharing wird die Aufenthaltsqualität auf dem Platz durch das Befahren (auch wenn nur am Rande) herabgesetzt. Weiterhin müsste die Carsharing Fläche so eingerichtet werden, dass ein Rückwärtsausfahren aufgrund der Stadtbahnlinie und des Schutzstreifens für den Radfahrenden verhindert wird. Der Platzbedarf wäre deutlich größer und dadurch könnten die vorhandenen Bäume voraussichtlich nicht vollständig erhalten bleiben. Eine direkte Verknüpfung zwischen dem Platz und den Haltestellen des ÖPNV ist nicht unmittelbar gegeben und führt zu längeren Wegen.

### **Kirchplatz (Ziffer 2)**

Mit dem Kirchplatz verhält es sich ähnlich dem Treppenplatz. Die Fläche sollte ausschließlich für den Fußverkehr zur Verfügung stehen.

### **Parkplatz Kirchweg (Ziffer 3)**

Der Parkplatz Kirchweg hat weder eine direkte fußläufige noch eine direkte verkehrstechnische Verbindung zur Hauptstraße. Weiterhin ist der Parkplatz von der Hauptstraße nicht einsehbar. Die Mobilstation sollte jedoch gut erkennbar sein, sodass auch Bürger\*innen darauf aufmerksam werden, die noch nicht mit den Angeboten vertraut sind. Die Verknüpfungswirkung ist aufgrund des großen Abstands zur Stadtbahnhaltestelle und Bushaltestelle Brackwede Kirche nicht gegeben.

### **Parkplatz Bodelschwinghstraße (Hauptstraße 42, 42 a – c, 44 und 44 a), (Ziffer 4)**

Der Parkplatz an der Bodelschwinghstraße ist für die Einrichtung einer Mobilstation aufgrund der Nähe zum ÖPNV-Verknüpfungspunkt eher geeignet. Dennoch würde aufgrund der erforderlichen Anzahl der Taxi-Stellplätze eine Verlegung vom Parkplatz der Berliner Straße nicht erfolgen können. Die Angebote der Mobilstation könnten somit nicht gebündelt vorgesehen werden. Ferner befindet sich die Fläche in Privatbesitz, sodass Verhandlungen mit dem Eigentümer geführt werden müssten.

### **Parkplatz Berliner Straße (Ziffer 5)**

Nordwestlich der Berliner Straße sind auf dem bestehenden Parkplatz bereits Carsharing- sowie Taxi-Stellplätze vorhanden. Zudem grenzt an den Parkplatz die Bushaltestelle und die Stadtbahnhaltestelle Brackwede Kirche. Nach der Umbaumaßnahme der Hauptstraße ist die verlegte Stadtbahnhaltestelle östlich des Knotens Berliner Straße/Hauptstraße/Bodelschwinghstraße weiterhin fußläufig zu erreichen. Der Standort bietet neben kurzen Laufwegen zwischen der Mobilstation und dem ÖPNV-Angebot eine gute Sichtbarkeit der Angebote untereinander. Im Zuge der weiteren Planung wird noch geprüft, ob die Dächer der Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage und des WC-Häuschens begrünt werden kann. In der weiteren Planung wird noch untersucht, ob eine Umgestaltung des Häuschens möglich ist sodass ein öffentliches WC eingerichtet werden kann.

### **Fazit Mobilstation**

Aufgrund der o.g. Argumente wurde sich seitens der Verwaltung für die Lage der Mobilstation auf dem Parkplatz an der Berliner Straße entschieden. Diese weist die größten Vorteile mit Blick auf die Verknüpfungswirkung und Sichtbarkeit auf. Es handelt sich um eine öffentliche Fläche, sodass eine Umsetzung erleichtert wird.

### 3. Finanzierung

Die Baukosten (brutto) belaufen sich in einer Höhe von ca. 471.000 €. Die Bushaltestellen „Brackwede Kirche“ in der Berliner Straße werden gemäß §11 Absatz 2 vom Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) finanziert. Die Radverkehrsanlagen werden durch die Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) und die Mobilstation durch die Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) bezuschusst. Die Deckenerneuerung und die Grüninsel in der Berliner Straße sind durch Eigenmittel zu finanzieren. Es ist keine wesentliche Erhöhung der Mittel für die Straßenunterhaltung und der Entwässerung zu erwarten, da die Planungen im vorhandenen Straßenquerschnitt erfolgen. Für die Überdachung der Fahrradabstellanlagen wird im geringen Umfang von einem erhöhten Finanzbedarf für die Unterhaltung ausgegangen.

Für die FöRi-Nah beträgt der Fördersatz derzeit 85 %, für die FöRi-MM 80 %, die Bushaltestellen werden zu 100 % (ÖPNV-Pauschale) gefördert.

	Baukosten (brutto)	Förderanteil (Brutto)	Eigenanteil (Brutto)	Jährlicher Abschreibungsaufwand
Mobilstation	ca. 165.000 €	ca. 132.000 €	ca. 33.000 €	ca. 800 €
Bushaltestellen	ca. 297.000 €	ca. 297.000 €	-	-
Radverkehrsanlagen	ca. 72.000 €	ca. 61.000 €	ca. 11.000 €	ca. 200 €
Deckenerneuerung	ca. 113.000 €	-	ca. 113.000 €	ca. 3.000 €
Gesamtkosten (brutto)	ca. 647.000 €	ca. 477.000 €	ca. 170.000 €	ca. 4.000 €

### 4. Umgestaltung

Die Umsetzung der Maßnahme ist im Anschluss an die Umbaumaßnahme der Hauptstraße im Jahr 2025 geplant. Ein gleichzeitiger Umbau ist nicht möglich, da für die gesamte Hauptbaumaßnahme der Hauptstraße der Schienenersatzverkehr über die Berliner Straße geleitet wird. Die Mittelinseln im Kreuzungsbereich inklusive der zugehörigen Signalanlage können hingegen bereits im Zuge der Bauarbeiten der Hauptstraßenmaßnahme realisiert werden. Zusätzlich erfolgt mit dem Umbau der Berliner Straße zwischen der Hauptstraße und dem Stadtring die Anpassung der Einmündung Berliner Straße / Senner Straße sowie die den barrierefreien Ausbau der Mittelinsel in der Berliner Straße.

Beigeordneter

Adamski

### Anlagen:

- 7041\_Berliner Straße Variante+Anlage 1
- 7041\_Berliner Strasse Variante 5+Anlage 5
- 7041\_Berliner Straße Variante+Anlage 2
- 7041\_Berliner Straße Variante+Anlage 3
- 7041\_Berliner Straße Variante+Anlage 4
- 7041\_Berliner Strasse Variante+Anlage 5-1
- 7041\_Berliner Strasse Variante+Anlage 5-2
- 7041\_Verschiebung Haltestelle Bodelschwingh in Hauptstr Anlage 6