

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	14.08.2008	öffentlich
Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss	26.08.2008	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Anpassung der Nikolaus-Dürkopp-Straße an den Einsatz breiter Stadtbahnwagen

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

UStA 26.02.2008, Rat 13.03.2008 Ds.-Nr. 4634

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt, der Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss beschließt: Dem Umbau der Nikolaus-Dürkopp-Straße entsprechend **Anlage 1 und 2** wird zugestimmt.

Begründung:

Aufgrund der zukünftig breiteren Stadtbahnfahrzeuge (2,65 m) muss an einigen Streckenabschnitten bereits heute bei Sanierungen der Gleisanlagen das Gleisnetz angepasst werden. Dies ist auch im Bereich der Nikolaus-Dürkopp-Straße erforderlich und hat Auswirkungen auf deren Straßenquerschnitt.

Bestand:

Die Nikolaus-Dürkopp-Straße stellt eine wichtige Trasse für die Stadtbahn dar, für den Kfz-Verkehr hat sie vorrangig Bedeutung für den Anliegerverkehr.

Die Fahrbahn hat eine Breite von 6,00 m bis 6,20 m, die beidseitigen Gehwege sind rund 2,00 m breit, im Bereich der Stadtbahn-Haltestelle ist der südliche Gehweg bis zu 7,00 m breit.

Der ruhende Verkehr ist derzeit abschnittsweise auf einem Parkstreifen auf der Südseite untergebracht. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse sind Behinderungen der Stadtbahn zu beobachten. Im westlichen Abschnitt zwischen Niederwall und Turnerstraße ist ausschließlich Bewohnerparken (heute 9 - 10 Stellplätze) zulässig, im östlichen Abschnitt zwischen Turnerstraße und August-Bebel-Straße ist Bewohnerparken und gebührenpflichtiges Parken (11 Stellplätze + 1 Behinderten-Stellplatz) zulässig.

Die Bestandsquerschnitte sind für die beiden Abschnitte in **Anlage 1 und 2** dargestellt.

Planung:

Der Einsatz breiterer Stadtbahnwagen erfordert eine Veränderung des Straßenquerschnitts, um massive Behinderungen des Stadtbahnverkehrs durch Kraftfahrzeuge auf den bestehenden Parkstreifen auszuschließen.

Aus den bisherigen Erfahrungen der moBiel GmbH heraus ist eine deutliche Abrückung der Stellplätze von der Stadtbahn notwendig. In der Vergangenheit ist immer wieder durch Falschparker, insbesondere mit größeren Fahrzeugen, der Stadtbahnbetrieb behindert worden. Bereits heute weist der Streckenast nach Stieghorst einen Querschnittswert von knapp 16.000 Fahrgästen je

Werktag auf. Besonders störungsanfällig ist hierbei der erste Abschnitt zwischen Niederwall und Turnerstraße, da hier bei Behinderungen der Bereich des Gleisdreiecks und des Niederwalls nicht freigefahren werden kann. Eine in der Überlegung befindliche Verlängerung der Linie 4 über die Haltestelle Rathaus hinaus zum Dürkopp-Tor-6-Quartier würde für diesen Abschnitt eine Erhöhung der Anforderungen an einen störungsfreien und reibungslosen Betrieb bedeuten.

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wurden seitens der moBiel GmbH Planungen unter der Maßgabe erarbeitet, den nördlichen Gehweg einschließlich Bordstein und Rinne baulich nicht zu verändern. Im Zuge der Erneuerung der Gleise wird der Pflasteroberbau durch Asphalt ersetzt, wodurch eine Reduzierung der Lärmimmissionen durch den Kfz-Verkehr zu erwarten ist.

Westlicher Abschnitt zwischen Niederwall und Turnerstraße

Die Anpassung des Straßenquerschnitts führt in diesem Abschnitt dazu, dass aufgrund der o. g. Vorgabe neben dem Lichtraumprofil der Stadtbahn nördlich der heute ca. 2,00 m breite Gehweg bestehen bleibt.

Die vorgeschlagene Planung (**Anlage 1** Querschnitt 2) sieht auf der Südseite die Anordnung des Parkens auf den Nebenanlagen vor. Die Parkstände können über einen befahrbaren Rundbord angefahren werden und werden durch Materialwechsel niveaugleich vom restlichen Gehweg abgesetzt. Dies hat gegenüber einem Parkstreifen auf Fahrbahnniveau (heute) einerseits den Vorteil, dass die Nutzbreite für Fußgänger an Stellen an denen die Nebenanlage nicht beparkt wird von ca. 1,50 m auf ca. 3,50 m steigt und somit Begegnungen möglich sind, andererseits sind weniger für die Stadtbahn behindernd parkende Fahrzeuge zu erwarten. Die Stellplatzbilanz ist damit ausgeglichen. Ein Verzicht auf einen Parkstreifen würde vermutlich zu einem Beparken des breiten Gehweges führen.

Östlicher Querschnitt zwischen Turnerstraße und August-Bebel-Straße

Die Anpassung des Straßenquerschnitts (**Anlage 2** Querschnitt 2) führt bei Beibehaltung des heute ca. 2,10 m breiten Gehweges auf der Nordseite zu einem 2,00 m breiten Parkstreifen vor einem 1,90 m breiten Gehweg. Die Fahrbahnbreite beträgt hier 6,40 m. Der Bereich der Haltestelle verändert sich zu heute nicht wesentlich.

Die zurückversetzte Gebäudekante auf der Südseite entstammt Überlegungen zur Anordnung eines Hochbahnsteiges in diesem Bereich. Die Anlage eines Hochbahnsteiges ist grundsätzlich auch bei der neuen Fahrzeuggeneration möglich. Aufgrund von Ideen zur Verlängerung der Stadtbahn in die Carl-Schmidt-Straße (Dürkopp-Tor-6) sind Überlegungen zu einem langfristigen Haltestellenkonzept angestellt worden, die in einer parallel zu beratenden Beschlussvorlage vorgestellt werden. Im Ergebnis wurde die Planung bzw. Berücksichtigung eines Hochbahnsteiges in der Sanierungsmaßnahme der moBiel GmbH nicht vorgesehen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Strecke befindet sich im Eigentum der BBVG. Sämtliche Umbaumaßnahmen sind ausgelöst durch die Stadtbahn, so dass der Stadt Bielefeld als Baulasträger der Straße keine Kosten entstehen. Die Kostenübernahme ist zwischen der BBVG und der moBiel GmbH vereinbart und gegenüber der Stadt Bielefeld zugesichert.

Anlagen

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

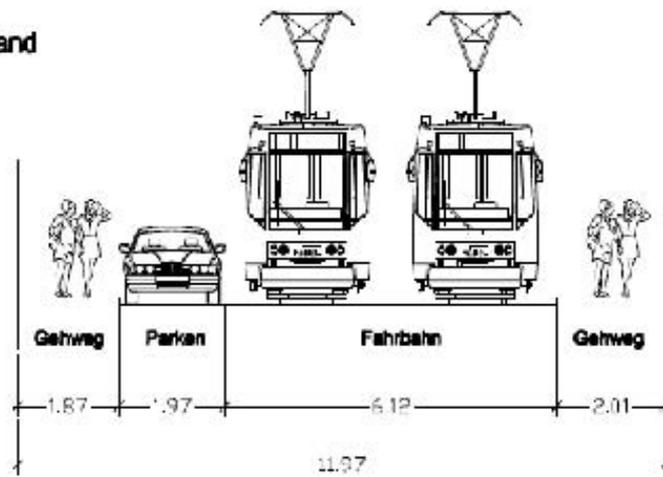
Moss

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

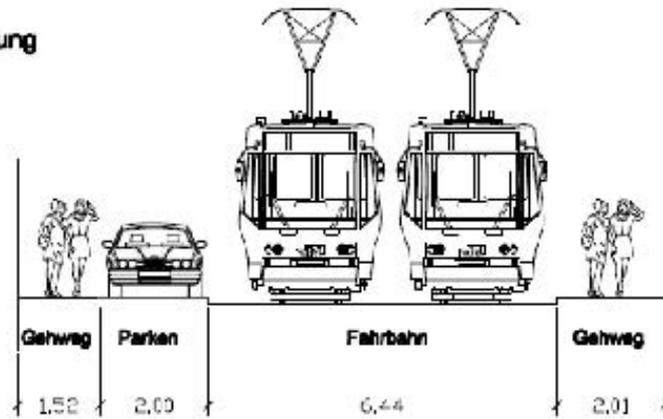
Nikolaus-Dürkopp-Straße

Turnerstraße bis Niederwall

Bestand



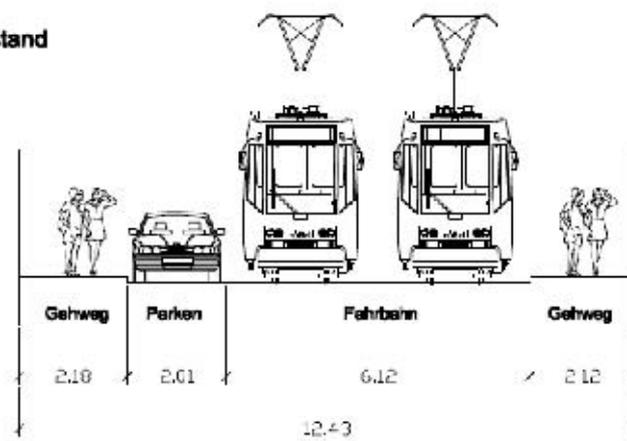
Planung



Nikolaus-Dürkopp-Straße

August-Bebel-Straße bis Turnerstraße

Bestand



Planung

