

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Dornberg	20.05.2010	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	01.06.2010	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Zweigleisige Trassenführung der geplanten Stadtbahnverlängerung Linie 4 zwischen Lohmannshof und Hochschulcampus

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

BV Dornberg 19.04.2007, BV Schildesche 26.04.2007 UStA 30.04.2007 DS.-Nr. 3547
BV Dornberg 09.08.2007, BV Schildesche 14.08.2007 UStA 21.08.2007 DS.-Nr. 3910
BV Dornberg 05.06.2008, BV Schildesche 12.06.2008 UStA 17.06.2008 DS.-Nr. 3547

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Dornberg empfiehlt dem StEA, der StEA beschließt:
Die Stadtbahnverlängerung der Linie 4 soll zwischen Lohmannshof und dem geplanten Hochschulcampus zweigleisig ausgeführt werden.

Begründung:

Sachstand zur Planung

Im Rahmen der Erschließung des geplanten Hochschulcampus soll dieser gemäß dem städtebaulichen Wettbewerb von 2007 an das Bielefelder Stadtbahnnetz angebunden werden, um eine möglichst optimale ÖPNV Anbindung zu gewährleisten.

Nach den Vorgaben aus diesem Wettbewerb wurde 2008 eine Umweltverträglichkeitsstudie erarbeitet um einen aus umweltfachlicher Sicht günstigen Trassenverlauf für eine Stadtbahnverlängerung zu erlangen. Die Vorschlagsvariante dieses Gutachtens wurde nach Zustimmung der Politik der weiteren, detaillierten Planung zu Grunde gelegt.

Situationsbeschreibung

Wie bereits in den Vorgaben zum Städtebaulichen Wettbewerb festgelegt wurde, sollte der Hochschulcampus über eine teilweise eingleisig geführte Stadtbahntrasse von der derzeitigen Endhaltestelle Lohmannshof erschlossen werden. Dies wurde seitens der Verwaltung im bisherigen Projektverlauf entsprechend verfolgt. Ebenso wurden alle Gutachten und Entwürfe in der Vergangenheit unter Einhaltung dieser Vorgabe erarbeitet.

Im Zuge der fortschreitenden Planung wurden diverse Nachteile einer eingleisigen Trassierung zwischen Lohmannshof und dem geplanten Hochschulcampus nach Ansicht des Verkehrsbetreibers moBiel und dem Amt für Verkehr deutlich, so dass eine Abwägung einer eingleisigen Trassenführung gegenüber einer zweigleisigen Führung sinnvoll ist.

In **Anlage 1 (Seite 1)** sind die beiden Möglichkeiten einer Trassierung dargestellt.

Im Folgenden werden die jeweiligen Vor- und Nachteile einer zweigleisigen Trassierungslösung, bei der die Trassierung durch Wegfall der Weichen verkehrsplanerisch optimiert wurde, gegenüber einer Eingleisigen aufgeführt:

Vorteile:

- Günstigere Lärmemissionen bei zweigleisiger Trasse:
Aufgrund der Zweigleisigkeit kann auf die zwei Weichen, sowie auf die eingleisige

Streckensicherung verzichtet werden. Die beiden Weichen haben schalltechnisch negative Auswirkungen. So entstehen beim Überfahren einer Weiche zusätzliche Geräusche (klackern). Durch den Wegfall der Weichen kann der Streckenabschnitt besser trassiert werden. Die Bogenradien im Anschluss an die Haltestelle Lohmannshof können größer trassiert werden und verursachen dadurch weniger Quietschgeräusche. Ebenfalls liegen keine Trassierungszwangspunkte aufgrund der Weichengeometrie vor.

- Betriebliche Vorteile einer zweigleisigen Trasse:
Eine eingleisige Strecke hätte erhebliche betriebliche Einschränkungen, so muss eine Begegnung von Stadtbahnen in diesem Streckenabschnitt dauerhaft ausgeschlossen werden. Dieses schränkt eine unbeeinflusste Fahrplangestaltung und Einsatzwagen-Disposition (Arminia-Sonderverkehr, Einsatzwagen Universität) deutlich ein, da sich begegnende Fahrzeuge aufeinander warten müssten. Ebenfalls kann zum Beispiel in einem außerplanmäßigen Ereignis nur beschränkt reagiert werden.
- Die Baukosten werden als nahezu neutral eingeschätzt, da die Kosten für die Weichen und die technische Sicherung eingespart werden können. Die Wartungskosten der betriebstechnischen Anlagen, welche für den eingleisigen Abschnitt benötigt werden (wie Sicherungssignale und Weichen), würden bei der zweigleisigen Variante entfallen.
- Vorgabe der BOStrab: „Strecken für Zweirichtungsverkehr sollen nicht eingleisig sein.“ (§15 Abs.5)
Die Genehmigung eines eingleisigen Streckenabschnitts durch die technische Aufsichtsbehörde kann nur aus zwingenden Gründen erfolgen.

Nachteil:

- Durch die Anlage eines zweiten Gleiskörpers müssen zusätzliche Flächen in einem wertvollen Naturraum in Anspruch genommen werden.
Eine Zerschneidung von Freiraum findet aber in jedem Fall statt.
Das Ergebnis eines umweltfachlichen Gutachtens vom Büro Kortemeier & Brokmann, welches diese Thematik untersucht, ist unter dem Punkt *„Umweltfachliches Gutachten zur Zweigleisigkeit“* aufgeführt.
- Der Grünzug des Babenhausener Baches wird weiterhin durch die leicht veränderte Trassierung (Optimierung der Trassierung durch Wegfall der Weichen), ähnlich wie durch die derzeitig vorhandene Wendeschleife am Lohmannshof eingeengt. Eine Verbesserung der Ist-Situation findet in diesem Punkt also nicht statt.

Umweltfachliches Gutachten zur Zweigleisigkeit

Um die Umweltfachlichen Auswirkungen der Zweigleisigkeit zu bewerten, wurde ein Gutachten vom Büro Kortemeier und Brockmann erarbeitet.

Darin wurde die Auswirkung einer zweigleisigen Streckenführung der eingleisigen Variante gegenübergestellt. In diesem Gutachten kommt man zu folgendem Ergebnis:

„Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die zu erwartenden Umweltauswirkungen beider Trassenvarianten vergleichbar einzuschätzen sind. Geringe Vorteile ergeben sich für die eingleisige Variante, da diese im wertvollsten Bereich flächensparender ausfällt.“

Das komplette Gutachten ist als **Anlage 1** dieser Vorlage beigelegt.

Stellungnahmen der Fachämter:

Bauamt:

„Da in dem Gutachten die zweigleisige Trasse etwas Siedlungsferner verläuft und dadurch die Schutzgüter Mensch positiver eingeschätzt werden und die weiteren Umweltbelange durch Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen werden, bestehen im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan II/G 20 „Hochschulcampus Nord“ aus Sicht des Bauamtes keine Bedenken gegen die Zweigleisigkeit.“

Umweltamt:

Aufgrund der gewichtigen Argumente der Landschaftsbehörde und der Grünplanung gegen die Variante 1.5 mit einer zweigleisigen Führung der Stadtbahnlinie 4 wird diese seitens 360 abgelehnt.

Die gesamte Stellungnahme des Umweltamtes ist in **Anlage 2** beigefügt. Diese wurde vorbehaltlich der Stellungnahme des Landschaftsbeirates erstellt.
Der Kommentar des Gutachters zur Stellungnahme des Umweltamtes ist ebenfalls unter Anlage 2 beigefügt.

Fazit

Als Ergebnis ist zusammenzufassen, dass geringfügig ungünstigere Auswirkungen auf Natur und Landschaft einer betrieblichen, verkehrsplanerisch und lärmtechnisch günstigeren sowie richtliniengemäßen Lösung (Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde ist zu erwarten) entgegenstehen.

Da die zusätzlichen Auswirkungen auf Natur und Landschaft seitens des Gutachters als verhältnismäßig gering eingestuft werden, überwiegen aus Sicht des Amtes für Verkehr die oben aufgezählten Vorteile. Daher schlägt die Verwaltung vor, den weiteren Planungen eine zweigleisige Trassierung im Bereich zwischen Lohmannshof und dem geplanten Hochschulcampus zu Grunde zu legen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss