

Wortbeitrag Seniorenrat, 16.03.2011, TOP 9
Dr. Godehard Franzen, Vorsitzender

Anrede,

zunächst einmal möchte ich mich herzlich bedanken, dass ich hier unsere Argumente vortragen darf.

Ausgangspunkt für die Planung Dürkopp Tor 6 ist ein betriebliches Problem: das Betriebsgleis im Niederwall wird zwingend für Störfälle und für die Reservehaltung benötigt, es kann nicht weiter für das Wenden der Fahrzeuge der Linie 4 verwendet werden. Es muss also eine andere Wendemöglichkeit für die Fahrzeuge der Linie 4 geschaffen werden.

Es drängt sich auf, für dieses betriebliche Problem eine Lösung zu suchen, die einen zusätzlichen Nutzen für die Allgemeinheit bringt. Eine solche Lösung wäre eine neue Endhaltestelle, die neue Fahrgastpotenziale erschließt und/oder für „Altkunden“ Verbesserungen bringt wie kürzere Wege oder Barrierefreiheit.

In unmittelbarer Anbindung an das bestehende Netz sind drei Varianten in der Diskussion: Dürkopp Tor 6, Oberntorwall und Nikolaus-Dürkopp-Str. Ganz und gar unwirtschaftlich wäre eine weitere, öffentlich genannte Variante, nämlich die Fahrzeuge über die Detmolder Str. bis Sieker fahren und dort wenden zu lassen. Die Betriebskosten wären enorm, ohne nennenswerten Kundennutzen.

Bei der Planung **Dürkopp Tor 6** sehen wir folgenden Nutzen für die Allgemeinheit:

1. Eine ganze Reihe von Einrichtungen mit hoher Besucher- bzw. Nutzerfrequenz bekäme eine deutlich näher gelegene Stadtbahnhaltestelle: REAL-Markt, IBZ, Hechelei, Lichtwerk, VHS. Auch für eine Vielzahl von Wohnungen würde die Entfernung zur nächsten Stadtbahnhaltestelle kürzer.
2. Die Kunden würden vor allem davon profitieren, dass die Haltestelle als Hochbahnsteig, also barrierefrei, gebaut werden kann. Der nächste Hochbahnsteig befindet sich derzeit ziemlich weit weg am Rathaus.
3. Mit der neuen Endhaltestelle würde eine umsteigefreie Verbindung zum Bielefelder Westen und zur Universität geschaffen.

Dass hier ein Hochbahnsteig geschaffen werden kann, hat für uns einen sehr hohen Stellenwert, zum einen weil wir inzwischen durch das Grundgesetz und weitere Rechtsnormen angehalten sind, durchgängig einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu schaffen, zum anderen weil auf Grund der demografischen Entwicklung die Zahl mobilitätseingeschränkter Menschen zunehmen wird. Schon jetzt gibt es viele Menschen, die z.B. ihre Einkäufe ohne Auto erledigen müssen oder wollen. Ihnen würde mit dem Hochbahnsteig ein sehr komfortabler, barrierefreier

Zugang zu einem großen Supermarkt geschaffen. Eine vergleichbare Situation gibt es nach meiner Kenntnis nur in Gadderbaum; dort kann man gut beobachten, wie sie genutzt wird.

Die benötigte Trasse ist in dem Quartier freigehalten worden. Sie ist im entsprechenden Bebauungsplan als Verkehrsfläche ausgewiesen. Es war immer öffentlich bekannt, dass diese Fläche für eine evtl. Stadtbahnverlängerung nach Heepen genutzt werden sollte.

Ohne Zweifel brächte eine solche Endhaltestelle neben positiven Impulsen auch Belastungen für das Quartier mit sich. Über das Ausmaß, über die Bewertung und die Zumutbarkeit wird gestritten. Nach unserem Eindruck geht es vor allem um die Frage des Lärms. Wegen der geringen Geschwindigkeiten, wegen der abschirmenden Wirkung des Hochbahnsteigs und wegen technischer Verbesserungen bei Fahrzeugen und Gleisverlegung werden die Schallemissionen sehr viel geringer ausfallen als befürchtet. Dass die gesetzlichen Werte eingehalten bzw. deutlich unterschritten werden können, sagt offenbar inzwischen ein Lärmgutachten, das aber noch nicht öffentlich vorgestellt worden ist. Es wird in einem evtl. Planverfahren kritisch zu bewerten sein. Wir treten dafür ein, dass der Lärmschutz entsprechend dem neuesten Stand der Technik realisiert wird. Wir sind aber zugleich der Auffassung, dass niemand grundsätzlich von Belastungen ausgeschlossen werden kann, die die notwendige Infrastruktur für das innerstädtische Leben mit sich bringt.

Ich komme zur Alternative **Oberntorwall**. Den Kundennutzen schätzen wir als deutlich geringer ein. Die Anbindung der beiden Schulen würde zwar verbessert, aber für die Altstadtkundenschaft ergibt sich nur ein geringer Nutzen. Ein entscheidender Nachteil liegt darin, dass bei der derzeitigen Aufteilung der Verkehrsflächen ein Hochbahnsteig nicht realisierbar ist. Wir fänden es unverantwortlich, eine neue Haltestelle zu schaffen, die nicht barrierefrei ist. Es ist der Vorschlag gemacht worden, die Haltestelle in Richtung Kunsthalle/Adenauerplatz zu verschieben, um Platz für einen Hochbahnsteig zu bekommen. Ich sehe gewichtige Gegenargumente. Je geringer die Entfernung vom Adenauerplatz, desto geringer wird der Kundennutzen. Es müsste eine zusätzliche Querung geschaffen werden, um die Fahrgäste auf die Gehwege zu bekommen. Und schließlich würde dies alles einen massiven gestalterischen Eingriff in den Grünen Stadtring bedeuten. Die Variante Oberntorwall wirft sodann das Problem auf, dass – zusätzlich zu den Zügen der Linie 1 – alle 5 Minuten ein Zug der Linie 4 über die hochbelastete Kreuzung Adenauerplatz geführt würde. Schließlich weist moBiel auf hohe Investitions- und Betriebskosten hin.

Ich komme zu der dritten Variante, nämlich die Haltestelle „**August-Schröder-Str.**“ zu einer Endhaltestelle der Linie 4 umzubauen. Ein zusätzlicher Kundennutzen würde nur erzeugt, wenn die Endhaltestelle als Hochbahnsteig ausgeführt würde. Dann müsste aber das Wenden über einen einfachen Gleiswechsel erfolgen. Das wird unweigerlich zu Konflikten mit dem Dauerbetrieb der Linie 3 auf diesem Streckenabschnitt führen, vom Konflikt mit dem Individualverkehr einmal ganz abgesehen. Wollte man das Wenden über ein zusätzliches Betriebsgleis abwickeln, so müsste dieses stadtauswärts hinter der Haltestelle vor der August-Bebel-Str. liegen. Der Hochbahnsteig müsste dann entsprechend in Richtung Turnerstr. verschoben werden, was aus Kundensicht eine Verschlechterung darstellen würde. Außerdem habe ich erhebliche Zweifel, ob sich ein Hochbahnsteig und ein Betriebsgleis hintereinander auf dem nur ca. 180 m langen Abschnitt zwischen der Turnerstr. und der August-Bebel-Str. unterbringen ließen. Der Um-

bau der Haltestelle „August-Schröder-Str.“ zu einer Endhaltestelle der Linie 4 mit Hochbahnsteig scheint mir eine unrealistische Variante zu sein.

Unser Zwischenfazit: Von den drei Varianten für eine neue Endhaltestelle der Linie 4 ist die Variante Dürkopp Tor 6 mit Abstand die günstigste, sie hat nach unserer Beurteilung insbesondere den höchsten Kundennutzen.

Es bleiben die Varianten, bei denen die Haltestelle „Rathaus“ weiterhin Endhaltestelle bleibt. Sie wären allesamt mit dem Nachteil verbunden, dass sie keinerlei Kundennutzen erzeugen. Im Prinzip gibt es zwei Möglichkeiten: Man schafft ein neues Betriebsgleis, das zum Wenden der Züge der Linie 4 oder für Störfälle u. Reserve genutzt wird. Oder man vollzieht das Wenden durch einen einfachen Gleiswechsel.

Ein Gleiswechsel ist ein unverzichtbares Instrument bei Störfällen. Er ist aber für einen Dauerbetrieb ungeeignet, weil durch den Richtungswechsel und den „Umzug“ des Fahrers von hinten nach vorne eine Richtung der Trasse für ca. 3 Min. komplett blockiert ist. Das führt unweigerlich zu Störungen, wenn auf der Trasse eine zweite Linie mit 10-Min-Takt liegt.

Bei der Variante „neues Betriebsgleis“ würde man die Züge der Linie 4 weiterhin auf dem Betriebsgleis im Niederwall wenden lassen und für Störungen bzw. Reserve ein neues/anderes Betriebsgleis suchen. Eine Variante wäre, dafür das Gleis am Oberntorwall zu nutzen. Weitere Varianten wären, ein Betriebsgleis in die Nikolaus-Dürkopp-Str. oder in das Gelände Dürkopp Tor 6 zu legen. moBiel hat die Probleme und Nachteile aufgelistet. Sie sind erheblich. Aus unserer Sicht ist und bleibt der Hauptnachteil, dass alle diese Lösungen keinerlei Nutzen für die Kunden haben.

Alles in allem: Von allen Varianten ist nach unserer Auffassung die Schaffung einer neuen Endhaltestelle auf dem Gelände von Dürkopp Tor 6 die deutlich beste Lösung, vor allem im Hinblick auf den Nutzen für die Kunden.