

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Heepen</b>	09.10.2024	öffentlich
<b>Beirat für Behindertenfragen</b>	09.10.2024	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	05.11.2024	öffentlich

### Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**Kusenweg: Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges sowie Sanierung der Fahrbahn**

### Betroffene Produktgruppe

11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen

### Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss, Umsetzung Radverkehrskonzept, Umsetzung Mobilitätsstrategie

### Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Auswirkungen auf den Finanzplan: Baukosten ca. 9,5 Mio. € im Jahr der Herstellung (Förderung 6,0 Mio. €)

Auswirkungen auf den Ergebnisplan: Keine Erhöhung der Mittel für die Straßenunterhaltung und Entwässerung. Erhöhung des Finanzbedarfs für die Beleuchtung von jährlich 9.000,00 € zzgl. Abschreibungsaufwand von jährlich 235.000,00 €. Der höhere Abschreibungsaufwand wird kompensiert durch geringere Abschreibungen beim Sammeltopf Radwege.

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

BV Heepen, 19.01.2023, TOP 19, 5278/2020-2025

### Beschlussvorschlag:

**Der Beirat für Behindertenfragen und die Bezirksvertretung Heepen empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:**

- a) den Ausbau der Straße Kusenweg und die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit der vorgelegten Planung (Anlagen 1 - 2) als Arbeitsgrundlage und
- b) die Errichtung der adaptiven Straßenbeleuchtung entlang des Geh- und Radwegs.
- c) Die bisher noch nicht eingeplanten Haushaltsmittel werden durch budgetneutrale Umschichtung im Rahmen der Etatberatungen in den Haushalt 2025/26 aufgenommen.

**Begründung:**

## **1. Situationsbeschreibung**

Auf Grundlage der Mobilitätsstrategie 2030 und des Radverkehrskonzeptes (RVK) soll das bestehende Radverkehrsnetz weiterentwickelt werden, um eine Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr in der Stadt Bielefeld nachhaltig zu garantieren. Für die Straße Kusenweg (Kreisstraße K 23) liegt in diesem Zusammenhang laut Netzplanung eine Radverkehrsverbindung der Hauptroute Kategorie I vor. Der Streckenabschnitt soll infolgedessen den Stadtbezirk Heepen mit dem Kreis Lippe, der Stadt Bad Salzuflen verbinden.

Hinzukommend ist die Straße abschnittsweise in einem desolaten Zustand, welcher einer grundhaften Erneuerung bedarf.

Der Kusenweg verläuft größtenteils außerorts und verbindet sowohl Wohn- als auch Gewerbegebiete miteinander. Er weist den Charakter einer überörtlichen Transport- und Verbindungsfunktion auf.

Er ist im Abschnitt von der Salzufler Straße bis kurz vor dem Ostring als Ortsdurchfahrt und im weiteren Verlauf bis zur Stadtgrenze als Kreisstraße klassifiziert. Eingestuft wird die Straße abschnittsweise als innergemeindliche Hauptverkehrsstraße und Landstraße außerhalb bebauter Gebiete mit Verbindungsfunktion im Nahbereich. Die Planungsgrundlage bilden demzufolge die RAL (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen) bzw. die RAS 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) im Vorfeld bebauter Gebiete. Die Verkehrsbelastung beträgt auf dem gesamten Streckenabschnitt ca. 5.500 Kfz/24h. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten betragen in bestimmten Abschnitten zwischen 50 und 70 km/h. Für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) liegen auf dem gesamten Abschnitt acht Haltestellenbereiche für die An- und Abfahrt vor. Der Busverkehr beläuft sich auf ca. sechs Busse/Std. Der Fußgängerverkehr ist gering. Parkflächen sind entlang der Straße Kusenweg nicht vorhanden. Im Bereich der Ortsdurchfahrt zwischen der Salzufler Straße und dem Ostring wird einseitig auf der Fahrbahn geparkt.

Der ca. 3,6 km lange auszubauende Bereich, ausgehend von der Salzufler Straße bis zur Stadtgrenze (Kusenweg 203), besteht heute aus einer ca. 5,5 bis 6,5 m breiten Fahrbahn, die in Asphalt hergestellt ist. Die meist nördlich einseitig angelegten, gemeinsamen Geh- und Radwege bestehen aus Platten, Pflaster und Asphalt. Die Breite beträgt ca. 1,80 - 3,0 m. Der gemeinsame Geh- und Radweg endet an der Einmündung Niewaldstraße. Im weiteren Abschnitt bis zur Stadtgrenze (ca. 1,1 km) sind keine Anlagen für den Fuß- oder Radverkehr vorhanden.

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind weder in den Breiten noch in der Oberflächenbeschaffenheit zeitgemäß.

## 2. Planung (Anlagen 1 - 2)

Die Zielsetzungen der Vorplanung sind ein regelwerkskonformer Straßenentwurf unter Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer, um die Sicherheit für alle zu erhöhen und die Strecke insbesondere für den Rad- und Fußverkehr attraktiver zu gestalten.

Die vorgelegte Planung wurde mit dem ADFC, VCD, IHK, moBiel und der Polizei (AG SpuReN) abgestimmt. Das Votum über die vorgelegte Planung verlief positiv. Verbesserungen wurden im Bereich des neuen B-Plan Gebietes am Ostring bezüglich eines verbesserten Übergangs für den Radverkehr vom Schutzstreifen auf den gemeinsamen Geh- und Radweg gewünscht. Dieses wird in den weiteren Planungsschritten überarbeitet.

Der Hauptteil der Verkehrsfläche bleibt in seiner Lage bestehen. Bei dem auszubauenden Bereich des Kusenwegs (Salzuffer Straße bis Stadtgrenze) soll für den Fuß- und Radverkehr parallel verlaufend zur Fahrbahn eine Neuanlage für einen gemeinsamen Geh- und Radweg im Beidrichtungsverkehr gemäß den Vorgaben aus der Mobilitätsstrategie 2030 und dem Radverkehrskonzept (RVK) entstehen.

In diesem Zusammenhang sind auch abschnittsweise eine grundhafte Erneuerung der Fahrbahn (teilweise verbunden mit einer Verbreiterung der Fahrbahn und des Banketts) und Deckensanierungen vorgesehen. Der Vollausbau findet ab dem Ostring auf einer Länge von ca. 1,1 km statt. Auf den restlichen 2,5 km der Straße findet mindestens eine Deckensanierung statt.

Die Querschnittsaufteilung setzt sich im Groben zusammen aus

- einer Fahrbahnbreite zwischen 5,50 - 6,50 m,
- einem gemeinsamen Geh- und Radweg in einer Breite von 3,30 m zzgl. eines Sicherheitstrennstreifens von 75 cm und
- abschnittsweise einem Graben zur Straßenentwässerung in einer Breite von 2,0 – 3,0 m.

Der gemeinsame Geh- und Radweg wird innerorts in Pflaster (Führung auf Hochbord) und außerorts in Asphalt (Führung mit angrenzendem Bankett) ausgebaut. Die Fahrbahn wird ebenfalls in Asphalt ausgebaut. Die elf anliegenden, untergeordneten Einmündungen werden als Gehwegüberfahrten ausgebaut. Durch die bauliche Überhöhung der Gehwegüberfahrt wird der Kraftfahrzeugverkehr (Kfz) gezwungen abzubremsen und langsam in die Einmündung zu fahren. Für den Rad- und Fußverkehr ist durch die Anhebung auf Hochbordniveau das Fahrverhalten angenehmer, da keine Absenkung auf das Fahrbahnniveau erfolgt. Vorhandene und neue Querungsstellen/Mitteln Inseln (2 Stk) sowie Bushaltestellen (2 Stk) werden barrierefrei und nach dem Bielefelder Standard hergestellt.

Die Förderung des ÖPNV wird durch die Neuanlage von zwei Bushaltestellen, den barrierefreien Ausbau der Haltestellen und die Pulk-Führerschaft an den Haltestellen weitestgehend gewährleistet.

Um die Fahrradnutzung zu fördern, werden Fahrradabstellplätze im Bereich der Bushaltestellen errichtet.

Abschnittsweise werden ca. 330,0 m Winkelstützen und ca. 210,0 m Schutzplanken neu verbaut. Baumfällungen werden durch Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen sowie zusätzliche Grünflächen ersetzt. Die Entwässerung des Oberflächenwassers verläuft größtenteils über anliegende Gräben.

Der benötigte Grunderwerb von 17 betroffenen Flurstücken konnte im Vorfeld mit den Eigentümern besprochen werden. Rückmeldungen hierzu verliefen positiv. Nach dem politischen Beschluss und fortlaufender Planung werden die Grunderwerbsverhandlungen durch den Immobilienservice der Stadt Bielefeld (ISB) weiterverfolgt.

Die Planungsgrundlagen der einzelnen Lagepläne werden im Folgenden beschrieben:

#### LP 101

Die Radverkehrsführung erfolgt in dem Abschnitt von der Salzufler Straße bis Hausnr. 17 beidseitig durch die Anlage von Radfahrstreifen in einer Breite von 1,50 m. Die Fahrbahn wird in diesem Bereich um ca. 1,0 m verbreitert. Im weiteren Verlauf zwischen den Hausnr. 7 – 12 engt sich die Fahrbahn bedingt durch Bestandsbäume auf einer Länge von 105,0 m von 6,0 m auf 5,0 m ein. Danach weitet sich die Fahrbahn auf einer Länge von ca. 55,0 m auf und wird anschließend wieder an ihren Bestand geführt. Der vorhandene Gehweg, Grünflächen und Bäume bleiben in dem vorderen Abschnitt (bis Hausnr. 17) erhalten. Im weiteren Verlauf entsteht bis zum Ostring ein gemeinsamer Geh- und Radweg in einer Breite von 2,75 – 3,30 m auf der nördlichen Seite. Im Bereich des neuen B-Plan Gebietes entstehen zwei neue Bushaltestellen. Die Überleitung des Radverkehrs von der Fahrbahn auf die Nebenanlage wird im Rahmen der Ausführungsplanung noch detaillierter betrachtet.

#### LP 102 - 103

Die Brücke über den Fluss Windwehe wird erneuert. Die Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges engt sich in diesem Bereich von 3,30 m auf 2,50 m ein. Nach der Brücke weitet sich der Geh- und Radweg wieder auf 3,30 m auf. Die Straße wird aufgrund von Straßenschäden in dem Abschnitt vom Ostring bis zu Hausnr. 70 in einer Länge von 1,1 km grundhaft erneuert. Der gemeinsame Geh- und Radweg wird ca. 3,0 – 4,0 m von der Fahrbahn abgesetzt geführt. Die Fahrbahn wird nach der Brücke um ca. 1,0 - 1,50 m nördlich aufgeweitet. Dadurch erhöht sich die Fahrbahnbreite von ca. 6,0 m auf 6,50 m.

#### LP 104 - 105

Infolge des neu angelegten gemeinsamen Geh- und Radweges wird im Bereich des Zulaufes vom Hungerbach ein Entwässerungsbauwerk um ca. 4,0 m versetzt. Die Straßenführung wird um ca. 2,0 – 4,0 m auf einer Länge von ca. 360,0 m nach Norden verschoben. Dadurch weitet sich die Fahrbahnbreite von ca. 5,50 m auf 6,50 m auf. Die Führung des gemeinsamen Geh- und Radweges ist fahrbahnnah in einer Breite von 3,30 m. Auf dem Abschnitt werden auf einer Länge von ca. 150,0 m Winkelstützen verbaut. Die Straße erhält von Hausnr. 72 bis zur Stadtgrenze eine Deckensanierung.

#### LP 106

Um Parken auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg bzw. das Halten auf der Fahrbahn zu vermeiden und um die Glas- und Kleidercontainer zu nutzen, soll im Bereich des Hungerbaches ein neuer Wendebereich für Kraftfahrzeuge (Kfz) eingerichtet werden. Die Rad- und Fußverkehrsführung wird auf dem Brückenbauwerk über dem Hungerbach um ca. 1,50 m verbreitert. Zudem werden im Brückenbereich ca. 50,0 m Winkelstützen verbaut. Die Führung des Radverkehrs ist in diesem Abschnitt fahrbahnnah auf Hochbord (Breite 2,75 – 3,30 m). Die Fahrbahn wird in dem Abschnittsbereich vor dem Brückenbauwerk wieder an ihren Bestand geführt. Dadurch verjüngt sich die Fahrbahn von 6,50 m auf 6,0 m. Nach der Brönninghauser Straße wird die Straßenführung um ca. 80 cm auf einer Länge von 245,0 m nach Süden verschoben. Dadurch wird auf einer Länge von ca. 195,0 m die südliche Gehwegbreite auf ca. 1,0 – 1,35 m eingeengt und der nördliche gemeinsame Geh- und Radweg verbreitert. Die Fahrbahnbreite beträgt in diesem Abschnitt 6,0 m. Da auf dem südlichen Geh- und Radweg geringer Fußverkehr vorliegt und dieser ausschließlich für die Erreichung der anliegenden Grundstücke genutzt wird, kann aus Sicht des Amtes für Verkehr und den AG SpuReN die geringe Breite akzeptiert werden.

#### LP 107

Die Straße verbleibt bis zur Niewaldstraße in ihrer Lage bestehen. Es werden abschnittsweise punktuelle Randsanierungen an der Fahrbahn vorgenommen. Ergänzend wird die Fahrbahnmarkierung erneuert. Die Fahrbahnbreite beträgt in diesem Abschnitt wie im Bestand 5,50 m. Der gemeinsame Geh- und Radweg wird auf 3,30 m verbreitert. Die Radverkehrsführung bleibt wie im Bestand abgesetzt von der Fahrbahn. Die südlich gelegene Bushaltestelle wird ca. 3,0 m nach Süden verschoben.

#### LP 108 - 109

Im Abschnitt Niewaldstraße / Brücke A2 wird die Fahrbahn mit anliegender Böschung/Graben auf einer Länge von ca. 235,0 m um ca. 3,0 m südlich verschoben. Dadurch kann der fehlende Geh- und Radweg errichtet und mit dem bestehenden Geh-Radweg auf der Brücke verbunden werden. Die Fahrbahnbreite wird in diesem Abschnitt auf einer Länge von ca. 210,0 m von 5,50 m auf 6,0 m aufgeweitet, um kurz vor der Brücke / A2 wieder an den Bestand von 5,50 m geführt zu werden. Vor der Autobahnbrücke verjüngt sich ebenfalls der Geh- und Radweg von 3,30 m auf ca. 1,50 m, um an den Bestand der Brücke anzuschließen. Auf dem Abschnitt werden auf einer Länge von ca. 130,0 m Winkelstützen verbaut. Die Führung des Geh- und Radwegs ist fahrbahnnah auf Hochbord.

#### LP 110 - 111

Um auch in dem Abschnitt ausgehend von der Brücke A2 bis zur Stadtgrenze (ca. 740 m) einen gemeinsamen Geh- und Radweg zu ermöglichen, wird die Straßenführung um ca. 4,0 m nach Süden verschoben (Länge ca. 280,0 m). Der vorhandene Graben und Böschungen/Grünflächen werden aufgrund des neu angelegten Geh- und Radweges teilweise verrohrt. Abschnittsweise wird der bestehende Graben um ca. 1,50 m versetzt. Das anfallende Regenwasser wird über den zu errichtenden Regenwasserkanal und Graben abgeleitet. Die Fahrbahnbreite bleibt wie im Bestand bei 6,0 m. Die bestehende Bushaltestelle (Schwedenklei) wird um ca. 40,0 m in westlicher Richtung versetzt. Der Geh- und Radweg weitet sich nach der Autobahnbrücke von 1,50 m auf 3,20 - 3,30 m auf. Die Führung ist fahrbahnnah auf Hochbord.

LP 112

Im Bereich der Vinner Straße und der Stadtgrenze (Hausnr. 203) wird die Fahrbahn mit anliegender Böschung/Graben wiederkehrend auf einer Länge von ca. 175,0 m um ca. 4,0 m südlich verschoben. Dadurch kann der nördlich fehlende Geh- und Radweg bzw. der südliche Gehweg (Länge ca. 25 m) errichtet und mit dem bestehenden Geh- und Radweg / Gehweg der Stadt Bad Salzuflen verbunden werden. Die Fahrbahnbreite bleibt wie im Bestand bei 6,0 m. Die Führung des Geh- und Radwegs (Breite 3,30 m) ist fahrbahnnah auf Hochbord.

### **3. Entwässerung**

In Bereichen mit Wohnbebauung befinden sich Schmutz- und Regenwasserkanäle. Die Straßenentwässerung erfolgt in diesen Bereichen teilweise über Straßenabläufe und über die Regenwasserkanäle. Ansonsten wird das anfallende Regenwasser überwiegend über anliegende Gräben abgeführt und vor Ort entwässert. Der Kanal- und Versorgungsleitungsbau findet im Bereich der Autobahnbrücke und der Straße Schwedenklei statt. Hier werden auf einer Länge von ca. 110,0 m ein Schmutz- und ca. 190,0 m ein Regenwasserkanal neu geplant. Dieser dient sowohl der Straßenentwässerung als auch der Entwässerung der angrenzenden Wohnbebauung.

### **4. Beleuchtung**

Der Kusenweg verfügt im Bestand über 20 Mastaufsatzleuchten und 27 Mastansatzleuchten (Holzmast). Davon werden 27 Mastansatzleuchten und 7 Mastaufsatzleuchten sowie fehlende Beleuchtung (68 Stk.) durch eine sensorgesteuerte Beleuchtung mit 5,0 m hohen Mastaufsatzleuchten in LED-Technik im Abstand von ca. 35,0 m ersetzt bzw. neu vorgesehen. Eine sensorgesteuerte Straßenbeleuchtung wird auf naturnahen Fuß- und Radwegen eingesetzt. Sie erkennt Bewegungen von Fußgänger\*innen und Radfahrenden und dimmt sich, wenn keine Bewegung erkannt wird, auf ca. 15 % der Lichtstärke herab. Insgesamt werden somit 102 Leuchten neu geplant. Der energetische Einspareffekt kann jedoch nicht konkret beziffert werden, da die neue Beleuchtung nicht mit dem bisherigen Istzustand vergleichbar ist.

### **5. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Im Rahmen der Planung wurde bereits die Erstellung eines *Landschaftspflegerischen Begleitplans* beauftragt. Basierend auf den Ausführungsplanungen werden die Auswirkungen der Maßnahme auf den Eingriff in Natur und Landschaft bilanziert. Entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen standortnah erfolgen. Der genaue Umfang kann erst nach Fertigstellung der Entwurfsplanung und des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP), in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde abgeschätzt werden.

## **6. Barrierefreiheit**

Der Fuß- und Radweg und die Bushaltestellen werden mit dem Standard für Barrierefreiheit, entsprechend des Beschlusses „Barrierefreie Standards der Stadt Bielefeld“ vom 29.11.2022 (Drucksachennummer 3354/2020-2025/1), ausgeführt.

## **7. Finanzierung**

Die Investitionskosten in Höhe von ca. 9,5 Mio. € für Straßenbau, Beleuchtung, Brückenbau, Bäume mit Grünflächen, Winkelstützen, Grunderwerb, Planungskosten sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im Amt für Verkehr für die Jahre 2026 - 2028 vorzusehen.

Anliegerbeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) werden nicht erhoben.

Für die Verbreiterung und Neuanlage des Geh- und Radwegs, für die Verbreiterung und grundhafte Erneuerung der Fahrbahn sowie für die Kosten für Grunderwerb und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können Fördermittel beantragt werden.

Demzufolge würden sich die Kosten (Bau- und Planungskosten) aus 3,5 Mio. € Eigenanteil und 6,0 Mio. € Fördermitteln zusammensetzen.

Bislang sind im Haushalt für die Jahre 2025-26 Ansätze in Höhe von 4,3 Mio. € mit einer erwarteten Förderung von 2,5 Mio. € enthalten. Im Rahmen der Haushaltsberatungen werden die zusätzlich benötigten Eigenmittel von 1,7 Mio. € budgetneutral aus dem Sammeltopf Radwegebau in den Jahren 2026-2028 umgeschichtet. Dadurch erhöht sich der gesamtstädtische Abschreibungsaufwand in der Haushaltsplanung nicht.

Die Kosten für den Kanalbau (ca. 1,6 Mio.) werden vom Umweltbetrieb finanziert.

## **8. Weiteres Vorgehen:**

Im Anschluss an die politische Beschlussfassung wird das Vergabeverfahren für die Entwurfs- und Ausführungsplanung gestartet. Basierend auf der Entwurfsplanung werden die Eingriffe in Natur- und Landschaft bilanziert und mit dem Naturschutzbeirat und der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans erarbeitet.

Basierend auf der Entwurfsplanung wird ein Förderantrag für die Umsetzung der Maßnahme voraussichtlich bis Mai 2025 gestellt. Hinsichtlich der Länge und des Umfangs der Maßnahme wird die Unterteilung der Baumaßnahme in zwei Bauabschnitte geprüft. Die genaue Abschnittsbildung wird im Rahmen der Entwurfsplanung festgelegt. Basierend auf den erforderlichen Flächen für den geplanten Ausbau des Kusenwegs werden Grunderwerbsverhandlungen mit den betroffenen Eigentümern durchgeführt.

Der Kreis Lippe hat für den Anschluss in Kusenbaum bereits im Jahr 2024 einen Förderantrag gestellt und wird den Ausbau des Geh- und Radwegs im Jahr 2025 durchführen.

Hierbei werden die Anschlüsse zum geplanten Geh- und Radweg auf Bielefelder Stadtgebiet berücksichtigt.

**9. Zeitplan:**

- Q3 2024: Vergabe der Entwurfs- und Ausführungsplanung
- Q1 2025: Beteiligung Naturschutzbeirat für Befreiung von den Festsetzungen des Landschaftsschutzgebiets
- Mai 2025: Förderantrag
- 2026: erwartete Bewilligung
- 2027: Bau des ersten Abschnitts
- 2028: Bau des zweiten Abschnitts

**Hinweis zu den Anlagen:**

Die Anlagen sind aufgrund von Lesbarkeit und Kosten digital im Ratsinformationssystem abgelegt.

**Bei Bedarf können diese in Papierform vorgelegt werden.**

Beigeordneter

Adamski