

Stadt Bielefeld

Amt für Verkehr

Sanierung der August-Bebel-Straße

zwischen

Nikolaus-Dürkopp-Straße und

Friedrich-Verleger-Straße

Erläuterungsbericht zur Beschlussvorlage

Stand: 1. April 2026

Inhaltsverzeichnis

1	Darstellung der Maßnahme	3
1.1	Planerische Beschreibung	3
1.2	Lage im Straßennetz	3
1.3	Bestandssituation	5
2	Planung	8
2.1	Ziele der Planung	8
2.2	Strecke	9
2.3	Kreuzungen und Einmündungen	14
3	Auswirkungen und Einzelheiten der Planung	17
3.1	Lärm und Schadstoffe	17
3.2	Natur und Landschaft Grünflächen Baumpflanzungen	17
3.3	Flächenbedarf	17
3.4	Wassergewinnungsgebiete	17
3.5	Überschwemmungsgebiete	18
3.6	Aussagen Dritter zu der Planung	18
3.7	Baugrund, Erdarbeiten	18
3.8	Entwässerung	18
3.9	Ingenieurbauwerke	19
3.10	Straßenausstattung	19
3.11	Leitungen	19
3.12	Kampfmittel	20
3.13	Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	20
3.14	Barrierefreiheit	20
4	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	21
4.1	Lärmschutzmaßnahmen	21
4.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	21
4.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	21
4.4	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	21
5	Kosten	21
6	Verfahren	21
7	Durchführung der Baumaßnahme	22
7.1	Grunderwerb	22
7.2	Bauzeiten und Bauablauf	22

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in dem Text die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

1 Darstellung der Maßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Bielefeld gehört mit rund 340.000 Einwohnern und einer Fläche von rund 260 km² zu den 20 größten Städten Deutschlands. Die Universitätsstadt ist wirtschaftliches und kulturelles Oberzentrum der Region Ost-Westfalen-Lippe (OWL) mit rund zwei Millionen Menschen.

Die Stadt hat sich hinsichtlich der Veränderung des Mobilitätsverhaltens für die kommenden Jahre ehrgeizige Ziele gesetzt. So hat der Rat der Stadt Bielefeld im März 2019 die Umsetzung der „Mobilitätsstrategie 2030“ beschlossen. Die Mobilitätsstrategie hat das Ziel, die Anteile des motorisierten Individualverkehrs (mIV) am Modal Split von heute ca. 50% auf zukünftig 25% zu reduzieren, um die negativen Auswirkungen des mIV zu verringern. Der Anteil des Umweltverbundes soll dementsprechend auf 75 % gesteigert werden. Damit will die Stadt Bielefeld einer Belastung der städtebaulichen Qualität, des Klimas und der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger durch den hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs entgegenwirken.

Das Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld beabsichtigt aufgrund des unzureichenden Straßenzustandes die Sanierung der August-Bebel-Straße im Teilabschnitt zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße und Friedrich-Verleger-Straße. In diesem Zusammenhang sollen die Verkehrsverhältnisse für den Fuß- und Radverkehr entsprechend der Mobilitätsstrategie verbessert und die Umsetzung von Maßnahmen zum Schutz vor Starkregen und Hitze entsprechend der Klimaanpassungsstrategie überprüft werden.

1.2 Lage im Straßennetz

Die August-Bebel-Straße als nichtklassifizierte Gemeindestraße stellt eine tangentielle Verbindung am östlichen Rand der City zwischen den Hauptverkehrsstraßen Detmolder Straße (B 66) im Süden und Herforder Straße im Norden dar. Die Lage im Straßennetz kann der nachstehenden Abbildung 1 entnommen werden.

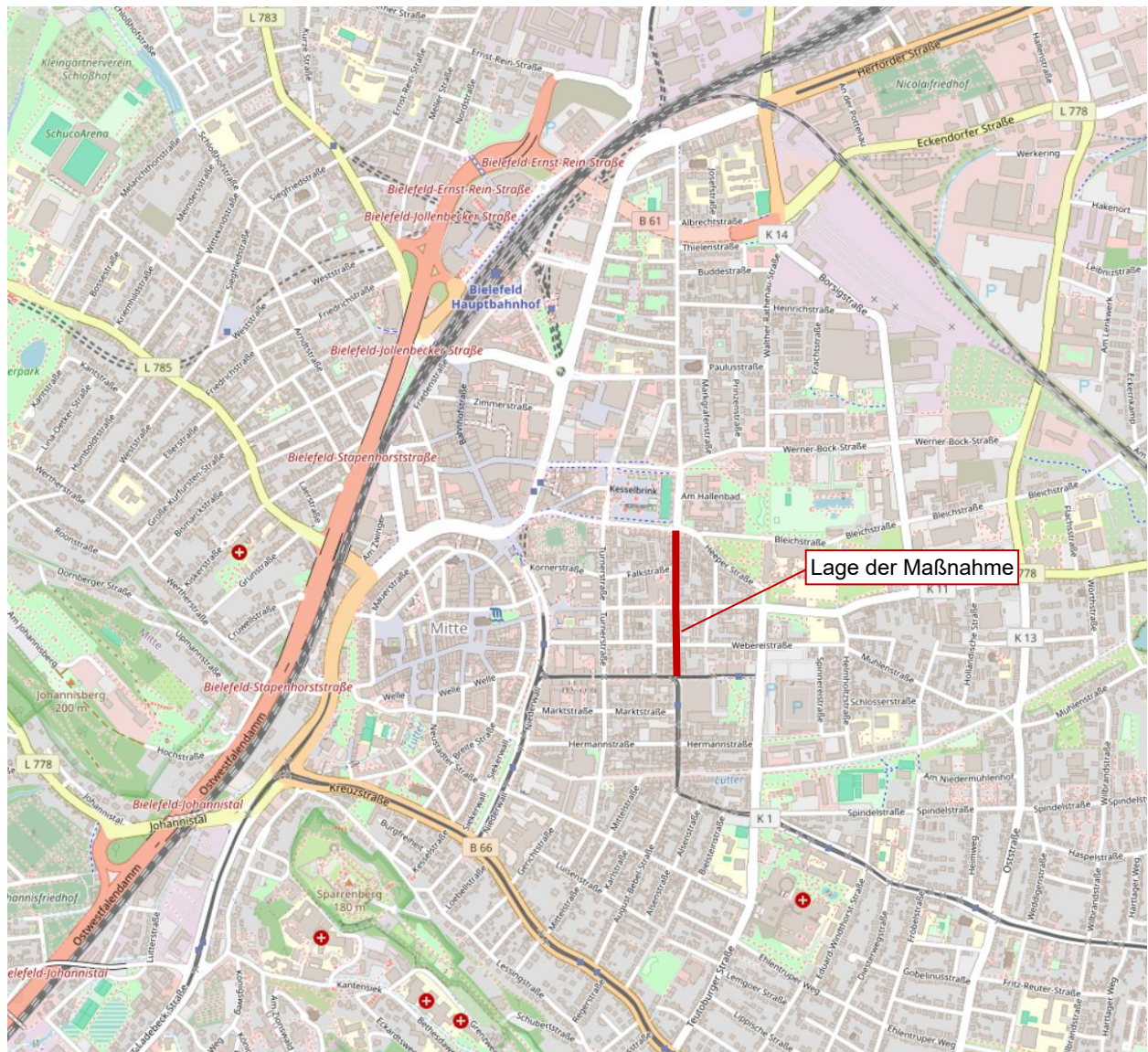


Abbildung 1 – Lage des Planungsabschnittes im Straßennetz

Dabei unterscheiden sich Straßenraumgestaltung und verkehrliche Bedeutung in einzelnen Teilabschnitten der August-Bebel-Straße. Während in den südlichen und nördlichen Teilabschnitten eher die Erschließungsfunktion überwiegt, bestimmt im mittleren Abschnitt zwischen Friedrich-Verleger-Straße/Heeper Straße und Paulusstraße die verkehrliche Funktion. Dies bildet sich auch in der Kfz-Verkehrsbelastung ab.

Aufgrund ihrer Lage und ihrer Funktion für den mIV wird die August-Bebel-Straße im Planungsabschnitt zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße und Friedrich-Verleger-Straße (Kesselbrink) der Verbindungsfunktionsstufe IV gemäß der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) zugeordnet. Dabei dient sie dem Sammeln von Verkehr aus Erschließungsstraßen, der Erschließung der angrenzenden Grundstücke, dem Aufenthalt sowie der flächenhaften Erschließung im Quartier. Im rd. 400 m langen Planungsabschnitt prägt eine überwiegend 2- bis 3-geschossige geschlossene Bebauung mit einer gemischten Nutzung von Wohnen, Gewerbe und Dienstleitungen das Straßenbild. Damit weist die August-Bebel-Straße die typischen Merkmale der typischen Entwurfssituation „Quartiersstraße“ der innerörtlichen

Straßenkategorie ES IV entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) auf. Die Kfz-Verkehrsbelastung entsprechend einer 24h-Zählung aus dem November 2024 von rd. 800 Kfz/h im Abschnitt nördlich der Viktoriastraße und von rd. 600 Kfz/h südlich davon in der nachmittäglichen Spitzenstunde liegt im Bereich der Verkehrsstärke für diese Straßenkategorie (400 bis 1.000 Kfz/h). ÖPNV-Linien sind mit Ausnahme der Nachtbuslinie N 9 im Abschnitt zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße und Viktoriastraße nicht vorhanden.

Nördlich der Viktoriastraße liegt auf der Westseite das Technische Rathaus der Stadt Bielefeld. Der Haupteingang liegt zwar zur August-Bebel-Straße, von vielen Besuchern wird das Gebäude aufgrund der Kfz-Stellplätze jedoch von der Falkstraße betreten.

1.3 Bestandssituation

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im Planungsabschnitt 50 km/h. Der Streckenzug ist gemäß der Unfallauswertung vom Oktober 2024 in den letzten fünf Jahren unauffällig, Unfallhäufungsstellen sind nicht vorhanden. Südlich des Planungsabschnittes ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Nördlich des Planungsabschnittes gilt die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h.

Aufgrund der unterschiedlichen Querschnittsbreiten kann die Strecke in drei Teilabschnitte unterteilt werden. Die Bestandsquerschnitte können den nachstehenden Abbildungen entnommen werden.

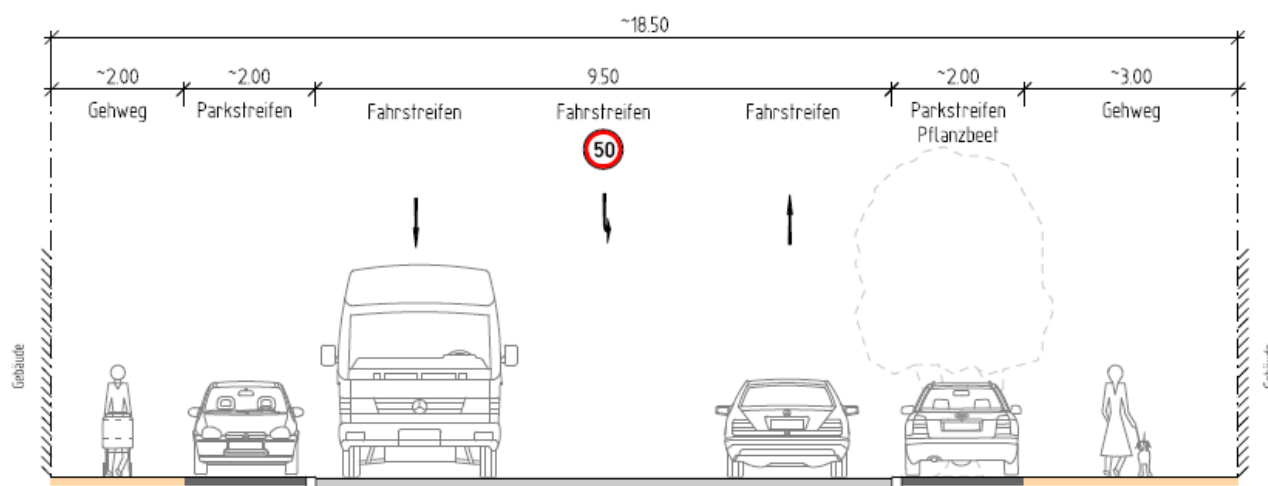


Abbildung 2: Bestandsquerschnitt Teilabschnitt Nikolaus-Dürkopp-Straße - Brunnenstraße

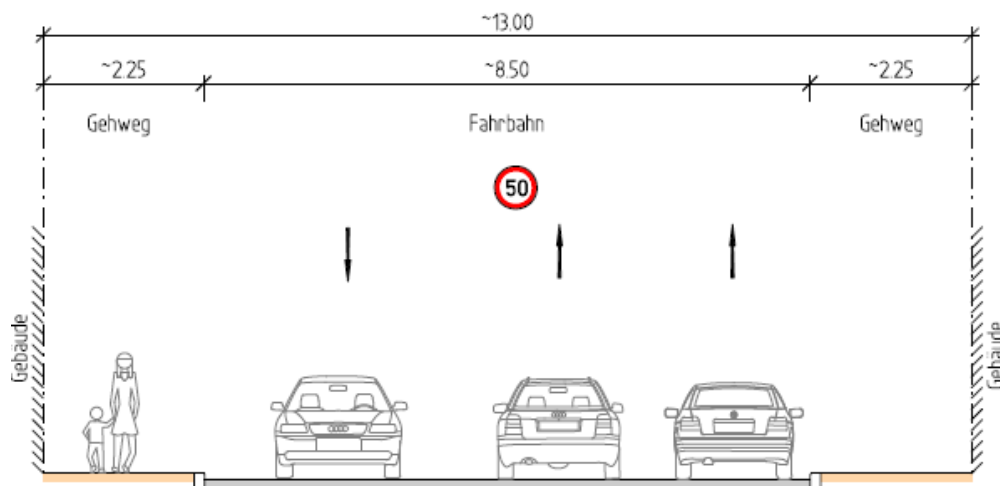


Abbildung 3: Bestandsquerschnitt Teilabschnitt Brunnenstraße - Viktoriastraße

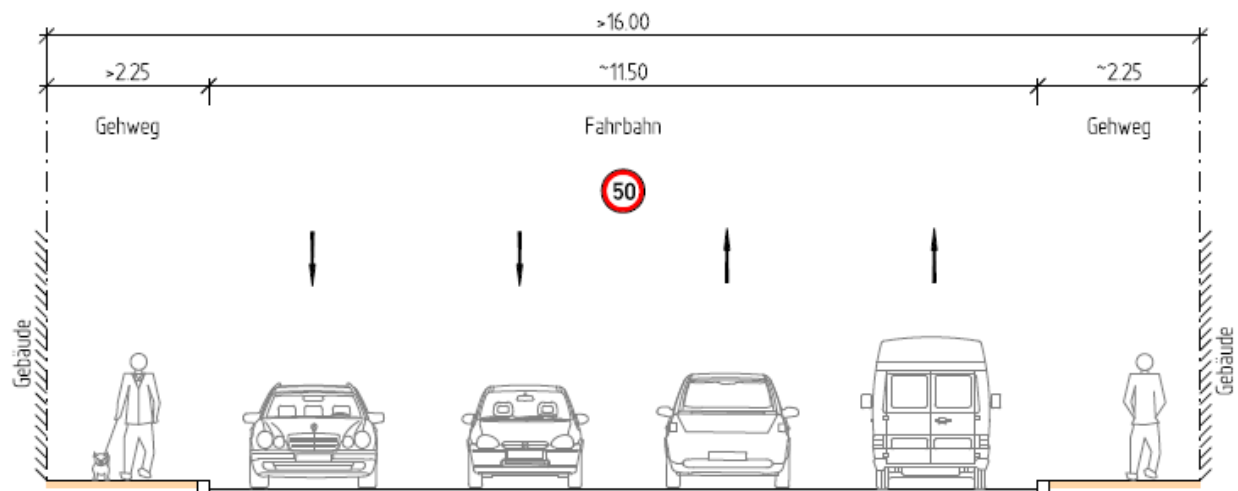


Abbildung 4: Bestandsquerschnitt Teilabschnitt Viktoriastraße – Friedrich-Verleger-Straße

Die Breite der Gehwege liegt geringfügig unter der in den RAST 06 empfohlenen Mindestbreite von 2,50 m. Abseits der lichtsignalisierten Kreuzungen August-Bebel-Straße/Nikolaus-Dürkopp-Straße/Carl-Schmidt-Straße, August-Bebel-Straße/Viktoriastraße und August-Bebel-Straße/Friedrich-Verleger-Straße/Heeper-Straße fehlen adäquate Querungshilfen. Der Streckenzug Webereistraße-Brunnenstraße stellt sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr eine wichtige Ost-West-Verbindung in die/aus der Innenstadt dar. Deutlich wird dies durch rd. 650 querende Fußgänger/Tag und rd. 500 querende Radfahrer/Tag. Der querende Kfz-Verkehr spielt demgegenüber mit rd. 240 Kfz/Tag eine untergeordnete Rolle. Die Furten am Knotenpunkt August-Bebel-Straße/Viktoriastraße sind nicht barrierefrei ausgebaut.

Die August-Bebel-Straße ist im Planungsabschnitt nicht im Radverkehrskonzept (RVK) der Stadt Bielefeld enthalten. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Einzelne Fehlnutzungen der Gehwege können beobachtet werden. Die Viktoriastraße ist im Radverkehrskonzept als Hauptroute für den Radverkehr ausgewiesen. Perspektivisch soll gem. RVK im Abschnitt

zwischen Teutoburger Straße und Turnerstraße eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Bei der Verkehrserhebung wurden in der Viktoriastraße rd. 650 Rad/24h und in der August-Bebel-Straße rd. 400 Rad/24h gezählt.

Südlich des Planungsraumes bestehen in der August-Bebel-Straße sowie der Oelmühlenstraße bei einer vergleichbaren Kfz-Verkehrsbelastung wie im Planungsabschnitt bereits Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Der Radverkehr wird hier im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Straßenraumgestalt und angrenzende Nutzungen entsprechen denen im Planungsabschnitt. Nördlich des Planungsraumes gilt für die August-Bebel-Straße die innerstädtisch übliche zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei einer Kfz-Verkehrsbelastung von 1.500 Kfz/h. Eine gem. ERA angezeigte, vom Kfz-Verkehr getrennte Führung des Radverkehrs ist im Bereich Kesselbrink jedoch trotz der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht vorhanden, stattdessen wird der Radverkehr auf Schutzstreifen geführt.

Haltestellen des ÖPNV sind im Planungsabschnitt nicht vorhanden. Lediglich die Nachtbuslinie N9 verkehrt an Wochenenden im Abschnitt zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße und Viktoriastraße. Demgegenüber stellt die Viktoriastraße mit rd. 400 Linienbusfahrten/24h im Querschnitt für die Verbindung der Innenstadt mit den östlich gelegenen Stadtteilen eine wichtige Achse für ÖPNV dar.

Derzeit überwiegen in der August-Bebel-Straße Flächennutzungen durch den motorisierten Individualverkehr (mIV). Im Teilabschnitt Nikolaus-Dürkopp-Straße-Brunnenstraße sind drei Fahrstreifen sowie beidseitige Parkstreifen, im Abschnitt Brunnenstraße-Viktoriastraße drei Fahrstreifen und im Abschnitt Viktoriastraße-Friedrich-Verleger-Straße vier Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr vorhanden. Der Schwerverkehr > 3,5 t ist mit 100 Fz/24h südlich der Viktoriastraße und 200 Fz/24h nördlich davon als gering einzustufen.

Die maßgebliche Spitzenstunde liegt in der Nachmittagszeit. Dabei ist der Teilabschnitt zwischen Viktoriastraße und Friedrich-Verleger-Straße mit rd. ca. 770 Kfz/h am stärksten belastet. Südlich der Viktoriastraße liegt die Kfz-Verkehrsbelastung in der nachmittäglichen Spitzenstunde bei rd. 620 Kfz/h.

Mit rund 1.800 Kfz/h in der Summe der einfahrenden Kfz-Verkehre in der Nachmittagsspitze ist der Knotenpunkt August-Bebel-Straße/Friedrich-Verleger-Straße/Heeper Straße deutlich stärker belastet als der Knotenpunkt August-Bebel-Straße/Viktoriastraße mit rd. 1.080 Kfz/h.

Die Viktoriastraße als wichtige Achse für den Linienbusverkehr und als Bestandteil des Haupttroutennetzes für den Radverkehr (Kategorie II) weist im Abschnitt östlich der August-Bebel-Straße eine Kfz-Verkehrsbelastung im Querschnitt von rd. 330 Kfz/h/3.800 Kfz/24h und rd. 600 Rad/24h sowie im Abschnitt westlich von rd. 440 Kfz/h/ rd. 5.100 Kfz/24h und rd. 700 Rad/24h auf.

Für den ruhenden Kfz-Verkehr sind im Abschnitt Nikolaus-Dürkopp-Straße - Brunnenstraße 7 Kfz-Stellplätze auf der Westseite und 3 Kfz-Stellplätze sowie ein Behinderten-Stellplatz auf der Ostseite vorhanden. Die Stellplätze sind gemäß einer Verkehrserhebung vom Oktober 2024

nahezu durchgehend belegt. Dabei liegt der Anteil der dauerhaft belegten und damit nicht für Kurzzeit-Parker zur Verfügung stehenden Stellplätze bei rd. 50%. Für die Kfz-Stellplätze gilt montags bis freitags in der Zeit von 8:00 bis 19:00 Uhr eine Parkschein-, samstags in der Zeit von 11:00 bis 16:00 Uhr eine Parkscheibenpflicht. In den angrenzenden Anliegerstraßen gelten die gleichen Regelungen. Auch dort sind die Kfz-Stellplätze überwiegend belegt. Im Abschnitt Brüderpfad (Haus-Nr. 111) bis Haus-Nr. 99 ist in der Zeit von 9:00 bis 15:00 Uhr Halten am Fahrbahnrand auf der Ostseite gestattet.

Straßenbegleitgrün ist mit drei straßenbildprägenden Platanen lediglich im Abschnitt zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße und Brunnenstraße vorhanden. Die fehlende Begrünung des Straßenraums begünstigt eine Aufheizung bei Hitzeperioden.

2 Planung

2.1 Ziele der Planung

Aus den oben beschriebenen Zielen der Mobilitätsplanung sowie den Defiziten im Bestand ergeben sich folgende Ziele für die Planung:

- Erneuerung der Fahrbahn
- Verbesserung der Querbarkeit der Fahrbahn für den Fußverkehr
- Herstellung von taktilen Pflasterungen an den Querungsstellen
- Herstellung einer nutzergerechten Radverkehrsführung
- Anlage von Flächen für den Kfz-Lade-/Lieferverkehr und Sharing-Angeboten (Leihfahrräder/E-Scooter)
- Anlage von Baumbeeten für eine Straßenraumbegrünung/Hitzevorsorge

Im südlich des Planungsraumes gelegenen Abschnitt der August-Bebel-Straße wurden bei der Anlage des Hochbahnsteiges „Marktstraße“ vor einigen Jahren bereits einige der vorgenannten Ziele umgesetzt. Die Begrünung des Straßenraumes konnte aufgrund der Fahrbahnoberleitungen nicht umgesetzt werden. Da dieser Streckenabschnitt eine vergleichbare Straßenraumbreite, ähnliche Umfeldnutzungen sowie eine vergleichbare Kfz-Verkehrsbelastung aufweist, sollen für die August-Bebel-Straße im Planungsabschnitt vergleichbare planerische Lösungen gefunden werden. Dies bedeutet, dass für einzelne Planungsvarianten eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angestrebt wird. Diese Höchstgeschwindigkeit wird für die ermittelte Straßenkategorie „Quartiersstraße“ als angemessen erachtet, da damit die Überquerbarkeit der Fahrbahn und die Sicherheit für den Fußverkehr verbessert, die Länge von Sichtdreiecken an Überquerungshilfen und Einmündungen für eine Vergrößerung von Flächen für den ruhenden Verkehr und Straßenraumbegrünungen verringert und eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ermöglicht wird. In den Varianten 1 und 2 werden dafür mögliche Querschnittsaufteilungen aufgezeigt.

Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sehen die „Empfehlungen für

Radverkehrsanlagen (ERA)“ Kombinationen mit Angeboten für den Radverkehr und einem Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr vor. Die Variante 3 stellt eine Variante mit einer Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen dar.

Einzelheiten zu den sich aus diesen Zielen ergebenden Varianten werden nachfolgend dargestellt.

2.2 Strecke

Auf Grund der bestehenden Bebauung kommt eine grundsätzlich abweichende Trasse nicht in Betracht. Die gewählte Linienführung orientiert sich somit am Bestand. Aufgrund der unterschiedlichen Querschnittsbreiten kann die Strecke in drei Teilabschnitte unterteilt werden (vgl. Ziffer 1.3). Für die Teilabschnitte werden bei den jeweiligen Varianten gleichartige Querschnittsaufteilungen und Führungsformen für die verschiedenen Verkehrsarten gewählt, um die Begreifbarkeit der Verkehrsführung und Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu verbessern. Die Querschnitte und Lagepläne der Varianten liegen dem Bericht als Anlage bei.

Die Varianten 1 und 2 folgen der Ausgangsüberlegung, dass bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eine dem Straßenumfeld angemessenen Straßenraumgestaltung in Anlehnung an den Bereich „Hochbahnsteig Marktstraße“ ermöglicht wird. Dabei wird der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Diese Verkehrsführung entspricht bei der vorhandenen Kfz-Verkehrsbelastung von rd. 620 bis 770 Kfz/24 den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Durch die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn stehen zusätzliche Flächen für die übrigen Nutzungsansprüche (Fußverkehr, ruhender Verkehr, Begrünung) zur Verfügung.

Die Variante 3 folgt der Prämisse, dass 50 km/h die innerörtliche Regelgeschwindigkeit ist. Bei Tempo 50 und der vorhandenen Kfz-Verkehrsbelastung sehen die ERA die Schaffung eines Angebotes für den Radverkehr vor. Aufgrund der begrenzten Straßenraumbreiten – insbesondere im Abschnitt zwischen Brunnenstraße und Viktoriastraße – ist die Anlage von separaten, nicht benutzungspflichtigen Radwegen aus Platzgründen nicht möglich. Die Freigabe der Gehwege kommt wegen der angrenzenden Hauseingänge sowie den Geschäftsnutzungen aus Sicherheitsgründen nicht in Betracht. Somit verbleibt die Anlage von Schutzstreifen als angemessenes Angebot für den Radverkehr.

Im Einzelnen weisen die Varianten folgende wesentliche Merkmale auf:

Variante 1 – Liefern/Parken (+ 30 km/h)

- Schwerpunkt Liefern/Parken: großes Angebot an Kfz-Stellplätzen durch ein-/beidseitige Liefer-/Parkstreifen im Wechsel mit Baumbeeten
- In Anlehnung an Straßenraumgestaltung im Bereich Hochbahnsteig Marktstraße mit Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h
- Mittelinsel für den Fuß-/Radverkehr in Höhe Brunnenstraße/Webereistraße

- Mittelinseln für den Fußverkehr in Höhe Haupteingang Technisches Rathaus und in Höhe Verbraucherzentrale; Zebrastreifen in Höhe Falkstraße
- Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Fahrbahnbreite von 5,50 m (Begegnungsfall LKW/PKW, bei Begegnung LKW/LKW Ausweichen über Sicherheitstrennstreifen Liefer-/Parkstreifen)

Die Gehwegbreite beträgt überwiegend rd. 2,25 m und liegt damit geringfügig unterhalb der Regelbreite entsprechend der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)“. Die Unterschreitung der Regelbreite wird bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für noch vertretbar gehalten.

Die Anzahl der in der Planung vorgesehenen Kfz-Stellplätze liegt mit 20 Kfz-Stellplätzen und einem Behindertenstellplatz in Höhe Haus-Nr. 133 deutlich über dem derzeitigen Bestand von 10 Kfz-Stellplätzen und einem Behindertenstellplatz. Die Variante steht damit im Widerspruch zu den politisch beschlossenen Konzepten, Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum zu reduzieren bzw. nicht weiter auszuweiten. Zur Belieferung der Geschäfte sowie zum Be- und Entladen für Anwohner sind insgesamt 5 Liefer-/Ladezonen gleichmäßig verteilt über die Gesamtstrecke vorgesehen. Diese Anzahl wird als sehr großzügig bemessen und über dem tatsächlichen Bedarf liegend eingeschätzt. Für die Park- und Lieferstreifen wird eine Breite von 2,25 m gewählt. Bei dieser Breite ist ein sicheres Abstellen von Lieferfahrzeugen (Transporter/Lieferwagen) ohne Inanspruchnahme des angrenzenden, dem Regelmaß von 0,75 m entsprechenden Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn gewährleistet.

In den Park-/Lieferstreifen sind in regelmäßigen Abständen Baumstandorte vorgesehen. Insgesamt sind 27 neue Baumstandorte geplant. Zwischen Viktoriastraße und Friedrich-Verleger-Straße können aufgrund des vorhandenen Mischwassersammlers auf der Nordseite keine neuen Baumstandorte angelegt werden. Die vorhandenen Platanen zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße und Brunnenstraße bleiben erhalten.

Wie unter Ziffer 1.3 dargestellt, wird die August-Bebel-Straße im Bereich der Kreuzung Brunnenstraße/Webereistraße von rd. 650 Fußgängern/Tag und rd. 500 Radfahrern/Tag gequert. Die RAST sehen bei der Kfz-Verkehrsbelastung in der August-Bebel-Straße von rd. 620 Kfz/h und der vorgenannten Anzahl an querenden Fußgängern Mittelinseln, Fußgängerüberwege (FGÜ = Zebrastreifen) oder Teil-/Plateauaufpflasterungen ohne Vorrang als geeignete Querungshilfen an.

Die Planung sieht die Anlage einer Mittelinsel mit Baumstandorten vor, um die Geradlinigkeit der August-Bebel-Straße zu „unterbrechen“ und damit die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu unterstützen. Die Mittelinsel soll dabei getrennte Aufstellbereiche für den Fuß- und Radverkehr in direkter Lauf-/Fahrrichtung erhalten sowie mit nicht für den Kfz-Verkehr überfahrbaren Elementen ausgestattet werden, um der hohen Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr gerecht zu werden und um regelwidriges Ein-/Abbiegen zu unterbinden.

Für den Kfz-Verkehr ergeben sich durch die Anlage der Mittelinsel neue Fahrtrouten. Diese sind im Übersichtsplan, Anlage 4 dargestellt. Alle Grundstücke sind weiterhin mit dem Kfz erreichbar. Gegenüber den derzeit vorhandenen Fahrtrouten ergeben sich lediglich für die Bewohner des südlichen Abschnittes der August-Schröder-Straße geringfügig längere Fahrtwege. Für die Webereistraße wird eine spürbare Verkehrsberuhigung erwartet, da bei einer Umsetzung der Planung eine Befahrung aus Richtung Brunnenstraße und dem nördlichen Teil der August-Bebel-Straße kommend nicht mehr möglich wäre.

Im Abschnitt Viktoriastraße – Friedrich-Verleger-Straße sind ebenfalls zusätzliche Querungshilfen für den Fußverkehr vorgesehen. Die Mittelinseln bewirken einen Verschwenk der Fahrbahn und sorgen so für angemessenen Fahrgeschwindigkeiten. In Höhe Falkstraße ist ein Zebrastreifen geplant. Damit wird dem Fußverkehr aus der Falkstraße eine umwegfreie Querung der August-Bebel-Straße ermöglicht und es kann neben zwischen den beiden Ampeln Viktoriastraße und Friedrich-Ebert-Straße eine zusätzliche umfassend barrierefreie Quermöglichkeit angeboten werden. Insgesamt stehen somit rd. alle 50 m bis 75 m Querungshilfen zur Verfügung. Die Querbarkeit der Fahrbahn für den Fußverkehr wird somit spürbar verbessert.

Im Bereich der Nebenanlagen sieht die Planung ausreichend Flächen für verschiedene Mobilitätsformen vor (Abstellflächen für E-Scooter und Leihfahrräder, Fahrradbügel).

Variante 2 – Grün (+ 30 km/h)

- Schwerpunkt Grün: hoher Grünflächenanteil durch Mittelinsel als Grünstreifen mit Baumbeeten im Abschnitt Brunnenstraße – Falkstraße
- In Anlehnung an Straßenraumgestaltung im Bereich Hochbahnsteig Marktstraße mit Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h
- Mittelinsel für den Fuß- und Radverkehr in Höhe Brunnenstraße/Webereistraße
- Zebrastreifen in Höhe Falkstraße
- Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Fahrbahnbreite von 5,50 m (Begegnungsfall LKW/PKW, bei Begegnung LKW/LKW Ausweichen über Sicherheitstrennstreifen Liefer-/Parkstreifen)
- Einseitige Liefer-/Parkstreifen im Wechsel mit Baumbeeten in den Abschnitten Nikolaus-Dürkopp-Straße – Brunnenstraße und Viktoriastraße – Friedrich-Verleger-Straße

Die Gehwegbreite beträgt min. rd. 2,50, im Abschnitt Brunnenstraße – Viktoriastraße beträgt sie rd. 2,25 m. Sie liegt damit überwiegend bei der Regelbreite entsprechend der RAS.

Die Anzahl der in der Planung vorgesehenen Kfz-Stellplätze liegt mit 11 Kfz-Stellplätzen und einem Behindertenstellplatz in Höhe Haus-Nr. 133 geringfügig über dem derzeitigen Bestand von 10 Kfz-Stellplätzen und einem Behindertenstellplatz. Den politisch beschlossenen Konzepten, Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum zu reduzieren bzw. nicht weiter auszuweiten, wird die Variante damit knapp nicht gerecht.

Zur Belieferung der Geschäfte sowie zum Be- und Entladen für Anwohner sind insgesamt 3 Liefer-/Ladezonen gleichmäßig verteilt über die Gesamtstrecke vorgesehen. Diese Anzahl wird

als angemessen eingeschätzt. Für die Park- und Lieferstreifen wird eine Breite von 2,25 m gewählt. Bei dieser Breite ist ein sicheres Abstellen von Lieferfahrzeugen (Transporter/Lieferwagen) ohne Inanspruchnahme des angrenzenden, dem Regellaß von 0,75 m entsprechenden Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn gewährleistet.

In den Grünstreifen sind insgesamt 33 neue Baumstandorte geplant. Die vorhandenen Platanen zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße und Brunnenstraße bleiben erhalten. In den Grünstreifen ist eine oberflächennahe und/oder unterirdische Rückhaltung von Regenwasser möglich. Eine Umsetzung wird im weiteren Projektfortschritt geprüft.

Die Planung sieht in Höhe Brunnenstraße/Webereistraße die Anlage einer Mittelinsel mit Baumstandorten analog der Variante 1 vor, um die Geradlinigkeit der August-Bebel-Straße zu „unterbrechen“ und damit die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu unterstützen.

Im Abschnitt Viktoriastraße – Friedrich-Verleger-Straße ist ebenso wie in Variante 1 in Höhe Falkstraße die Anlage eines FGÜ vorgesehen. Die Querbarkeit der Fahrbahn für den Fußverkehr wird somit verbessert.

Im Bereich der Nebenanlagen sieht die Planung ausreichend Flächen für verschiedene Mobilitätsformen vor (Abstellflächen für E-Scooter und Leihfahrräder, Fahrradbügel).

Variante 3 – Schutzstreifen (+ 50 km/h)

- Schwerpunkt Radverkehr: Beidseitige Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m als Radverkehrsführung
- In Anlehnung an Straßenraumgestaltung im Bereich Kesselbrink mit Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h
- Mittelinsel für den Fuß- und Radverkehr in Höhe Brunnenstraße/Webereistraße
- Mittelinseln für den Fußverkehr in Höhe Falkstraße
- Fahrbahnbreite von 5,00 m (Begegnungsfall PKW/PKW, bei Begegnung LKW/LKW Ausweichen über Schutzstreifen)
- Beidseitige Liefer-/Parkstreifen im Wechsel mit Baumbeeten im Abschnitt Nikolaus-Dürkopp-Straße – Brunnenstraße; einseitige Liefer-/Parkstreifen im Wechsel mit Baumbeeten im Abschnitt Viktoriastraße – Friedrich-Verleger-Straße

Für die Schutzstreifen wurde die Mindestbreite von 1,50 m und für die Kernfahrbahn eine Breite von 5,00 m gewählt, um im Straßenquerschnitt angemessene Flächen für Lieferverkehr und Begrünung (Abschnitte Nikolaus-Dürkopp-Straße – Brunnenstraße und Viktoriastraße – Friedrich-Verleger-Straße) und den Fußverkehr (Abschnitt Brunnenstraße – Viktoriastraße) zur Verfügung stellen zu können. Die Kernfahrbahnbreite von 5,00 m ermöglicht den Begegnungsfall PKW/PKW. Dieser ist aufgrund des geringen Schwerverkehrsanteils von rd. 2 % (rd. 200 Fahrzeuge > 3,5 t/24h) als Regelfall anzusehen.

Die Gehwegbreite beträgt überwiegend rd. 2,50 m, im Abschnitt Nikolaus-Dürkopp-Straße und Brunnenstraße beträgt sie rd. 2,25 m. Sie liegt damit überwiegend bei der Regellaße

entsprechend der RAST.

Die Anzahl der in der Planung vorgesehenen Kfz-Stellplätze liegt mit 11 Kfz-Stellplätzen und einem Behindertenstellplatz in Höhe Haus-Nr. 133 geringfügig über dem derzeitigen Bestand von 10 Kfz-Stellplätzen und einem Behindertenstellplatz. Den politisch beschlossenen Konzepten, Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum zu reduzieren bzw. nicht weiter auszuweiten, wird die Variante damit knapp nicht gerecht.

Zur Belieferung der Geschäfte sowie zum Be- und Entladen für Anwohner sind insgesamt 3 Liefer-/Ladezonen vorgesehen. Diese verteilen sich gleichmäßig über die Gesamtstrecke. Die Anzahl der Liefer-/Ladezonen wird als angemessen eingeschätzt. Für die Park- und Lieferstreifen wird eine Breite von 2,25 m gewählt. Bei dieser Breite ist ein sicheres Abstellen von Lieferfahrzeugen (Transporter/Lieferwagen ohne Inanspruchnahme des angrenzenden, dem Regelmaß von 0,75 m entsprechenden Sicherheitstrennstreifens zum Schutzstreifen gewährleistet.

In den Park-/Lieferstreifen sind in regelmäßigen Abständen Baumstandorte vorgesehen. Insgesamt sind 14 neue Baumstandorte geplant. Die vorhandenen Platanen zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße und Brunnenstraße bleiben erhalten.

Die Planung sieht in Höhe Brunnenstraße/Webereistraße die Anlage einer Mittelinsel mit Baumstandorten analog der Variante 1 vor, um die Geradlinigkeit der August-Bebel-Straße zu „unterbrechen“ und damit die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu unterstützen. Die Mittelinseln in Höhe Falkstraße sorgen ebenfalls für eine Verschwenkung der Fahrbahn und damit verbunden Unterbrechung der Linearität des Streckenzuges. Sie dienen zudem dem Fußverkehr als geeignete Querungshilfe zwischen den beiden lichtsignalisierten Knotenpunkten Viktoriastraße und Friedrich-Verleger-Straße/Heeper Straße. Die Querbarkeit der Fahrbahn für den Fußverkehr wird somit verbessert. Im Abgleich mit den Varianten 1 und 2 fällt die Verbesserung jedoch geringer aus.

Im Bereich der Nebenanlagen sieht die Planung ausreichend Flächen für verschiedene Mobilitätsformen vor (Abstellflächen für E-Scooter und Leihfahrräder, Fahrradbügel). Im Abschnitt zwischen Brunnenstraße und Viktoriastraße ist dies aufgrund der begrenzten Straßenraumbreite und der Auswahl eines Schutzstreifens anstelle eines Liefer-/Park-/Grünstreifens nicht möglich.

Variantenbewertung

Die Varianten wurden auf Grundlage der Ziele städtischer Verkehrskonzepte (Fußverkehrsstrategie, Radverkehrskonzept, Konzept für den motorisierten Individualverkehr) sowie verkehrlicher, städtebaulicher und umweltbezogener Kriterien einer Bewertung unterzogen. Auf eine Bewertung im Hinblick auf den ÖPNV wird wegen der untergeordneten Bedeutung der August-Bebel-Straße im Planungsabschnitt (kein Linienverkehr, lediglich Fahrten der Nachtbuslinie N9 am Wochenende) verzichtet. Für die Strecke stellt sich die Bewertung im Ergebnis wie folgt dar:

Ziele der Planung	Variante 1 Liefern/ Parken	Variante 2 Grün	Variante 3 Schutz- streifen
Fußverkehr: Querungsmöglichkeiten, angemessene Gehwegbreiten	3	4	2
Radverkehr: geeignete Führungsform gem. Radverkehrskonzept (RVK)	4	4	3
Fließender Kfz-Verkehr: für Quartierstraße angemessene Verkehrsführung	3	3	2
Ruhender Kfz-Verkehr: Reduktion und Neuordnung Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum	2	3	3
Lieferverkehr berücksichtigen	5	3	3
Stellplätze für Fahrräder, Scooter, Leifahräder berücksichtigen	5	4	4
Straßenentwässerung oberflächennah berücksichtigen (Mulden-Rigolensystem)	2	4	1
Straßenraumbegrünung angemessen berücksichtigen	4	5	2
Erhalt Baumstandorte	5	5	5
Webereistraße: Querung Fuß-/Rad vorsehen	5	5	5
Summe	38	40	30

Tabelle 1 – Bewertung der Ziele der Planung bezogen auf die Streckenabschnitte

Mit allen erarbeiteten Varianten können die in Kapitel 2.1 benannten Planungsziele erreicht werden. Die Varianten unterscheiden sich dabei hinsichtlich des Zielerreichungsgrades. Die Varianten 1 (Liefern/Parken) und 2 (Grün) werden insbesondere durch eine für das Straßenumfeld angemessene Straßenraumgestaltung und den höheren Grünanteil besser bewertet als die Variante 3 (Schutzstreifen).

Für eine Umsetzung wird im Ergebnis die Variante 2 (Grün) empfohlen, da sie durch den hohen Grünanteil die größten Übereinstimmungen mit den politisch beschlossenen Konzepten aufweist. Kfz-Stellplätze entfallen nicht.

2.3 Kreuzungen und Einmündungen

Die Planungen für die Strecke schließen in allen Planungsvarianten an die bestehenden Lichtsignalanlagen August-Bebel-Straße/Nikolaus-Dürkopp-Straße/Carl-Schmidt-Straße am Beginn des Planungsabschnittes und August-Bebel-Straße/Friedrich-Verleger-Straße/Heeper Straße an dessen Ende an. Änderungen der Verkehrsführungen sind hier nicht vorgesehen. Die aus/in Richtung Norden (Kesselbrink) verlaufenden Radverkehrsführungen werden bei allen Varianten aufgenommen und über den Knoten auf einer Länge von rd. 20 m in den

Planungsabschnitt hineingeführt.

Einzelheiten zur Ausbildung der Kreuzung August-Bebel-Straße/Brunnenstraße/Webereistraße können den vorstehenden Erläuterungen unter Ziffer 2.2 entnommen werden.

Die Einmündungen Brüderpfad und Falkstraße bleiben als vorfahrtrechtlich untergeordnet erhalten und sollen in allen drei Planungsvarianten als Gehwegüberfahrt ausgebildet werden, um den Vorrang des Fußverkehrs entlang der August-Bebel-Straße zu unterstützen und die Geschwindigkeit von ein-/abbiegenden Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu reduzieren.

Knotenpunkt August-Bebel-Straße/Viktoriastraße

Für den Knotenpunkt August-Bebel-Straße/Viktoriastraße wurden ebenfalls drei Varianten erstellt. Die Lagepläne liegen als Anlage 5 bei. Die Varianten werden nachfolgend gesondert von den Streckenvarianten dargestellt und bewertet, da die Knotenpunkt-Lösungen auf jede der Streckenvarianten übertragbar sind.

Die **Variante A** sieht die Anlage eines Minikreisverkehrs mit einem Außendurchmesser von 15,00 m anstelle der derzeit vorhandenen Lichtsignalanlage (LSA) vor. Mit einer Summe der einfahrenden Kfz-Verkehre von rd. 12.700 Kfz/24h kann entsprechend dem „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ eine ausreichende Verkehrsqualität angenommen werden. Diese kann sich allerdings bei starkem Fußverkehrsaufkommen aufgrund der Bevorrechtigung gegenüber dem Kfz-Verkehr verschlechtern.

Für den Fußverkehr ist die Bevorrechtigung jedoch aufgrund der damit verbundenen Gewinne bei den Gehzeiten als sehr positiv zu bewerten. Nachteilig sind die geringen verbleibenden Gehwegbreiten im Bereich der Eckhausbebauungen südlich der Viktoriastraße.

In der **Variante B** ist die Anlage von Mittelinseln ohne Lichtsignalanlage in der August-Bebel-Straße und in der Viktoriastraße zu Lasten der derzeit vorhandenen Linksabbiegeaufstellflächen und die Bevorrechtigung der Viktoriastraße gegenüber der August-Bebel-Straße dargestellt. Mit dieser Lösung wird die derzeit vorhandene Busbeschleunigung in der Viktoriastraße weiterentwickelt. Die Mittelinseln ermöglichen ein angemessen komfortables Queren der Fahrbahn für den Fußverkehr.

Der gravierendste Nachteil dieser Variante ist, dass der Knotenpunkt nicht mehr wie derzeit von der Nachtbuslinie N9 im Streckenverlauf Oelmühlenstraße – August-Bebel-Straße – Viktoriastraße – Turnerstraße befahren werden könnte. Die moBiel GmbH lehnt diese Variante sowie daraus folgende alternative Routenführungen (z. B. über die Teutoburger Straße) ab.

Die **Variante C** sieht die Beibehaltung einer Lichtsignalanlage inkl. eines Verbots des Linksabbiegens für den Rad- und Kfz-Verkehr vor. Bei dieser Variante würden die beiden Knotenpunktäste der August-Bebel-Straße sowie der Viktoriastraße aufgrund der fehlenden Konflikte von Geradeaus- und Linksabbiegeverkehr jeweils separat voneinander eine Freigabe

erhalten. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer verringern sich somit deutlich gegenüber der derzeitigen 3-Phasen-Regelung. Die Vorrangschaltung für den Linienbusverkehr bleibt erhalten. Die im Plan dargestellte Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr würde lediglich bei einer Umsetzung der Variante 3 für die Strecke erfolgen.

Für den Kfz-Verkehr ergeben sich bei den Varianten B und C neue Fahrtrouten. Für den Kfz-Verkehr ist weiterhin ein Befahren der August-Bebel-Straße und der Viktoriastraße geradeaus sowie ein Rechtsabbiegen möglich. Nicht mehr möglich für den Kfz-Verkehr ist dagegen das Linksabbiegen im Knotenpunkt. Dies wird aufgrund der geringen Anzahl von linksabbiegenden Kfz von rd. 20 Kfz/h in jeder Richtung und den vorhandenen alternativen Routenführungen für vertretbar gehalten. Die alternativen Fahrtrouten sind im beiliegenden Übersichtsplan dargestellt (Anlage 6). Alle Grundstücke sind weiterhin mit dem Kfz erreichbar. Für eine Erreichbarkeit der Tiefgarage „Neues Rathaus“ ergeben sich keine Veränderungen.

Variantenbewertung

Die Varianten wurden für die einzelnen Verkehrsarten einer Bewertung unterzogen. Diese stellt sich im Abgleich mit dem Bestand wie folgt dar:

Ziele der Planung	Bestand	Variante A Mini- kreisverkehr	Variante B Mittelinseln	Variante C LSA + Verbot Linksabb.
Fußverkehr: geringe Wartezeiten	2	5	3	4
Radverkehr: hohes subjektives Sicherheitsgefühl	1	2	3	4
ÖPNV: Trasse Viktoriastraße angemessen berücksichtigen	5	2	5	5
ÖPNV: Befahrbarkeit für Nachtbuslinie N9 gewährleistet	5	4	1	5
Fließender Kfz-Verkehr: geringe Wartezeiten	2	3	3	4
Integration in den Straßenraum	1	1	4	4
Summe	16	17	19	26

Tabelle 2 – Bewertung der Ziele der Planung bezogen auf den Knotenpunkt August-Bebel-Straße/Viktoriastraße

Im Ergebnis weisen alle Varianten sowohl Vor- als auch Nachteile auf.

Die Variante A „Minikreisverkehr“ schneidet geringfügig besser ab als die Bestandssituation. Problematisch ist jedoch bei dieser Variante, dass die „runde“ Ausbildung städtebaulich in Widerspruch zu der geradlinige Straßenrandbebauung steht und eine Erkennbarkeit des Minikreisverkehrs für Verkehrsteilnehmende erschweren kann. Zudem entstehen an den Ecken nicht vertretbare Engstellen in den Gehwegen.

Die Variante B „Mittelinseln“ schneidet leicht besser ab als die Bestandslösung sowie die Variante A, ist jedoch im Hinblick auf die fehlende Befahrbarkeit für die Nachtbuslinie N9 und die damit verbundene Verlegung ihres Linienverlaufs problematisch. Sie kann daher nicht für eine Umsetzung empfohlen werden.

Die meisten Vorteile vereint die Variante C „LSA + Linksabbiegeverbot“ auf sich. Mit dieser Variante können die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden – und hier insbesondere für den innerstädtisch maßgebenden Fußverkehr – bei gleichzeitiger Beibehaltung des Vorrangs des ÖPNV auf der wichtigen Trasse Viktoriastraße verringert werden. Zudem entspricht die Knotenpunktgestaltung der straßenräumlichen Struktur und Bebauung.

Es wird somit eine Umsetzung der Variante C „LSA + Linksabbiegeverbot“ empfohlen.

3 Auswirkungen und Einzelheiten der Planung

3.1 Lärm und Schadstoffe

Im Rahmen der Umgestaltung der August-Bebel-Straße ist bei einer Umsetzung der Varianten 1 und 2 in Kombination mit Tempo 30 sowie durch die Erneuerung der Fahrbahn eine geringfügig geringere Geräuschbelastung zu erwarten.

Die Attraktivierung der Nahmobilität und des ÖPNV leistet grundsätzlich auf lange Sicht einen positiven Beitrag zur Reduzierung von CO₂-, Feinstaub- und Lärm- Emissionen.

3.2 Natur und Landschaft | Grünflächen | Baumpflanzungen

Die Umgestaltung der August-Bebel-Straße erfolgt unter dem Schutz der vorhandenen Platanen im Abschnitt zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße und Brunnenstraße. Zudem werden je nach Variante in unterschiedlichem Maße weitere Flächen entsiegelt und mit Baumstandorten versehen. Mit den geplanten Baumstandorten wird ein signifikanter Beitrag zur Milderung der Auswirkungen von Hitzeperioden geleistet.

3.3 Flächenbedarf

Die Linienführung orientiert sich am Bestand zwischen den Gebäudekanten, zusätzliche Flächen sind nicht erforderlich.

3.4 Wassergewinnungsgebiete

-entfällt-

3.5 Überschwemmungsgebiete

-entfällt-

3.6 Aussagen Dritter zu der Planung

Im Zuge der Abstimmungen wurden die Planungsgrundlagen und -ziele sowie die drei Varianten „1 – Liefern/Parken + 30 km/h“, „2 – Grün + 30 km/h“ und „3 – Schutzstreifen + 50 km/h“ am 24. September 2025 einer Unterarbeitsgruppe (UAG) der Bielefelder Mobilitätskonferenz (BiMobKo) vorgestellt. Das Feedback der UAG war uneinheitlich (4 Stimmen für V1, 3 Stimmen für V2, 1 Stimme für V3; darüber hinaus Votum für Schutzstreifen + Tempo 30, Votum für V4 „Einbahnstraße“).

Darüber hinaus wurde in der Sitzung ein Vorschlag von „Bielefeld pro Nahverkehr“ für eine „Straßenbahn-Ausweichstrecke“ im Verlauf der August-Bebel-Straße bis zum Kesselbrink für Sperrungen der Strecke „Niederwall“ eingebracht. Dieser Vorschlag soll in den Planungen keine Berücksichtigung finden, da diese Strecke nicht in dem im Jahr 2021 erstellen Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld enthalten ist.

Seitens der Feuerwehr wurden keine Einwände gegen eine der Planungsvarianten vorgebracht. Eine weitere Beteiligung und Abstimmung erfolgt nach Festlegung der Vorzugsvariante.

Seitens der Umweltbetriebes der Stadt Bielefeld (UWB) wurden keine Einwände gegen eine der Planungsvarianten vorgebracht.

3.7 Baugrund, Erdarbeiten

Für die Maßnahme liegt ein Geotechnischer Bericht der Kleegräfe Geotechnik GmbH vor (Stand: 8. November 2024). Dieses sieht aufgrund der nicht ausreichend frostsicheren Füll-Kiese im ungebundenen Oberbau einen Vollausbau vor. Diese Annahmen sind bei der Kostenschätzung berücksichtigt.

3.8 Entwässerung

Die Planung der Oberflächenentwässerung erfolgt im weiteren Projektverlauf. Dabei sollen die Verkehrsflächen wie bisher über offene Rinnen mit Straßenabläufen und Anschluss in die vorhandene Mischwasserkanalisation entwässert werden. Bei der Variante 2 (Grün) ist eine oberflächennahe und/oder unterirdische Rückhaltung in den Grünstreifen möglich. Bei den Variante 1 (Liefern/Parken) und 3 (Schutzstreifen) ist dies aufgrund der geringen Größe der Grünflächen nicht sinnvoll. Eine Umsetzung von Maßnahmen zur Rückhaltung wird je nach politischer Beschlussfassung über die Vorzugsvariante im weiteren Projektfortschritt noch einmal tiefer gehend geprüft.

3.9 Ingenieurbauwerke

-entfällt-

3.10 Straßenausstattung

Die Ausstattung der Straßen erfolgt nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der allgemeinen Verwaltungsvorschrift. Die im Baufeld vorhandenen Verkehrsschilder werden aufgenommen und nach Beendigung der Baumaßnahme zusammen mit den neuen Verkehrsschildern wieder hergestellt.

Markierung

Die Fahrbahn wird nach Fertigstellung mit Fahrbahnmarkierungen nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) ausgestattet.

Lichtsignalanlagen (LSA)

Die Lichtsignalanlagen in den Kreuzungen August-Bebel-Straße/Nikolaus-Dürkopp-Straße/Carl-Schmidt-Straße und August-Bebel-Straße/Friedrich-Verleger-Straße/Heeper Straße bleiben erhalten. Die Kreuzung August-Bebel-Straße/Viktoriastraße ist derzeit ebenfalls mit einer LSA ausgestattet. Diese LSA verfügt über eine Anforderung zur Busbeschleunigung im Streckenzug der Viktoriastraße. Für die Kreuzung wurden Planungsvarianten ohne LSA erarbeitet (vgl. Ziffer 2.3).

Beleuchtung

Die derzeit vorhanden Seilabspannung muss aufgrund ihres Alters und Zustandes abgebaut werden. Sie soll durch eine Beleuchtung mit Beleuchtungsmasten ersetzt werden. Die Verlegung der Beleuchtungskabel in den Gehwegen erfolgt im Zuge des übrigen Versorgungsleitungsbaus. Die Planung der Maststandorte erfolgt im weiteren Projektverlauf.

3.11 Leitungen

Von den im Bielefelder Stadtgebiet vertretenen Leitungsträgern wurden Bestandspläne angefordert. Demnach sind im Bereich des Bauvorhabens Bestandsleitungen der folgenden Versorgungsträger vorhanden:

- Stadtwerke Bielefeld GmbH (Fernwärme, Gas, Wasser, Strom, Breitband)
- Telekom Deutschland GmbH
- Vodafone NRW GmbH

Ein Großteil der vorhandenen Versorgungsleitungen verläuft in den vorhandenen Gehwegen auf

beiden Straßenseiten. Teilweise befinden sich jedoch auch Trassenabschnitte im Bereich der Fahrbahnen. Darüber hinaus existieren zahlreiche Leitungsquerungen.

Die betroffenen Versorgungsträger sind über die Planungen informiert und werden im weiteren Projektverlauf an der Projektbearbeitung beteiligt. Neben den aufgrund der geplanten Umgestaltung durchzuführenden Maßnahmen der Versorgungsträger sind seitens der Stadtwerke Bielefeld, ggfs. auch von weiteren Versorgungsträgern, Arbeiten zur Sanierung des bestehenden Leitungsnetzes vorgesehen, die zwar nicht unmittelbar mit dem Umbau in Verbindung stehen, jedoch im Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme ausgeführt werden sollen.

Sämtliche Baumaßnahmen der Leitungsträger sind mit dem Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld abzustimmen und werden von dort – auch hinsichtlich des Bauablaufes und notwendiger Sperrungen – koordiniert.

3.12 Kampfmittel

Hinsichtlich der Überprüfung auf Kampfmittel liegt ein Schreiben des Feuerwehramtes vom 20. November 2024 vor, mit dem die Ergebnisse aus der vom Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe durchgeführten Luftbildauswertung mitgeteilt werden. Demnach kann in Teilbereichen eine Kampfmittelbelastung nicht ausgeschlossen werden. In diesen Bereichen ist die Durchführung von Sondierungen erforderlich.

3.13 Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Die Nachbuslinie N9 verkehrt an Wochenenden im Streckenverlauf Turnerstraße – Viktoriastraße – August-Bebel-Straße – Oelmühlenstraße. Haltestellen sind im Planungsraum nicht vorhanden und nicht geplant.

3.14 Barrierefreiheit

Die Kreuzungen August-Bebel-Straße/Nikolaus-Dürkopp-Straße/Carl-Schmidt-Straße und August-Bebel-Straße/Friedrich-Verleger-Straße/Heeper Straße sind bereits barrierefrei mit taktilen Pflasterungen und akustischen Signalgebern an den Masten der Lichtsignalanlage ausgestattet. Die weiteren Querungsbereiche im übrigen Streckenverlauf werden im Zuge der Maßnahme gemäß den aktuellen Standards der Stadt Bielefeld barrierefrei gestaltet.

4 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

4.1 Lärmschutzmaßnahmen

Aktiver und passiver Lärmschutz sind nicht vorgesehen, da keine wesentlichen Veränderungen der Straße vorgenommen werden.

4.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

- entfällt -

4.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

- entfällt -

4.4 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Besondere Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete sind nicht vorgesehen und nicht erforderlich.

5 Kosten

Die Kosten für die Straßenbaumaßnahme einschließlich der erforderlichen Straßenausstattung (Beleuchtung, Beschilderung, Markierungen, Lichtsignalanlagen) belaufen sich entsprechend der vorliegenden Kostenschätzung auf rd. 2,4 Mio.€.

Für die Maßnahme soll im weiteren Projektverlauf ein Antrag auf Zuwendung entsprechend der „Verordnung zur Erstattung von Beitragsausfällen für kommunale Straßenbaumaßnahmen in NRW“ erarbeitet werden. Die Erstattung beläuft sich bei der hier vorliegenden beitragsrechtlichen Straßenkategorie „Haupterschließungsstraße“ für die Gehwege auf 80% der beitragsfähigen Kosten, für Entwässerungseinrichtungen (Rinnen, Straßenabläufe) auf 80%, für die Beleuchtung auf 80%, für die Straßenraumbegrünung auf 70%, für Kfz-Parkstreifen auf 80% und für die Fahrbahn auf 60%. Beiträge für Anwohner*innen fallen nicht an.

Kostenträger für die Straßenbaumaßnahme ist das Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld.

6 Verfahren

Die Durchführung eines Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens ist nicht erforderlich, da es sich bei der August-Bebel-Straße im Planungsabschnitt nicht um eine Landes-

oder Kreisstraße handelt und somit keine Änderung im Sinne des § 38 des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) vorliegt.

7 Durchführung der Baumaßnahme

7.1 Grunderwerb

Die überplanten Flächen befinden sich vollständig im Besitz der Stadt Bielefeld, Grunderwerb ist nicht erforderlich.

7.2 Bauzeiten und Bauablauf

Derzeit ist eine Durchführung der Straßenbaumaßnahme in Abhängigkeit von vorlaufenden Fernwärmeverlegungsarbeiten im Jahr 2029 geplant. Die Bauzeit für den Straßenbau wird auf rd. sechs Monate geschätzt.

Die Durchführung der Baumaßnahme erfolgt in enger Abstimmung mit den am Bau Beteiligten sowie den Anwohner*innen. Um die Bauzeit möglichst kurz zu halten und aufgrund der beengten Verhältnisse erfolgt die Baumaßnahme voraussichtlich unter Vollsperrung. Fahrwege für Polizei- und Rettungskräfte werden während der Bauzeit zu jeder Zeit aufrechterhalten. Der Fußgängerverkehr wird grundsätzlich während der Bauzeit ermöglicht, es wird jedoch bereichsweise Engstellen / Einschränkungen geben. Die detaillierte Verkehrsführung während der Bauzeit wird in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde festgelegt.