

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Senne	21.11.2024	öffentlich
Bezirksvertretung Sennestadt	28.11.2024	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	10.12.2024	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	19.12.2024	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p>Mobilitätslinie – Grundsätze für die Entwurfsplanung</p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.12.04 ÖPNV</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>Keine Auswirkungen</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>Keine Auswirkungen</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>Bezirksvertretung Senne, 25.05.2023, TOP 8, Drucks.-Nr. 6032/2020-2025 Bezirksvertretung Sennestadt, 01.06.2023, TOP 10, Drucks.-Nr. 6032/2020-2025 Stadtentwicklungsausschuss, 06.06.2023, TOP 9, Drucks.-Nr. 6032/2020-2025 Rat der Stadt Bielefeld, 15.06.2023, TOP 10, Drucks.-Nr. 6032/2020-2025</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Die Bezirksvertretungen Senne und Sennestadt in Zuständigkeit für ihre Bezirke sowie der Stadtentwicklungsausschuss empfehlen und der Rat der Stadt Bielefeld beschließt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das Amt für Verkehr und moBiel legen für die weiteren Schritte in der laufenden Entwurfsplanung die Vorzugsvariante Endhaltepunkt Würtemberger Allee mit straßenbündiger Führung auf dem Senner Hellweg zugrunde und entwickeln diese weiter. 2. Das Amt für Verkehr wird beauftragt, auszuloten, welche Rahmenbedingungen zur Übernahme der Straßenbaulast für die Brackweder Straße und die Paderborner Straße (L 756) mindestens in den Ortslagen Senne und Sennestadt möglich wären, um den gesamten Planungsprozess zu beschleunigen.

Begründung:

Rückblick: Beschlossene Vorplanung

Im Juni 2023 wurden moBiel und das Amt für Verkehr durch einen Beschluss der Bezirksvertretungen Senne und Sennestadt, des StEAs und des Rates der Stadt Bielefeld beauftragt, unter anderem „auf der Vorplanung aufbauend die Entwurfsplanung mit folgenden Schwerpunkten weiterzuentwickeln:

- Weitere Optimierung der Straßenraumaufteilung entlang der L756, insbesondere in den Knotenpunktbereichen, zur Reduzierung des Flächenverbrauchs im Bereich der Ortslage Senne und Sennestadt“ (DS 6032/2020-2025) zu ermöglichen.
- Die Nutzen-Kosten-Untersuchung, auf der die Bewertung der Nahverkehrskonzept-Variante basiert, wird aufgrund geänderter gesetzlicher Regelungen aktualisiert. Sofern sich bei der aktualisierten Bewertung neben der Variante Alsterweg eine weitere Variante als tragfähig darstellt, wird diese im Rahmen der Entwurfsplanung vertieft untersucht.“

a) Bisherige Planungsgrundsätze entlang der L756

Die beschlossene Vorplanung für den Bereich der L756 sieht einen zweispurigen Querschnitt mit Ausnahme des Abschnittes von der Eikelmannkreuzung bis zur Buschkampkreuzung, jeweils inkl. der knotenpunktbedingten Aufweitungen, vor. Die Querschnitte in den Ortslagen Senne und Sennestadt entsprechen dabei dem Entwurfsstandard für anbaufreie Hauptverkehrsstraßen innerhalb eines bebauten Gebiets. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 70 km/h.

Bei dieser bereits optimierten Querschnittsaufteilung bleiben laut aktuellem Stand der Planung jedoch weiterhin ca. 55 Grundstücke entlang der L756 durch eine erforderliche Flächeninanspruchnahme oder eine veränderte Anbindung der Grundstücke betroffen („Betroffenheiten“).

Diesen Planungsgrundsätzen wurde bis jetzt von Straßen.NRW nicht zugestimmt. Die bisherigen Forderungen von Straßen.NRW gefährden allerdings die Erfolgchancen des Planfeststellungsverfahrens der Mobilitätslinie.

b) Nutzen-Kosten-Untersuchung zum Endhaltepunkt

Nach einer Bürgerbeteiligung im Jahr 2020 und mit Hilfe eines formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahrens wurde als Endhaltepunkt die bisherige Vorzugsvariante „Alsterweg“ definiert. Sie verläuft nach der Haltestelle Kreuzkirche mit insgesamt drei Haltestellen vom Sennestadtring über die Elbeallee bis zum Endpunkt im Bereich „Alsterweg“ in der nördlichen Sennestadt. Durch eine neue Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung (Standi 2016+) wurden die Varianten nochmal überprüft.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU), auf dem die Variantenuntersuchung des Nahverkehrskonzeptes basiert, wurde bereits im Jahr 2021 auf Grundlage der Standardisierten Bewertung (Version 2016) abgeschlossen. Mitte 2022 wurde die neue Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung (Standi 2016+) veröffentlicht und ist seitdem verpflichtend. Durch die neue Standi 2016+ kommt es zu einer Erleichterung der Darstellung der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit und auch zu einer allgemeinen Verfahrensvereinfachung. Es stand in Aussicht, dass es nach der Neuberechnung der NKU für die vier Planungsvarianten zu einer neuen, ggfs. abweichenden, Bewertung der Vorzugsvariante kommen könnte.

Sachstand: Änderbare Planungsgrundsätze entlang der L756

moBiel und das Amt für Verkehr sind fortlaufend mit Straßen.NRW in Gesprächen, um platzsparende Planungsgrundsätze entsprechend der Beschlusslage des StEA vom 26.06.2018 (Drucksache Nr. 6947/2014-2020) abzustimmen. Weiteres Potential, den Straßenquerschnitt zu optimieren und damit die Eingriffe in private Flächen zu minimieren, sehen das Amt für Verkehr und moBiel nur darin, wenn die L756 in den Ortslagen als anbaufreie Stadtstraße mit einer Entwurfsgeschwindigkeit für den MIV von 50 km/h ausgewiesen wird. Die Anordnung von 50 km/h ist laut Straßenverkehrsrecht (StVO) nur innerhalb geschlossener Ortschaften möglich. Da Straßen.NRW die Festlegung als anbaufreie Stadtstraße oder innerhalb geschlossener Ortschaften und somit eine stadtverträglichere Planung bislang grundsätzlich ablehnt, ist eine städtische Planungshoheit über die L756 in den Ortslagen sinnvoll und daher erstrebenswert. Diese Planungshoheit sollte durch die Festlegung von Ortsdurchfahrten durch Straßen.NRW erzielt werden. Eine Reduzierung der Entwurfsgeschwindigkeit für den MIV auf 50 km/h durch die Einstufung der Straße innerhalb geschlossener Ortschaft soll dann durch die untere Straßenverkehrsbehörde rechtlich geprüft und im Hinblick auf das Planfeststellungsverfahren abgesichert werden. In Senne und Sennestadt sollte der neue Streckencharakter als „Stadtstraße“ geplant werden und durch die Einheit von Bau und Betrieb 50 km/h sicherstellen.

Damit kann wiederum eine Reduzierung der Querschnittsbreiten und somit eine Reduzierung der Betroffenen entlang der L756 ermöglicht werden und die Chancen auf ein erfolgreiches Planfeststellungsverfahren erhöht werden.

Um den Planungsprozess zu beschleunigen und Planungssicherheit zu erlangen, wäre auch die Übernahme der Straßenbaulast der L756 von der Gütersloher Straße bis zur Oerlinghauser Straße (Streckenlänge 13,33 km) oder eine Teilübernahme der L756 in der Ortslage Senne von der Windelsbleicher Straße bis zur Osningstraße und in der Ortslage Sennestadt von der Lämershagener Straße bis zur Oerlinghauser Straße (Streckenlänge 8,28 km) denkbar.

In parallelen Gesprächen mit Straßen.NRW und dem Ministerium wären hierzu die Grundvoraussetzungen und Bedingungen zu besprechen.

Sachstand: Aktualisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung und FAR Bewertung

Die Planungsvarianten Kreuzkirche, Alsterweg, Württemberger Allee und Württemberger Allee/Rheinallee mit jeweiligem gleichnamigem Endpunkt wurden, wie bei der Bewertung aus 2021, untersucht. Die durch das Gutachterbüro Ramboll durchgeführte vereinfachte Standardisierte Bewertung nach der Standi 2016+ zeigt, dass alle vier Planungsvarianten Aussicht auf eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz haben, da der Nutzen-Kosten-Index für alle Varianten über 1 liegt. Daher wurden alle vier Planungsvarianten mit dem aktuellen Sachstand der Planung anhand eines *Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahren* (FAR) mit Beteiligung der jeweiligen zuständigen Fachämter erneut bewertet. Die detaillierte Bewertung unter Berücksichtigung der Belange der Stadt, der Allgemeinheit, der Fahrgäste und des Betriebs ist als Anlage beigefügt.

Zielgruppe	Kriterien	Kreuzkirche		Alsterweg		Württembergischer Allee		Split Württemberger Allee/ Rheinallee	
Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	2,0	1,5	3,0	3,0	2,0	3,0	1,0	2,5
	Stärkung des Umweltverbunds	1,0		3,0		4,0		4,0	
Allgemein- heit	Städtebau/ Stadtentwicklung	-1,0	-0,7	3,0	0,0	3,0	-0,3	-2,0	-2,7
	Betroffenheit	-1,0		-4,0		-3,0		-4,0	
	Klima- und Umweltschutz	0,0		1,0		-1,0		-2,0	
Fahrgast	Reisezeit	1,0	0,7	3,0	2,3	4,0	3,3	4,0	4,0
	Erschließung	0,0		2,0		3,0		4,0	
	Umstiege	1,0		2,0		3,0		4,0	
Betrieb (moBiel)	Einsparung Betrieb	1,0	2,5	0,0	1,0	-1,0	0,5	-2,0	-0,5
	Störungsanfälligkeit	4,0		2,0		2,0		1,0	
Gesamtbewertung (Summe)		4,0		6,3		6,5		3,3	
Platzierung		3		2		1		4	

Die Variante Kreuzkirche schneidet besonders aufgrund der geringen Anzahl erschlossener Fahrgäste und die Variante Württemberger Allee / Rheinallee aufgrund der hohen Eingriffe im Grünzug schlecht ab. Die Varianten Württemberger Allee und Alsterweg heben sich beide deutlich gegenüber den anderen Varianten ab. Die Variante Württemberger Allee liegt dabei auf dem ersten Platz. Die Variante Alsterweg erzielt den zweiten Platz. Diese ist für den Klima- und Umweltschutz positiver als die Variante Württemberger Allee zu bewerten, da diese Variante keine Eingriffe in nördliche Waldflächen verursacht. Die Betroffenheit im privaten Grund ist allerdings höher (insgesamt 7780 m² ggü. 7150m²). Darüber hinaus werden bei der Variante Alsterweg weniger Fahrgäste (15.430 Einwohnergleichwert) als bei der Variante Württemberger Allee (18.010 Einwohnergleichwert) erschlossen.

Bei der Variante Württemberger Allee werden mehr Fahrgäste mit einer Direktverbindung erreicht. Somit wird der Umweltverbund deutlicher gestärkt (7,4 Mio. vermiedene Pkw-Kilometer pro Jahr) und die Zielgruppe Fahrgast profitiert mehr von dieser Variante. Die straßenbündige Führung auf dem Senner Hellweg minimiert die Eingriffe in den Wald. Konflikte mit dem Artenschutz, Eingriffe in die Grünstruktur und eine zusätzliche Versiegelung können aber nicht komplett vermieden werden. Daher ist diese Variante, trotz mehr eingesparten CO₂-Emissionen (1.140 Tonnen pro Jahr ggü. 1090) in Hinsicht Klima- und Umweltschutz nicht so positiv wie die Variante Alsterweg zu bewerten.

Unter Berücksichtigung aller Kriterien ergibt sich die Vorzugsvariante Württemberger Allee.

Beschreibung der Vorzugsvariante Württemberger Allee

Bei der neuen Vorzugsvariante Württemberger Allee biegt die StadtBahn straßenbündig in den Senner Hellweg ein und verläuft dann auf einem besonderen Bahnkörper in der Württemberger Allee. Der Endpunkt Württemberger Allee besteht aus einem 4,50 Meter breiten und 70 Meter langen Mittelbahnsteig, der an den Frankenweg anschließt. Der Querschnitt der Württemberger Allee sieht zwei mindestens 2,50m breite Geh-/Radwege sowie zwei 3,25m breite Fahrbahnen vor. Diese sind durch einen 11m bis 11,65m breiten, begrünten und besonderen Bahnkörper getrennt. Vor der Endhaltestelle befinden sich im mittigen besonderen Bahnkörper zwei Weichenverbindungen, sodass die StadtBahnen vor dem Endpunkt kopfwenden können. Zukünftig kann man in den Ostpreußenweg, den Pommernweg und den Hessenweg nur rechts einbiegen bzw. aus den Straßen rechts rausfahren.

Vom Senner Hellweg kommend wird eine Wende auf Höhe des Frankenweges überprüft.

Auf dem Senner Hellweg wird die StadtBahn straßenbündig geführt. Dafür muss die Fahrbahn um ca. einen Meter verbreitert werden. Die südlichen Nebenanlagen mit dem Zweirichtungsge-/radweg, die im Jahr 2020 umgebaut wurden, werden nicht angepasst. Aufgrund der Verbreiterung der Fahrbahn sind ca. 80 Baumstandorte genauer zu betrachten, da ihre Kronenbereiche in diesen Verbreiterungsbereich hineinragen. Ziel ist es, mittels geeigneter Schutzmaßnahmen den Baumbestand möglichst zu erhalten. In der Entwurfsplanung soll daher überprüft werden, welche Baumstandorte erhalten bleiben können bzw. welche Ausgleichs- /Ersatzmaßnahmen vorgenommen werden.

Der Knotenpunkt Elbeallee/Senner Hellweg wird voll signalisiert. Die Ausfahrt des Wanderparkplatzes wird an den Knotenpunkt angebunden. Die Haltestelle Alsterweg ist dann nur eine Durchgangshaltestelle ohne besonderen Bahnkörper, so dass die Breite des zukünftigen Straßenraums und somit die Betroffenheit im privaten Grund um ca. 6,5 Meter gegenüber der bisherigen Planung reduziert werden kann.

Ausblick: Weiteres Vorgehen

Die Vorzugsvariante Württemberger Allee, mit straßenbündiger Führung auf dem Senner Hellweg, wird in der Entwurfsplanung vertieft untersucht. In der Entwurfsplanung soll auch die vorliegende Parkraumuntersuchung der Sennestadt Nord um den Bereich Senner Hellweg und Württemberger Allee erweitert werden. Ziel ist es, den zukünftigen Bedarf und das Angebot an Parkraum bei der Stadtbahnverlängerung Württemberger Allee zu überprüfen. Während der Entwurfsplanung werden alle betroffenen Ämter beteiligt.

Die Entwurfsplanung soll im Laufe 2025, inkl. aller durch den Rat der Stadt Bielefeld im Juni 2023 beschlossenen Prüfaufträge abgeschlossen werden, sodass die Genehmigungsplanung in 2025 durchgeführt werden kann. Im Laufe der Entwurfs- und Genehmigungsplanung werden Politik, Öffentlichkeit und Betroffene weiterhin über die Planungen und deren Auswirkungen unmittelbar informiert. Der endgültige Entwurf ist dann vom Rat vor der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen zu beschließen.

Ferner erarbeitet das Amt für Verkehr derzeit ein gesamtstädtisches Konzept zum weiteren Ausbau sowie zum Neubau von Anlagen für Park+Ride (P+R) im Bielefelder Stadtgebiet (vgl. Drucksachen-Nummer 7444/2020-2025). Es wird beabsichtigt die Ergebnisse des gesamtstädtischen P+R-Konzeptes Ende 2024 / Anfang 2025 den politischen Gremien vorzustellen. Planung und Umsetzung der in dem Konzept ebenfalls betrachteten und analysierten P+R-Anlagen entlang der Mobilitätslinie / der L756 werden zusammen mit der Realisierung der Mobilitätslinie durch moBiel und gleichzeitig in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr unter Berücksichtigung der Ergebnisse des städtischen Gesamtkonzepts erfolgen.

Aufgrund des Planungsfortschrittes ist mittlerweile erkennbar, dass für eine zügige bauliche Umsetzung der Mobilitätslinie Gespräche mit Straßen.NRW und dem Ministerium über eine Baulastübernahme in Teilbereichen in den Ortslagen Senne und Sennestadt bzw. von der Gütersloher Straße bis zur Oerlinghauser Straße sinnvoll wären. Die Gespräche mit Straßen.NRW und dem Ministerium für die Baulastübernahme sollten parallel zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Mobilitätslinie stattfinden. Anschließend könnte in Abstimmung mit der unteren Straßenverkehrsbehörde eine Entwurfsplanung erarbeitet werden, die das Ziel verfolgt, mittels der geänderten Klassifizierung die Querschnitte und damit den Flächenverbrauch und die Betroffenheit weiter zu reduzieren.

Anhänge

1. Aktualisierte Bewertungsmatrix der vier Planungsvarianten
2. Vorplanung der Vorzugsvariante „Württembergischer Allee“

Hinweis zu den Anlagen:

Die Anlagen sind aufgrund von Lesbarkeit und Kosten digital im Ratsinformationssystem abgelegt. Bei Verlangen können diese in Papierform vorgelegt werden.

Beigeordneter

Adamski

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.