

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	20.05.2025	öffentlich
Bezirksvertretung Schildesche	22.05.2025	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	22.05.2025	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Verbesserung der Schulwegsicherheit an der Straße Jöllheide

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 (Öffentliche Verkehrsflächen)

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit sowie im Sinne des Radverkehrskonzeptes

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine (bei Umsetzung der Planungsvariante gemäß Beschlussvorschlag).

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

BV Mitte, 13.06.2024, TOP 14.4, DS 7578/2020-2025

BV Mitte, 28.11.2024, TOP 13, DS 8488/2020-25

BV Schildesche, 28.11.2024, TOP 11, DS 8488/2020-25

Stadtentwicklungsausschuss, 10.12.2024, TOP 5.17, DS 8488/2020-25

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte beschließt:

- 1. An der Einmündung Herforder Straße / Jöllheide wird auf Grundlage der vorgelegten Planung eine Gehwegüberfahrt baulich umgesetzt.**
- 2. Zwischen den Straßen Teichsheide und Auf der Großen Heide (Neubaugebiet „Grünheide“) wird zur Verbesserung der Schulwegsicherheit ein durchgängiger Hochbord-Gehweg mit der vorgeschlagenen Planung als Arbeitsgrundlage umgesetzt.**

Die Bezirksvertretungen Mitte und Schildesche empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

Die Durchfahrt der Bahnunterführung an der Straße Jöllheide wird gemäß Anlage 3 beidseitig der Bahnunterführung für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Die Bahnunterführung wird zu einem reinen Fuß- und Radverkehrstunnel umgebaut. Für diesen Abschnitt der Straße Jöllheide wird eine Teileinziehung nach § 7 Straßen und Wegegesetzes durchgeführt.

Begründung:

1. Hintergrund

Vor dem Hintergrund des politischen Beschlusses (DS 7578/2020-2025), des Bauvorhabens Bildungscampus Seidensticker sowie der bereits existierenden Bildungs- und Betreuungseinrichtungen (Kita Löwenzahn, Zauberflöte und Pläßstraße, Hellingskampschule, Pläßschule sowie der Bonitas Altenpflege) sollten der Verkehrsraum und die Wegeverbindungen über die Jöllheide in Hinsicht auf besonders schützenswerte Gruppen betrachtet und verbessert werden. Die mit der o.g. Drucksache beschlossenen kurzfristigen Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Schulwegs zur Hellingskampschule und zur Kita wurden, wie in der Beschlussvorlage mit der DS 8488/2020-2025 dargestellt, bereits im Sommer 2024 angeordnet und umgesetzt.

Mit dem mit der Vorlage DS 8848/2020-2025 gefassten politischen Beschluss, der insbesondere die Verkehrsplanung und die Schulwegsicherheit rund um den Bildungscampus Seidensticker adressiert, wurde die Verwaltung ferner auch mit der Planung einer baulichen und schulwegsicheren Rad- und Fußwegeverbindung entlang der Jöllheide zwischen den Wohngebieten in Schildesche, dem Neubaugebiet „Grünheide“ sowie den öffentlichen Einrichtungen (u.a. Hellingskampschule, Kita Zauberflöte und Bildungscampus Seidensticker) beauftragt. Dabei sollten auch verkehrsrechtliche und planerische Optionen und Maßnahmen für eine verkehrssichere Gestaltung der Bahnunterführung geprüft werden.

Hintergrund ist u.a., dass mit Bezug des Neubaugebietes „Grünheide“ sowie der Inbetriebnahme des Bildungscampus Seidensticker mit einem deutlich erhöhten Schülerinnen- und Schüleraufkommen entlang der Jöllheide sowie in der Bahnunterführung zu rechnen ist. Dies verschärft die aktuell schon verkehrsunsichere Situation für Zufußgehende und Radfahrende in der Bahnunterführung, aber auch entlang der Jöllheide weiter.

2. Ausgangslage

Die Jöllheide stellt im Straßennetz nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) die niedrigste Verbindungsfunktionsstufe (VFS) V für das Zielnetz dar. Das bedeutet, dass der Jöllheide als Verkehrsachse für den Pkw im Straßennetz nur eine sehr untergeordnete Bedeutung zur Verbindung von geografischen Räumen (hier: zur Verbindung zwischen den Stadtbezirken Mitte und Schildesche) zukommt.

Gleichzeitig hat die Jöllheide gemäß dem Radverkehrskonzept als Hauptroute, Kategorie II, eine erhebliche Bedeutung für die Schaffung eines attraktiven, lückenlosen Radverkehrsnetzes in der Stadt Bielefeld.

Qualitativ erfüllt der nördliche Abschnitt der Jöllheide (zw. Teichsheide / Auf der Großen Heide und Bahnunterführung / Rappoldstraße) bzgl. der Rad- und Fußverkehrsanlagen aktuell jedoch nicht die städtischen Standards. So verfügt die Jöllheide in diesem Abschnitt aktuell über keinerlei baulich getrennte Geh- und Radwege. Die Bahnunterführung ist aufgrund ihrer Gestaltung zudem schlecht einsehbar, insbesondere bei Begegnungsverkehr. Aus diesen Gründen ist der gesamte nördliche Abschnitt der Jöllheide bereits heute nur als bedingt verkehrssicher für gleichzeitige Pkw, Fuß- und Radverkehre zu bezeichnen – sowohl für Anwohnende im Umfeld der Jöllheide, als auch für Personen, die aus Richtung Schildesche kommen.

Was für das heutige Verkehrsaufkommen als gerade noch ausreichend fachlich vertreten werden kann, ist für die zukünftig zu erwartende Nutzung in diesem Abschnitt der Jöllheide jedoch als nicht mehr verkehrssicher zu bezeichnen und fachlich nicht mehr vertretbar. So ist durch die zu erwartende deutliche Zunahme der Schulverkehre entlang der Jöllheide (sowie durch die Bahnunterführung) mit einer deutlichen Verschärfung der aktuellen Situation für die Schulwegsicherheit zu rechnen. Dies gilt zum einen für den weiteren Bezug des Wohngebietes „Grünheide“, zum anderen für den Bildungscampus Seidensticker (sowie die sonstigen Bildungseinrichtungen im Umfeld) und die damit zu erwartenden zunehmenden Schulverkehre im Pulk aus Richtung Schildesche. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen ist demnach ein dringender Handlungsbedarf festzustellen.

Gleichzeitig beläuft sich die Verkehrsbelastung auf der Jöllheide im unausgebauten Abschnitt (zw. Bahnunterführung und Teichsheide) auf 1.565 Pkw-Bewegungen pro Tag (erhoben am 26.11.24). Dies stellt ebenfalls ein hohes Sicherheitsrisiko für zeitlich parallel und ohne baulichen Schutz auf der Fahrbahn laufende Schülerinnen und Schüler sowie andere Personengruppen dar.

In der Zusammenschau der o.g. Aspekte lässt sich festhalten, dass die Jöllheide sowie die Bahnunterführung aktuell nur bedingt und zukünftig nicht mehr die Anforderungen an die Schulwegsicherheit erfüllen. Dabei kommt einer verkehrssicheren Gestaltung der Jöllheide sowie der Bahnunterführung eine hohe Priorität für die Schulwegsicherheit, auch im Sinne des Radverkehrskonzeptes, zu, die in den kommenden Jahren weiter zunehmen wird.

Im Folgenden werden daher die für die Verkehrs- und Schulwegsicherheit an der Jöllheide besonders relevanten Abschnitte näher beschrieben, für die die unter Punkt 3 vorgestellten Planungsvarianten erarbeitet wurden.

2.1 Einmündung Herforder Straße / Jöllheide

Die Verkehrssituation vor der Grundschule Hellingskampschule ist durch Hol- und Bringverkehre zur Schule und zur Kita nur eingeschränkt für Schulkinder sicher, da auf dem Gehweg rechtswidrig rangiert, geparkt oder gehalten wird, um wieder auf die Herforder Straße zu gelangen oder Kinder aussteigen zu lassen. Des Weiteren werden die angrenzenden Grundstücke als Halte- oder Parkfläche genutzt.

2.2 Abschnitt Teichsheide bis Auf der Großen Heide (Wohngebiet „Grünheide“)

Zwischen dem Neubaugebiet „Grünheide“ an der Jöllheide und den Bildungseinrichtungen Hellingskampschule, Kita Zauberflöte und dem geplanten Bildungscampus Seidensticker existiert aktuell keine sichere Fußwegeverbindung. Der Fußweg an der Jöllheide endet auf Höhe der Teichsheide. Auf dem dahinterliegenden Abschnitt ist an der Jöllheide aktuell nur der im Sommer 2024 provisorisch hergestellte Gehweg vorhanden.

2.3 Abschnitt Auf der Großen Heide bis einschließlich Bahnunterführung

Die Bahnunterführung weist eine Breite von 4,50 m auf, was einen Begegnungsverkehr von Pkw-Pkw heute schon nur sehr bedingt möglich macht. Hinzu kommen weitere Verkehrsarten, insbesondere Fuß- und Radverkehr. Durch diesen sehr geringen Querschnitt und die damit verbundene schlechte Einsehbarkeit des Tunnelbauwerks ist dieses für gleichzeitige Pkw-, Fuß- und Radverkehre nur bedingt verkehrssicher. Nach Auskunft der Eigentümerin (Deutsche Bahn AG) im August 2024 ist ein Ausbau der Unterführung im Sinne der Verkehrssicherheit auf absehbare Zeit nicht zu erwarten.

Ferner existiert an der Jöllheide wie o.g. kein baulich von der Fahrbahn getrennter Geh- und Radweg, weshalb die Zufußgehenden und Radfahrenden mit dem Pkw-Verkehr auf der Fahrbahn laufen und fahren müssen. Somit ist auf diesem Abschnitt aktuell keine sichere Rad- und Fußwegeverbindung und insbesondere kein sicherer Schulweg gegeben.

Durch die Errichtung der Wohnsiedlung „Grünheide“ sowie die geplanten und bereits fertiggestellten Bildungs- und Betreuungseinrichtungen (u.a. DRK-KiTa Zauberflöte, Hellingskampschule und Bildungscampus Seidensticker) verschärft sich die bereits unsichere Verkehrssituation im und vor dem Tunnelbauwerk weiter.

3 Planung

Die Verwaltung schlägt aufgrund der beschriebenen Ausgangslage vor, die auf den Lageplänen (Anlagen 1, 2 und 3) dargestellten und unten beschriebenen Maßnahmen umzusetzen. Die Planungen entsprechen dem Radverkehrskonzept sowie den Bielefelder Standards für Barrierefreiheit und Schulwegsicherheit.

3.1 Einmündung Herforder Straße / Jöllheide: Umsetzung einer Gehwegüberfahrt (Anlage 1)

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Einmündung Herforder Straße / Jöllheide soll eine Gehwegüberfahrt umgesetzt werden (s. Anlage 1). Eine Gehwegüberfahrt bevorrechtigt baulich den Fußverkehr und kann zudem zur Geschwindigkeitsreduktion beitragen.

Des Weiteren wird der Schwerlastverkehr, wie bereits in 2024 mit der Sofortmaßnahme umgesetzt, über die Straße Auf der Großen Heide gelenkt, statt über die Jöllheide. Dies wird durch die Beschilderung „Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t“ erzielt.

Auch in Kombination mit der vorgeschlagenen Maßnahme in der Bahnunterführung (s. Punkt 3.3, Variante A) kann mit diesen Maßnahmen unmittelbar vor der Hellingskampschule eine deutliche Verbesserung für die Verkehrssicherheit der Schulkinder erzielt werden, da sie insgesamt zu einer erheblichen Reduktion des Verkehrs vor der Hellingskampschule und der Kindertagesstätte beigetragen.

Der mit der DS 7578/2020-2025 beantragte Fußgängerüberweg (ugs. Zebrastreifen) wurde von der Straßenverkehrsbehörde zwar geprüft, jedoch zunächst abgelehnt. Vielmehr wurde zur Verbesserung der Querungssituation vor der Hellingskampschule die Gehwegüberfahrt, in Kombination mit einer Abbindung an der Bahnunterführung empfohlen (s. Punkt 3.3, Variante A).

Nach der Umsetzung werden die Maßnahmen evaluiert und auf Basis dessen ggf. weitere Maßnahmen geprüft und umgesetzt.

3.2 Abschnitt Teichsheide bis Auf der Großen Heide: Schaffung eines Hochbord-Gehwegs (Anlage 2)

Auf Basis des Beschlusses der BV Mitte (DS 7578/2020-2025) sieht die Planung für diesen Abschnitt primär die Schaffung eines Hochbord-Gehwegs zwischen dem Wohngebiet „Grünheide“ und den Bildungs- und Betreuungseinrichtungen vor (s. Anlage 2). Zur Verbesserung der Querungssituation für Schulkinder und Personen mit Kinderwagen sowie für mobilitätseingeschränkte Personen wurden die Knotenpunktbereiche Auf der Großen Heide / Jöllheide als sog. Aufpflasterungen geplant. Die Planungen schließen südlich an den vorhandenen Gehweg und nördlich an den Ausbau des Neubaugebietes an.

Der Pkw-Beidrichtungsverkehr wird an der Jöllheide im gesamten Abschnitt zw. Herforder Straße und der Straße Auf der Großen Heide beibehalten. Es wird lediglich ein Durchfahrtsverbot für Schwerlastverkehr ausgeschildert (s. 3.1).

3.3 Abschnitt Auf der Großen Heide bis einschließlich Bahnunterführung: Verbesserung der Verkehrssicherheit

Wie unter Punkt 2 erläutert, hat die Jöllheide im Straßennetz nach RIN die niedrigste Verbindungsfunktionsstufe. D.h., für den Pkw-Verkehr ist die Relevanz der Jöllheide aufgrund alternativer Routen und unmaßgeblicher Umwegefaktoren gering. Gleichzeitig ist die erhobene Pkw-Verkehrsbelastung im Sinne der Schulwegsicherheit nicht vertretbar. Die Kombination aus dem steigendem Schul- und Fußverkehrsaufkommen in diesem Abschnitt trägt dazu ebenso bei wie der aktuelle Ausbauzustand der Jöllheide. So sind Zufußgehende ohne vorhandenen Gehweg gezwungen, die Fahrbahn zu nutzen.

Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, für die Jöllheide und die Bahnunterführung Planungen zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit, der Schulwegsicherheit sowie im Sinne des Radverkehrskonzeptes zu erarbeiten. Die zwei erarbeiteten Alternativen werden im Folgenden vorgestellt.

A) Umbau der Bahnunterführung zu einem Fuß- und Radverkehrstunnel (Anlage 3)

Um sicherzustellen, dass die Verkehrssituation an der Jöllheide zw. Auf der Großen Heide und Unterführung sowie in der Unterführung für alle Verkehrsteilnehmenden, aber vor allem für besonders schützenswerte Gruppen (Kinder, Radfahrende, Zufußgehende, Menschen mit Behinderungen, etc.) sicher gestaltet wird, schlägt die Verwaltung gem. der Anlage 3 die Schließung der Bahnunterführung für den Motorisierten Individualverkehr und einen Umbau zum reinen Rad- und Fußverkehrstunnel vor.

Damit einhergehend wird sich das Verkehrsaufkommen zw. Unterführung und Knotenpunkt Jöllheide / Auf der Großen Heide so weit reduzieren, dass die Verkehrsführung in diesem Abschnitt der Jöllheide baulich unverändert bleiben kann. Der kostenintensive Bau eines Hochbord-Gehwegs zw. Unterführung und Knotenpunkt Jöllheide / Auf der Großen Heide ist somit nicht erforderlich.

Die beiden Zugänge zum Tunnelbauwerk werden baulich jeweils so umgestaltet, dass nur noch Fuß- und Radverkehr, jedoch kein Kfz-Verkehr den Tunnel passieren kann. Rettungs- und Servicefahrzeugen ist eine Durchfahrt weiterhin möglich. Anwohnende sind wie bisher durch die Jöllheide in/aus Richtung Süden (Herforder Str.) erschlossen. Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit kann sich die Jöllheide verstärkt als Freizeitroute und der im Radverkehrskonzept vorgesehenen Radverkehrshauptroute der Kategorie II etablieren.

Auch das in Schildesche angrenzende Wohngebiet an der Pläßstraße wird durch die Umgestaltung zum Fuß- und Radverkehrstunnel verkehrlich erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet. Kommend vom Wohngebiet „Grünheide“ zum Zentrum Schildesche über die Straßen Herforder Str./Stadtheider Str./Engersche Str. verlängert sich die Wegstrecke lediglich um wenige hundert Meter bzw. circa zwei zusätzliche Minuten Fahrzeit im Pkw. Aus diesem Grund sowie auf Basis der nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) abgeleiteten geringen Relevanz der Jöllheide für den Pkw-Verkehr (s.o.) ist diese Maßnahme verkehrlich vertretbar, insbesondere auch für den Pkw-Verkehr.

Daher empfiehlt das Amt für Verkehr für den Abschnitt Auf der Großen Heide bis einschließlich Bahnunterführung die Umsetzung dieser Variante.

B) Errichtung einer Lichtsignalanlage an der Bahnunterführung und Bau eines Hochbord-Gehwegs entlang der Jöllheide

Als Alternative zur mit Variante A) vorgestellten Schließung der Bahnunterführung für den Kfz-Verkehr wären vor dem Hintergrund der im November 2024 erhobenen Verkehrsbelastungen sowie der zunehmenden Relevanz der Jöllheide für Schulwege, deutlich umfassendere planerische Maßnahmen an der Jöllheide umzusetzen.

Die zweite Variante sieht zur verkehrs- und insbesondere schulwegsicheren Verkehrsführung entlang der Jöllheide sowie innerhalb der Bahnunterführung daher den Bau eines separaten Hochbordgehwegs auf der gesamten Länge der Jöllheide vor, in Kombination mit der Installation einer Lichtsignalanlage (LSA, ugs. Ampel) vor den Zugängen der Bahnunterführung zur Steuerung des Verkehrsflusses. Die Schaltung der Ampel würde richtungsgebunden erfolgen, da ein Ausbau der Bahnunterführung nach Auskunft der Deutsche Bahn derzeit nicht geplant ist (s.o.).

Diese Variante B) würde im Vergleich zur empfohlenen Variante A) weitaus höhere Bau- und Unterhaltskosten verursachen (vgl. Punkt 4).

Durch die LSA bliebe der Durchgangsverkehr an der Jöllheide weiterhin bestehen, sodass es auf Höhe der Hellingskampschule und der Kita Zauberflöte ggf. weiterer Maßnahmen bedarf, u.a. da die Gehwege hier mit einer Breite von <1,60 m nicht die Mindestanforderungen für Gehwege vor Schulen und Kitas erfüllen (mind. 2,50 m). Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit vor den Bildungseinrichtungen könnten dann eine Abbindung des Pkw-Verkehrs am Knotenpunkt Jöllheide / Herforder Str. sowie die bauliche Anpassung des Gehwegs auf das Mindestmaß vor Schulen sein. Dies wäre ebenfalls mit zusätzlichen Umbaukosten verbunden.

3.4 Gegenüberstellung der Planungsvarianten für den Abschnitt Auf der Großen Heide bis Bahnunterführung

Im Folgenden werden die Vor- und Nachteile der verschiedenen Planungsvarianten für den Abschnitt Auf der Großen Heide bis Bahnunterführung vergleichend gegenübergestellt.

Tabelle 1: Vergleichende Gegenüberstellung der Planungsvarianten für den Abschnitt Auf der Großen Heide bis Bahnunterführung (Legende: **positiv** / **mittel** / **negativ**).

#	Kategorie	Beibehaltung des Status Quo	Bahnunterführung als Fuß- / Radtunnel (Variante A)	Hochbord-Gehweg, LSA (Variante B)
1	(Verbesserung der) Verkehrssicherheit für Schulkinder	Kein sicherer Schulweg, Fuß- oder Radweg durch Fehlen eines Gehwegs und schlechten Sichtbeziehungen	Durch den Entfall des Durchgangsverkehrs auf der Jöllheide stellt dieser einen sicheren Schulweg dar	Durch die Anlage des Hochbord-Gehwegs und der LSA kann eine sichere Wegeverbindung auf der Jöllheide etabliert werden.
2	Umsetzungszeitraum		Als Sofortmaßnahme umsetzbar	Längerer Planungshorizont
3	Flächenankauf	Kein Ankauf notwendig	Kein Ankauf notwendig	Ggf. im geringen Umfang
4	Unterhaltungsaufwand	Unverändert	Unverändert	Mittel (Aufwand insb. für LSA)
5	Effekt zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs	Kein Effekt	Großer Effekt	Geringer bis kein Effekt

6	Planung im Sinne des Radverkehrs-konzepts (RVK)	Nein	Kostengünstige Erzielung der Anforderungen des RVK	Um Standards des RVK zu erfüllen, sind weitere Anpassungen notwendig (z.B. Geschwindigkeits-reduktion)
7	Konflikt der verschiedenen Verkehrsarten	Aufgrund ungeschützter Bündelung diverser Verkehrsmittel auf engem Raum kommt es (v.a. in der Bahn-unterführung) heute bereits zu verkehrskritischen Situationen, welche sich zukünftig weiter verschärfen	Durch den aktuellen Ausbau der Jöllheide ist ausreichend Breite für die konfliktfreie Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs vorhanden, auch im Sinne der Schulwegsicherheit	Aufgrund der Bündelung diverser Verkehre auf engem Raum an der Engstelle des Tunnels kommt es zu längeren Wartezeiten durch die einzeln geschalteten Phasen der Ampel
8	Umwegefaktor für Pkw (Jöllheide bis Ortskern Schildesche)	Keine Verlängerung des Fahrtwegs für Pkws	Wenige hundert Meter bzw. circa +2 min Fahrzeit für Pkws	Keine Verlängerung des Fahrtwegs für Pkws
9	Notwendigkeit ergänzender Maßnahmen für Schulweg-sicherheit	Es sind ergänzende Maßnahmen im unmittelbaren und erweiterten Umfeld der Bildungseinrichtungen erforderlich	Keine Notwendigkeit	Es sind vsl. ergänzende Maßnahmen im unmittelbaren Umfeld der Bildungseinrichtungen erforderlich.
10	Baukosten	Nicht vorhanden	Gering (ca. 60.000 €)	Hoch (ca. 1.400.000 €)

Die Variante B) ist rein vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit entlang der Jöllheide ähnlich zu bewerten, wie Variante A), jedoch in Errichtung und Unterhalt (Ampel, Hochbord-Gehweg) um ein Vielfaches teurer als der Umbau der Bahnunterführung zu einem Fuß- und Radverkehrstunnel. Durch diverse Unsicherheitsfaktoren, wie Flächenankauf, Umsetzungszeiträume sowie den mit Variante B) voraussichtlich nicht zu erreichenden Zielen der Reduzierung des Durchgangsverkehrs (auch vor der Hellingskampsschule) und des Radverkehrskonzepts ist die Variante A) „Umbau der Bahnunterführung zu einem Fuß- und Radverkehrstunnel“ als Vorzugsvariante zu bewerten. Die Umsetzung der Variante A) wird daher vom Amt für Verkehr empfohlen.

4. Finanzierung / Kosten

Die Baukosten für die unter den Punkten 3.1 und 3.2 vorgestellten Planungen liegen bei insgesamt 260.000 € (brutto); sie teilen sich wie folgt auf die beiden betrachteten Abschnitte auf:

- 3.2 Einmündung Herforder Straße / Jöllheide: ca. 40.000 Euro (brutto),
- 3.3 Teichsheide bis Auf der Großen Heide: ca. 220.000 Euro (brutto).

Die Baukosten für die beiden unter Punkt 3.3 vorgestellten alternativen Planungsvarianten für den Abschnitt Auf der Großen Heide bis Bahnunterführung unterscheiden sich aufgrund des oben skizzierten, deutlich unterschiedlichen baulichen Aufwands erheblich:

Tabelle 2: Baukosten der Varianten im Abschnitt Auf der Großen Heide bis Bahnunterführung.

Variante	Kostenprognose (brutto)
Beibehaltung des Status Quo	Keine Kosten
Bahnunterführung als Fuß- und Radverkehrstunnel (A)	60.000 €
Hochbord-Gehweg und LSA (B)	1.400.000 €

Bei einem Umbau der Bahnunterführung zum Fuß- und Radverkehrstunnel (s. Punkt 3.3, Variante A) belaufen sich die Gesamtkosten für die vorgestellten Planungen, inklusive der Baukosten für die Abschnitte 3.1 und 3.2 demnach auf insgesamt 320.000 €. Diese Kosten sind im Haushalt abgebildet und haben somit keine Auswirkungen auf den Finanz- oder Ergebnisplan.

Bei einer Umsetzung des Hochbord-Gehwegs sowie einer LSA im Bereich der Bahnunterführung (s. Punkt 3.3, Variante B) belaufen sich die Gesamtkosten, inklusive der Baukosten für die Abschnitte 3.1 und 3.2 auf insgesamt 1.660.000 €. Diese Kosten sind im Haushalt bisher nicht abgebildet, mit entsprechenden Auswirkungen auf den Finanz- und Ergebnisplan.

Anlagen

1. Anlage 1: Einmündung Herforder Str. / Jöllheide (Gehwegüberfahrt)
2. Anlage 2: Teichsheide bis Auf der Großen Heide (Hochbord-Gehweg)
3. Anlage 3: Auf der Großen Heide bis Bahnunterführung (Fuß- und Radverkehrstunnel, Variante A)

Beigeordneter

Adamski