Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 16.06.2025, 51-8 82 41

Drucksachen-Nr.

10337/2020-2025

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Gadderbaum	26.06.2025	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	26.06.2025	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	01.07.2025	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030, Hier: Umplanung der Kreuzstraße sowie Anpassungen der Radverkehrsführung im Bereich der Neustadt

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Umsetzung der Mobilitätsstrategie

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

4.000 € für die Durchführung der Informationsveranstaltung

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

Stadtentwicklungsausschuss, 17.09.2024, Drucksachennummer: 8544/2020-2025
Stadtentwicklungsausschuss, 24.03.2020, Drucksachennummer: 10610/2014-2020
Stadtentwicklungsausschuss, 03.03.2020, Drucksachennummer: 10111/2014-2020

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Gadderbaum nimmt zur Kenntnis, die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

1. **Die Kreuzstraße und die beschriebenen, angrenzenden Straßen werden entsprechend der genannten Planungsprämissen weiterentwickelt. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Basis der Variante 1 in vertiefende Planungen einzusteigen.**

2. **Die Öffentlichkeit wird im Rahmen einer Informationsveranstaltung über den Planungsstand informiert. Hierfür wird eine professionelle Moderation beauftragt.**

Begründung:

1. Ausgangslage

Die Stadt Bielefeld setzt kontinuierlich die Maßnahmen der verschiedenen Bestandteile der Mobilitätsstrategie um.

Grundlage hierfür sind die Beschlüsse des Rates der Stadt Bielefeld bzw. des Stadtentwicklungsausschusses zu den Konzepten mit den Drucksachennummern:

- 3. Nahverkehrsplan: Drucksache Nr. 2581/2020-2025
- mIV-Konzept: Drucksache Nr. 2759/2020-2025
- Umsetzungskonzept Radverkehrskonzept: Drucksache Nr. 0697/2020-2025
  in Verbindung mit dem Radverkehrskonzept: Drucksache Nr. 10675/2014-2020
- Fußverkehrsstrategie: Drucksache Nr. 4675/2020-2025

Umfassender, verkehrsartenübergreifender Planungsansatz

Aus allen vier oben genannten Konzepten ergeben sich Anforderungen an den Planungsraum. Diese können deshalb nur integriert angegangen werden, um Zielkonflikte gesamtbetrachtend auflösen zu können. Im Sinne einer zügigen Maßnahmenumsetzung arbeiten das Amt für Verkehr, BBVG und moBiel bei den Planungen an der Kreuzstraße eng zusammen.

Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten

Öffentlicher Personennahverkehr
Entlang der Kreuzstraße sind die aktuellen Stadtbahnanlagen noch nicht für den Einsatz der Vamos-Fahrzeuge geeignet. Um einen Einsatz der Fahrzeuge auf dem südlichen Abschnitt der Linie 1 zu ermöglichen und dadurch die Fahrgastkapazität zu steigern, müssen zunächst die baulichen Voraussetzungen geschaffen werden. Diese Notwendigkeit ist zum Anlass genommen worden, um in die Planungen einzusteigen. Die Stadtbahn ist dabei weiterhin auf einem besonderen Bahnkörper unabhängig vom motorisierten Individualverkehr zu führen, um die Zuverlässig- und Leistungsfähigkeit des Stadtbahnverkehrs in der gesamten Stadt nicht zu beeinträchtigen. Ohne besonderen Bahnkörper ist auf der vielbefahrenen Kreuzstraße mit Verzögerungen des Stadtbahnverkehrs mit stadtweiten Auswirkungen zu rechnen.

Motorisierter Individualverkehr und Wirtschaftsverkehr
Die Kreuzstraße hat eine wichtige Bedeutung für den mIV und den Wirtschaftsverkehr. Als Teil der Bundesstraße 66 fungiert sie als direkte Verbindung zwischen der Autobahnanschlussstelle Bielefeld-Ost, dem Stadtbezirk Stieghorst, Teilen des östlichen Stadtbezirks Mitte, der Innenstadt und der Zufahrt zum Ostwestfalendamm. Die Knotenpunkte an diesem Streckenabschnitt sind aktuell stark belastet, sodass eine weitere Kapazitätsreduktion mit Blick auf die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße nicht in Frage kommt. Mit stetiger Umsetzung der Bielefelder Mobilitätsstrategie kann jedoch von einer Reduktion des Autoverkehrs und damit einhergehender Entlastung insbesondere der innerstädtischen Straßen ausgegangen werden.

Radverkehr
Die Kreuzstraße und der anschließende Niederwall sind Hauptrouten der Kategorie I des Radverkehrskonzepts. Ihre Umgestaltung ist mit den Maßnahmennummern 136 und 182 im Umsetzungskonzept für den Radverkehr beschlossen worden.
Die beiden Straßen haben im Radverkehrsnetz eine besondere Bedeutung, da sie die Querung des Teutoburger Waldes über die Gadderbaumer Straße bzw. die Artur-Ladebeck-Straße mit der Fahrradstraße Rohrteichstraße und dem Jahnplatz verbinden. Im Bereich der Neustadt ist darüber hinaus auch die Neustädter Straße eine Hauptroute der Kategorie I (Maßnahmennummer 129).

Fußverkehr
Der Bereich der Neustadt stellt aufgrund der hohen Aufenthaltsqualität flächig hohe Anforderungen an die Führung des Fußverkehrs. Die Kreuzstraße stellt eine Barriere für den Fußverkehr dar. Die sichere und komfortable Querung des Fußverkehrs an den Knoten und an den Querungsstellen soll sichergestellt werden.

2. Beschreibung der Vorzugsvarianten

Aus den o.g. verkehrsträgerspezifischen Anforderungen haben sich folgende Ziele ergeben:

- Möglichst frühzeitige Vamos-Tauglichkeit der Kreuzstraße unter Beibehaltung des besonderen Bahnkörpers
- Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Kreuzstraße für den Kfz-Verkehr
- Netzschluss für den Radverkehr zwischen der Gadderbaumer Straße, der Rohrteichstraße und dem Jahnplatz (inkl. Prüfung verschiedener Führungsvarianten)
- Verbesserung der Platzverhältnisse und Querungen für den Fußverkehr

Schon zu Beginn der Arbeiten ist absehbar gewesen, dass bei den bestehenden Straßenraumbreiten auf der Kreuzstraße nicht sämtliche Nutzungsanforderungen vollständig erfüllt werden können und Kompromisslösungen zu erarbeiten sind.

Die Anforderungen der Stadtbahn werden in dem Projekt aus den oben bereits aufgeführten Gründen prioritär betrachtet.

Die Leistungsfähigkeit der Kreuzstraße für die Kfz- und Wirtschaftsverkehre ist sodann von sehr hoher Bedeutung und führt zur Beibehaltung der Vierspurigkeit - dies ist die wesentliche Planungsprämisse.
Durch diese hohen Anforderungen des MIV im Ausmaß von etwa 41.000 Fahrzeugen pro Tag wurden die möglichen Varianten zur Umgestaltung der Kreuzstraße eingeschränkt.

Deshalb wurde überprüft, ob eine Verlegung der Hauptroute des Radverkehrs zielführend ist.

Im Rahmen dieser Prüfung sind durch das Projektteam mehrere Varianten für die Umplanung der Kreuzstraße erarbeitet worden. Aufgrund der dargestellten Projektziele unterscheiden sich die geprüften Varianten vornehmlich anhand der Führung der Radhauptroute. Es wurden die folgenden Planungsvarianten für die Führung der Radhauptroute untersucht:

- Radhauptroute über die Kreuzstraße bis zum Niederwall mit Anschluss an die Rohrteichstraße
- Radhauptroute von der Kreuzstraße über die Hans-Sachs-Straße und die Neustädter Straße bis zur Rohrteichstraße
- Radhauptroute über den Nebelswall in die Hans-Sachs-Straße und über die Neustädter Straße bis zur Rohrteichstraße

Alle Varianten wurden im Nachgang mit Hilfe einer Bewertungsmatrix beurteilt. Die Bewertungsmatrix beinhaltet Kriterien aus den Bereichen:

- Umsetzung mIV-Konzept
- Verkehrssicherheit
- Umsetzung Radverkehrskonzept
- Attraktive öffentliche Räume
- Klimaanpassungsstrategie
- Straßenraumgestaltung
- Projektspezifische Bewertungskriterien (z.B. geringe Eingriffe in die Gleislage der Stadtbahn, Beibehaltung der Vierspurigkeit für den mIV)

Auf Basis des objektiven Bewertungsverfahrens sind zwei Vorzugsvarianten ausgewählt worden. Diese können der Anlage entnommen werden und zeichnen sich durch die folgenden Eigenschaften aus:

Variante 1
Die Vamos-Tauglichkeit der Kreuzstraße wird durch das Versetzen der Oberleitungsmasten von der Mittellage in die Seitenlage des Straßenraums sowie die geringfügige Verbreiterung des besonderen Bahnkörpers (Verschiebung der Borde) ermöglicht.

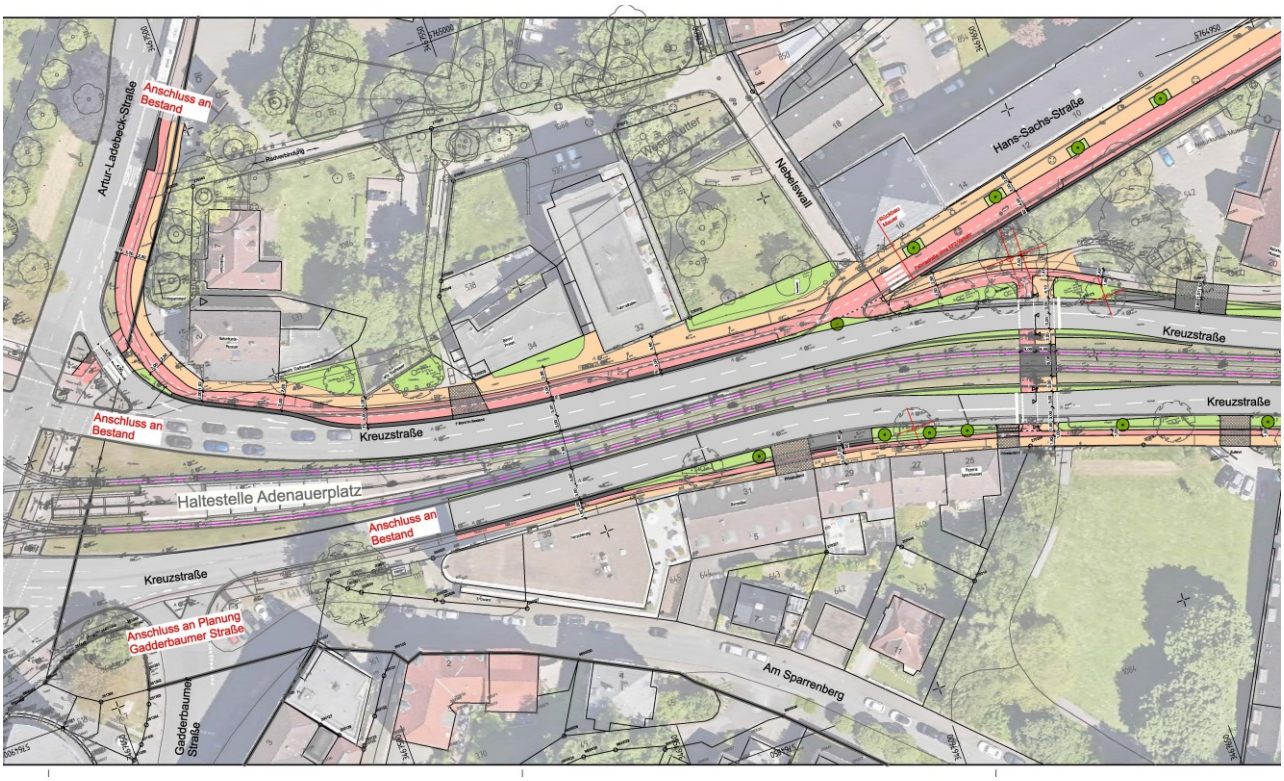
Auf Höhe der Breiten Straße wird eine zusätzliche Querungsmöglichkeit über die Kreuzstraße für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen geschaffen. Hierfür ist Grunderwerb erforderlich. Notwendige Gespräche und Verhandlungen mit den Eigentümer*innen werden vorbereitet. Die Aufstellflächen an der vorhandenen Querungsstelle im Bereich der Hans-Sachs-Straße werden verbreitert.

Alle vier Fahrspuren bleiben für den mIV erhalten. Als Alternative zu den zu schmalen Radwegeanlagen entlang der Kreuzstraße wird der Radverkehr aus und in Richtung Innenstadt über die Hans-Sachs-Straße geführt. Hierfür wird ein Zwei-Richtungs-Radweg von der Hans-Sachs-Straße entlang der nördlichen Seite der Kreuzstraße errichtet, der an den Adenauerplatz anschließt. Die separate Rechtsabbiegespur von der Kreuzstraße in Richtung des Adenauerplatzes/Artur-Ladebeck-Straße wird verkürzt. Mit Hilfe einer Verkehrssimulation wurde errechnet, dass die Leistungsfähigkeit der Kreuzstraße trotz dieses Eingriffes erhalten bleibt.

Die Hans-Sachs-Straße wird perspektivisch zu einer Fahrradstraße umgebaut. Um die Verkehrssicherheit für den Radverkehr sicherzustellen, wird für den mIV in Zukunft über die Hans-Sachs-Straße keine Zufahrt mehr in die Kreuzstraße möglich sein. Darüber hinaus kommt es entlang der gesamten Kreuzstraße zu Verbesserungen kleineren Umfangs für den Fuß- und Radverkehr.

Der Durchgangsverkehr in der Neustadt wird reduziert, wodurch die Schulwegsicherheit in der Neustadt erhöht wird. Zum aktuellen Zeitpunkt endet der Radweg in Fahrtrichtung Osten ersatzlos auf der Kreuzstraße. Diese Lücke im städtischen Radwegenetz wird geschlossen.

Abbildung 1: Planausschnitt Vorzugsvariante 1

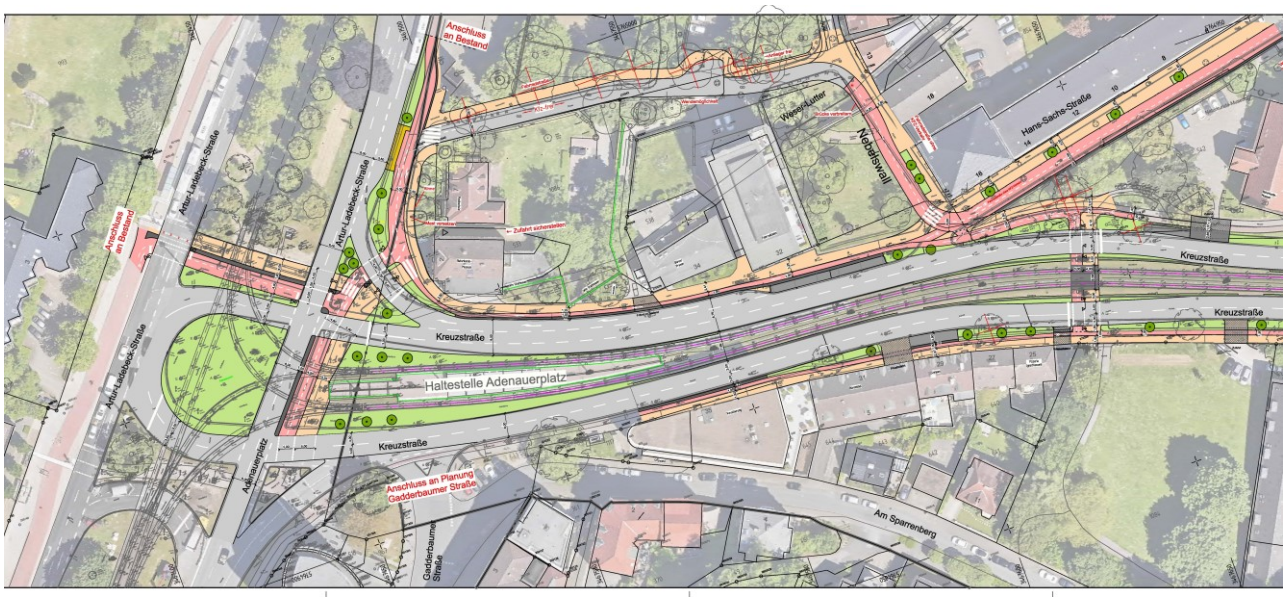


Eine detailliertere / skalierbare Karte ist im Ratsinformationssystem einsehbar.

Variante 2

Die zweite Vorzugsvariante hat viele Ähnlichkeiten zur Variante 1. Eine wesentliche Unterscheidung stellt die Radverkehrsführung vom Adenauerplatz bis zur Hans-Sachs-Straße dar. Diese wird in der zweiten Vorzugsvariante über einen Zweirichtungsradweg auf der Artur-Ladebeck-Straße in den Nebelswall geführt, um von dort an die Hans-Sachs-Straße anzuschließen. Der Nebelswall wird hierfür zu einer Fahrradstraße umgebaut, die abschnittsweise für den KFZ-Verkehr freigegeben wird.

Abbildung 2: Planausschnitt Vorzugsvariante 2



Eine detailliertere / skalierbare Karte ist im Ratsinformationssystem einsehbar.

Bezüglich der Notwendigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses sind erste Gespräche mit der Bezirksregierung Detmold geführt worden. Ob ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, zeigt sich erst sobald die vertiefenden Planungen auf Basis des politischen Beschlusses vorgenommen wurden und damit im zukünftigen Planungsverlauf.

3. Auswirkungen der Vorzugsvarianten auf die Verkehrsträger

Auswirkungen auf die Stadtbahn

Der Umbau ermöglicht den Einsatz der Vamos-Fahrzeuge auf der Kreuzstraße mit geringen Eingriffen in die Stadtbahnanlagen. Durch den unabhängigen Bahnkörper bleibt die Zuverlässigkeit der Stadtbahn gewährleistet und die VAMOS-Tauglichkeit erreicht.

Auswirkungen auf den mIV

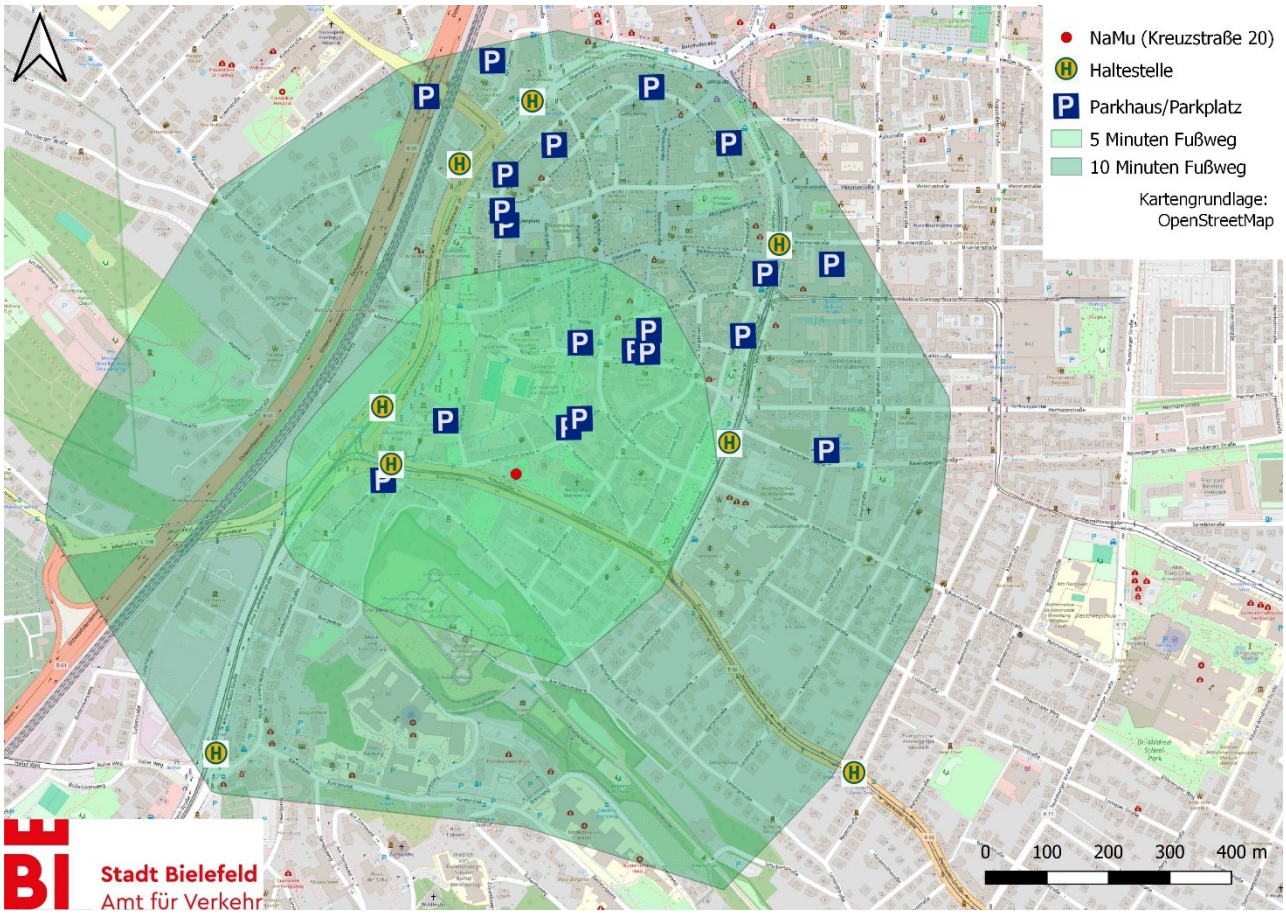
Die Leistungsfähigkeit der Kreuzstraße bleibt bei Umsetzung der Vorzugsvarianten erhalten. Dies wurde durch ein standardisiertes Bewertungsverfahren entsprechend des Handbuchs zur Bemessung von Straßenanlagen geprüft.

Für den ruhenden Verkehr kommt es jedoch zu Einschränkungen, um eine Planung entsprechend der o.g. Planungsprämissen trotz des geringen Platzangebotes des Straßenraums realisieren zu können.
In der Vorzugsvariante 1 entfallen 36 Stellplätze in der Kreuzstraße und 38 Stellplätze in der Neustadt.

In der Vorzugsvariante 2 entfallen 31 Stellplätze in der Kreuzstraße und 38 Stellplätze in der Neustadt. Ein großer Teil der genannten Stellplätze muss auch zur Freihaltung von Sichtdreiecken im Sinne der Verkehrssicherheit entfernt werden. Dies trifft in beiden Varianten auf 43 der genannten Stellplätze zu.

In fußläufiger Nähe (bis zu 5 Min. Gehzeit) sind trotz dieser entfallenden Stellplätze weiterhin etwa 1000 alternative Stellplätze erreichbar. In Entfernung eines zehnminütigen Fußwegs stehen über 2600 Stellplätze zur Verfügung. Darüber hinaus befinden sich mehrere stark frequentierte Bus- und Stadtbahnhaltestellen in fußläufiger Umgebung. Eine Erreichbarkeit des Planungsgebiets ist daher weiterhin gewährleistet.

Abbildung 3: Fußläufige Erreichbarkeit des Planungsraums



Auswirkungen auf den Fußverkehr

Die Gehwege werden im Planungsgebiet verbreitert. Die zusätzliche Querungsstelle auf Höhe der Breiten Straße ermöglicht eine zusätzliche und sichere Überquerung der Kreuzstraße. Die Erreichbarkeit der Sparrenburg und Gadderbaums aus Richtung Innenstadt wird dadurch verbessert.

Auswirkungen auf den Radverkehr

Die beschriebenen Maßnahmen verbessern die Situation des Radverkehrs im Bereich der Kreuzstraße, da die künftig für den Radverkehr angebotenen Wege breiter ausgestaltet sind. Darüber hinaus wird die Einsehbarkeit der Verkehrssituation verbessert. Dies ist insbesondere für die Verkehrssicherheit erforderlich. Es zeigt sich aber, dass die Planungen ein Kompromiss der vielen Anforderungen an den begrenzten Straßenraum darstellen. Darum ist die Radverkehrsführung entlang der Kreuzstraße auch nach Umsetzung der Maßnahmen nicht als optimal anzusehen.

In der Variante 2 ist die Verkehrsführung jedoch mit einem Umweg verbunden, der sich negativ auf die Attraktivität der Radhauptroute auswirken könnte.

4. Baukosten

Es ist eine erste Baukostenermittlung vorgenommen worden. Diese stellt aufgrund des aktuellen Planungsstandes der Konzeptplanung eine vorläufige, überschlägige Schätzung dar und kann sich während der nachfolgenden Planungsphasen verändern. In der Schätzung sind noch keine Kosten für Erneuerung der Beleuchtung, Grünarbeiten oder die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs während der Bauzeit enthalten. Die zu erwartenden Baukosten werden in den anstehenden Planungsschritten anschließend an den politischen Beschluss konkretisiert und präzisiert werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Baumaßnahme durch Förderprogramme von Bund und Land finanziell unterstützt wird. Die Förderquoten infrage kommender Förderprogramme liegen bei 70 % bis 90 %. Alle über die Förderung hinausgehenden Kosten werden durch die BBVG und das Amt für Verkehr getragen. Die untenstehenden Kostenschätzungen berücksichtigen noch keine Fördergeldeinnahmen.

Erste vorläufige Kostenschätzung Vorzugsvariante 1:
Es wird aktuell mit Netto-Baukosten in Höhe von 3,8 Mio. Euro für die Vorzugsvariante 1 gerechnet.

Diese setzen sich zusammen aus:
Gleisbau- und Fahrleitung: 1,52 Mio. Euro
Fahrbahn MIV und Stellplätze: 0,93 Mio. Euro
Radverkehrsanlagen: 0,73 Mio. Euro
Fußverkehrsanlagen: 0,27 Mio. Euro
Lichtsignalanlagen: 0,3 Mio. Euro

Erste vorläufige Kostenschätzung Vorzugsvariante 2:
Es wird aktuell mit Netto-Baukosten in Höhe von 5 Mio. Euro für die Vorzugsvariante 2 gerechnet.

Diese setzen sich zusammen aus:
Gleisbau- und Fahrleitung: 1,52 Mio. Euro
Fahrbahn MIV und Stellplätze: 1,56 Mio. Euro
Radverkehrsanlagen: 1,1 Mio. Euro
Fußverkehrsanlagen: 0,53 Mio. Euro
Lichtsignalanlagen: 0,3 Mio. Euro

5. Projektkommunikation

Die Kreuzstraße und die Neustadt haben eine hohe Bedeutung für Bielefeld. Daher kann von einem großen Interesse an dem Vorhaben ausgegangen werden. Um die Öffentlichkeit zu informieren, soll eine Informationsveranstaltung durchgeführt werden, auf der die aktuellen Pläne vorgestellt und diskutiert werden. Damit die Kosten gering ausfallen, wird auf die Anmietung externer Räumlichkeiten verzichtet. Über den Projektfortschritt wird die Politik regelmäßig informiert.

Das Vorhaben wurde am 26.05.2025 der Bielefelder Mobilitätskonferenz im Rahmen einer Unterarbeitsgruppe vorgestellt und dort diskutiert. Hierbei sind die verschiedenen Positionen und Sichtweisen der anwesenden Verbände und Organisationseinheiten deutlich geworden. Diese gingen teilweise weit auseinander. Vertreter*innen einzelner Verbände wünschten die Reduktion der MIV-Fahrspuren auf jeweils eine pro Fahrtrichtung. Andere kritisierten die Reduktion der Stellplätze und befürworteten die Beibehaltung aller Fahrstreifen. Bei der Diskussion konnte sich daher nicht auf eine gemeinsame Stellungnahme zu den Planungen verständigt werden. Dies gilt auch für eine mögliche Vorauswahl einer der beiden Planungsvarianten.

Es ist aufgrund der teilweise konträr zueinanderstehenden Positionen nicht davon auszugehen, dass eine gemeinsame Beschlussempfehlung der Unterarbeitsgruppe zeitnah zustande kommen wird. Aus Sicht der Verwaltung stellen die vorgelegten Varianten auch in Hinblick auf die Diskussionsergebnisse in der UAG geeignete Kompromisse für den begrenzten Straßenraum dar. Die vorhabenbegleitende Unterarbeitsgruppe wird im Planungsprozess weiter eingebunden und zu Rate gezogen werden.

6. Fazit

Die Verwaltung schlägt auf Basis der Variante 1 die Aufnahme vertiefender Planungen vor. Aufgrund der hohen, verschiedenen Anforderungen an den Verkehrsraum sowie den begrenzten Platzverhältnissen kann jedoch nicht allen Anforderungen in vollem Maße entlang der Kreuzstraße entsprochen werden. Da die Umwege für den Radverkehr sowie der Planungs- und Bauaufwand in der Variante 1 geringer als in Variante 2 ausfallen, wird diese vorgezogen.

Anlage:
Die Planungsvarianten 1 und 2 sind im Ratsinformationssystem digital hinterlegt.

Beigeordneter **Adamski**	