

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)					
Koordination von Baustellen in Bielefeld					
Betroffene Produktgruppe 11.12.01 öffentliche Verkehrsflächen					
Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen keine					
Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan keine					
Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.) Rat der Stadt Bielefeld, 18.04.2024, 3.1. (öffentlich) 7859/2020-2025					
Sachverhalt: Zur Ratssitzung am 18.04.2024 hatte die CDU-Fraktion einen Antrag zur Optimierung des Baustellenmanagements gestellt. Der Rat hat diesen Antrag zur weiteren Beratung an den Stadtentwicklungsausschuss verwiesen. In dieser Informationsvorlage sollen die Koordination von Baustellen in der Stadt Bielefeld dargestellt und ein Ausblick auf kommende Herausforderungen aus der Verkehrs- und Energiewende der kommenden Jahre bis 2030 aufgezeigt werden. 1. Derzeitige Situation Infrastrukturmaßnahmen des Amtes für Verkehr (Straße), des Umweltbetriebes (Kanal), der Versorgungsträger (Leitungen) und der moBiel / BBVG (Stadtbahn) stellen im Regelfall Eingriffe in den Verkehrsraum dar und beeinflussen bauzeitlich den üblichen Verkehrsablauf. Die planbaren Einzelmaßnahmen der Prozessbeteiligten werden seitens der städtischen Baustellenkoordination weit im Voraus erfasst, abgestimmt und in einen Gesamtablauf integriert. In den letzten Jahren wurden jährlich etwa 1.000 Einzelbaumaßnahmen durchgeführt, bestehend aus folgenden Sparten (hier nur vereinfachte Darstellung): <table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;">Straßenbau –</td> <td>10 km Oberflächensanierung 3 km grundlegende Sanierung / Neubau</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">Kanalbau –</td> <td>2 km Renovierung (geschlossenes Verfahren) 6.6 km Erneuerung (offenes Verfahren)</td> </tr> </table>		Straßenbau –	10 km Oberflächensanierung 3 km grundlegende Sanierung / Neubau	Kanalbau –	2 km Renovierung (geschlossenes Verfahren) 6.6 km Erneuerung (offenes Verfahren)
Straßenbau –	10 km Oberflächensanierung 3 km grundlegende Sanierung / Neubau				
Kanalbau –	2 km Renovierung (geschlossenes Verfahren) 6.6 km Erneuerung (offenes Verfahren)				

Leitungsbau (Strom, Gas, Wasser, Fernwärme)

20 km Sanierung

10 km grundlegende Erneuerung/ Neubau

Breitbandausbau (BiTel, Telecom, Sonstige

1 km Sanierung

10 km Neubau

moBiel / BBVG

3 km Sanierung der Stadtbahnstrecken

0,5 km grundlegende Erneuerung / Neubau

In Summe finden durch die Aufteilung der vorgenannten Maßnahmen in einzelne Bauabschnitte und durch weitere Kleinbaustellen und Sondernutzungen jährlich etwa 5000 Eingriffe im Straßenraum statt.

Dieses führt unwillkürlich zu verkehrlichen Auswirkungen, verbunden mit Einschränkungen der Verkehrsführung sowohl im Fahrbahnbereich als auch in den Nebenanlagen der Straßen, wodurch eine intensive Koordinierung der Maßnahmen erforderlich wird.

2. Ablauf der Koordinierung

Zum Erhalt der verkehrlichen Infrastruktur und damit zur Aufrechterhaltung der „Funktion Stadt“ wird seitens der Baustellenkoordinierung stets versucht, die beantragten Baumaßnahmen zu genehmigen und dabei die Eingriffe in den Straßenverkehr so gering wie möglich zu gestalten.

In jedem Einzelfall werden die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Umfeld und im zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit parallellaufenden Maßnahmen betrachtet. Sofern Maßnahmen kollidieren, werden Alternativen geprüft, Umleitungsstrecken abgeglichen und Abläufe aufeinander abgestimmt.

Dabei werden die Belange der Anlieger*innen, sämtlicher Verkehrsteilnehmer*innen und bestimmende Faktoren aus der Gesamtsituation abgeklärt und abgewogen.

Dazu finden sowohl vorlaufende Gespräche mit den Hauptbeteiligten (Amt für Verkehr, Umweltbetrieb, Stadtwerke Bielefeld, moBiel) statt, als auch im weiteren Konkretisierungsprozess detaillierte Abstimmungsgespräche mit weiteren Beteiligten (Feuerwehr und Rettungsdienste, Fachämter und Behörden, sowie betroffenen Gewerbetreibenden), um möglichst alle Belange zu erfassen und abschließend verbindlich für die Bauausführung als bauvertragliche Vorgabe definiert zu werden.

Erst nach der abschließenden Abstimmung wird die verkehrsrechtliche Anordnung zur Freigabe der Bauausführung erteilt und die Umleitungsstrecken festgelegt.

Bei der Erarbeitung von Umleitungsstrecken sind jedoch unterschiedliche Restriktionen zu beachten:

- *Tonnagebeschränkungen*
- *Brückenhöhen*
- *Vorgaben aus dem Luftreinhalteplan*
- *LKW-Verbote*
- *Belastung der Umleitungsstrecke etc.*

Daher kann nicht jede Baumaßnahme bzw. die dazu notwendige Umleitung „geräuschlos“ in den Verkehrsfluss integriert werden.

3. Auswirkungen aus der Verkehrswende

Es ist erklärtes Ziel der Stadt Bielefeld, mit einer Verlagerung des modal-split zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV eine nachhaltige Verkehrswende herbeizuführen. In dem Zusammenhang wurden umfangreiche Programme mit dem Ziel verabschiedet, den Radwegebau erheblich zu erweitern und Verkehrsräume dahingehend umzubauen.

Es ist davon auszugehen, dass im Zeitraum 2023 – 2030 im erheblichen Umfang zusätzliche Radwege, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen angelegt werden, verbunden mit bauzeitlichen und verbleibenden Eingriffen im Straßenraum.

Auch der Ausbau und der Umbau des Stadtbahnverkehrs mit dem aktuellen Umbau der Hauptstraße, dem geplanten Ausbau der Linie 4, dem Umbau der Jöllenbecker Straße, der Kreuzstraße und der Mobilitätslinie von Senne nach Sennestadt wird bauzeitliche erhebliche Eingriffe darstellen.

Diese Baumaßnahmen stellen für sich genommen bereits einen Eingriff dar. Um vorausschauend seitens der Stadt Bielefeld Maßnahmen zu bündeln, werden in den meisten Fällen vorlaufend ohnehin in absehbarer Zeit erforderliche Kanal- und Leitungsbaumaßnahmen vorgeschaltet. Hier wird der Altbestand vielfach saniert bzw. verlegt.

Insgesamt ist aufgrund der Verkehrswende von einer Zunahme der Baustellen um etwa 20% gegenüber dem heutigen Umfang auszugehen.

Es wird jedoch ergänzend auch darauf hingewiesen, dass neben den Maßnahmen aus der Verkehrswende auch der Erhalt des vorhandenen Straßennetzes einen hohen Stellenwert behalten muss. Aufgrund des hohen Durchschnittsalters von mehr als 30 Jahren besteht ein erhöhter Bedarf an grundhafter Erneuerung der Straßen.

4. Auswirkungen aus der Energiewende nach Einschätzungen der Stadtwerke Bielefeld (für Fern- und Nahwärme) und Bielefelder Netz (für Strom, Gas bzw. Wasserstoff inkl. Verkehr)

Die Umsetzung der erforderlichen Klimaschutzprojekte zur Erreichung einer nachhaltigen Klimawende erfolgt in erster Linie durch die Einleitung einer Energiewende, d.h. der Abkehr von der fossilen Energie. Die Auswirkungen können hier nur skizzenhaft aufgezeigt werden. Die Darstellung der ganzheitlichen Realisierung in all ihren unterschiedlichen Sparten kann hier nicht erfolgen.

Es sollen daher nur spartenweise Betrachtungen angestellt werden, um die allein dadurch ausgelösten baulichen Eingriffe aufzuzeigen.

4.1 Veränderung des Heizverhaltens / Wärmewende

Bis spätestens 2045 wird aufgrund der kommunalen Wärmeplanung ein Umbau hin zu einer klimaneutralen Wärmeversorgung alleine schon aufgrund des dafür zur Verfügung stehenden knappen Zeitfensters von ca. 20 Jahren einen erheblichen Zuwachs an Baumaßnahmen erfordern.

4.2 Veränderung der Kfz- Antriebstechnologien

Die Schaffung eines klimaneutralen Verkehrssektors bis 2045 erfordert eine vollständige Abkehr vom fossil-angetriebenen Fahrzeugbestand hin zu alternativen, CO₂-neutralen Technologien.

Es ist mit nennenswerten Anteilen an Batterie-elektrischen oder Wasserstoff-Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen zu rechnen und damit zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit mit einem

erheblichen Netzausbau.

4.2.1 Öffentliche E- Ladesäulen

Insbesondere in innerstädtischen Bereichen sowie an den Hauptverkehrsstraßenwegen und an größeren öffentlichen Parkflächen (Tankstellen, Systemgastronomie, Parkhäuser / Parkplätzen v. Handel, Sporteinrichtungen o.ä.) sind öffentliche E-Ladesäulen in höheren Anzahlen und Leistungsklassen zu erwarten bzw. bereits heute im Aufbau.

Zur Bereitstellung der hierfür notwendigen Leistungsfähigkeit des Stromnetzes durch die Dienstleisterin *Bielefelder Netz* sind sowohl im lokalen Niederspannungsnetz als auch im überlagerten Mittelspannungsnetz bereits heute punktuell zusätzliche Netzverstärkungen erforderlich.

4.2.2 Private E-Fahrzeug-Ladepunkte

Nach Einschätzung der *Bielefelder Netz* ist davon auszugehen, dass mittel- bis langfristig nahezu jedes Wohngebäude entsprechend der jeweiligen Anzahl an Wohneinheiten mit eigenem, nicht öffentlichen Stellplatz mit privater Lademöglichkeit (Ladesäule / Wallbox) ausgestattet werden wird.

Netzengpässe und somit auch Netzerweiterungen sind in den vorgelagerten Versorgungsleitungen in den Gehwegen zu erwarten.

4.3 Auswirkungen aus der Energiewende

Um den der aus der Verkehrs- und Wärmewende resultierenden Nachfragesteigerung im Bereich der Sparten Fernwärme und Strom gerecht zu werden, sind signifikante Steigerungen der Investitionen in diese beiden Sparten notwendig. Ein nennenswerter Anteil des bestehenden Fernwärme- und auch Stromnetzes weist ein Alter von 50 - 70 Jahre auf. Dadurch besteht in den nächsten 20 Jahren bereits ein erheblich steigender Bedarf an Sanierung / Ersatzneubau von Leitungsinfrastruktur.

Die Steigerung der Bauleistung kann dabei jedoch nur sukzessive erfolgen und wird ihren Höhepunkt voraussichtlich Ende der 2020er-Jahre erreichen und von dort an auf einem hohen Niveau verbleiben, da zunächst sowohl in den entsprechenden Planungs- und Betriebsreichen der Stadtwerke Bielefeld sowie der Bielefelder Netz als auch bei den ausführenden Fachfirmen ein Personalaufbau erfolgen muss.

5. Ausblick auf quartiersweise strategische Koordination

Aktuell erfolgt die Koordination von Baumaßnahmen weitgehend Straßen- bezogen. Dabei werden einzeln angemeldete Maßnahmen erfasst und im näheren Umfeld abgeglichen.

Es gibt derzeit Überlegungen, ganzheitliche Betrachtungen innerhalb von ausgewählten Quartieren anzustellen. Dabei sollen sämtliche Sparten der Versorgungsträger, der Entwässerung, des ÖPNV und der Straßenplanung vereint betrachtet werden. Es wird das Ziel verfolgt, in einem differenziert aufeinander abgestimmten Gesamtplan einen kürzestmöglichen, effektiven und nachhaltigen Gesamtablauf zu erstellen, der nach Abschluss der Baumaßnahmen auf einen möglichst langen Zeitraum abgeschlossen ist.

6. Kommunikation

Zur Umsetzung der planerischen und baulichen Maßnahmen ist ein erhöhtes Maß an Kommunikation erforderlich. Dieses Themenfeld soll künftig stärker ausgebaut werden, dabei sollen digitale Prozesse und die modernen Medien in ihrer Vielfalt intensiver genutzt werden.

7. Ausblick

Die im Verkehrsmanagement abgebildeten und durch Baustellenkoordinierung abgestimmten Maßnahmen haben in der Regel kaum über die eigentliche Maßnahme hinausgehende Auswirkungen: Straße gesperrt – Umleitungen ausgeschildert – läuft!

Sobald aber

- Bauabläufe geändert,
- zuvor abgestimmte Verkehrsführungen umgestellt,
- sich die Bauzeit verlängert,
- nicht geplante Baustellen auftreten,
- Schäden an der Infrastruktur oder
- zwingend zu genehmigende Hausanschlussänderungen

in den geplanten Bauablauf eingreifen, beginnt eine sehr aufwendige, nicht geplante Koordinierung - einerseits der betroffenen Baustelle und zusätzlich der Baustellen, die durch die Änderung einbezogen werden müssen. Hier ändern sich Verkehrsführungen und Bauzeiten verschiedener geplanter Maßnahmen, die mit Änderungen der Verkehrsführungen und der Sperrungen z.B. erhebliche Auswirkungen auf den ÖPNV oder abgestimmte Rettungswege nach sich ziehen.

Insbesondere diese nicht planbaren Änderungen mit ihren Auswirkungen auf den Verkehr werden von allen Beteiligten als chaotisch und (scheinbar) vermeidbar angesehen.

Beigeordneter

Adamski