

Bielefeld pro Nahverkehr e. V. · Kupferheide 39a · 33649 Bielefeld

**Wortbeitrag Sondersitzung des Seniorenrats und des Beirats für Behindertenfragen
14. April 2011**

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. Oder alternativ könnte natürlich auch ein neues Betriebsgleis für Reserve und Störungen geschaffen werden.

Der Verein „Bielefeld pro Nahverkehr“, für den ich hier spreche, plädiert dafür, 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.

Lösungen, die nur mit einem neuen Betriebsgleis arbeiten, kämen nach unserer Auffassung nur in Frage, wenn es für eine neue Endhaltestelle keine vertretbare Variante mit deutlichem Kundennutzen gäbe. Zu Varianten für neue Betriebsgleise oder einem sog. reinen Gleiswechsel nehme ich ggf. in der Diskussion gerne Stellung.

In unmittelbarer Anbindung an das bestehende Netz waren bisher drei Varianten für eine neue Endhaltestelle in der Diskussion: Oberntorwall, Nikolaus-Dürkopp-Str. und Dürkopp Tor 6. Es ist vor ca. 4 Wochen eine weitere Variante vorgeschlagen worden, nämlich eine Endhaltestelle parallel zur Teutoburger Str. am Klinikum Mitte. 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.

Ich gehe die Varianten durch:

Bei einer neuen Endhaltestelle **Oberntorwall** würde sich der Kundennutzen i. W. auf die Anbindung der beiden Schulen beschränken. Für die Altstadtkundschaft ergäbe sich nur ein geringer Nutzen. Ein entscheidender Nachteil läge darin, dass bei der derzeitigen Aufteilung der Verkehrsflächen ein Hochbahnsteig nicht realisierbar wäre. Wir fänden es unverantwortlich, eine neue Haltestelle zu schaffen, die nicht barrierefrei ist. Eine Verschiebung der Haltestelle in

Richtung Adenauerplatz, um einen Hochbahnsteig zu ermöglichen, wäre mit erheblichen Nachteilen und Problemen behaftet.

Ich komme zu einer zweiten Variante, nämlich die Haltestelle „**August-Schröder-Str.**“ in der Nikolaus-Dürkopp-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 Umbau der Haltestelle „August-Schröder-Str.“ zu einer Endhaltestelle der Linie 4 mit Hochbahnsteig scheint mir eine unrealistische Variante zu sein.

Ich komme zu der dritten Variante **Dürkopp Tor 6**, die von moBiel und der Verwaltung empfohlen wird. Wir sehen 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 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.

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

Nun ist eine neue Variante hinzugekommen, nämlich die Endhaltestelle vor das **Klinikum Mitte** zu legen, und zwar parallel neben die Teutoburger Str. Dass eine solche Endhaltestelle einen hohen Kundennutzen hätte, steht außer Frage. Wir haben in der Vergangenheit wiederholt darauf hingewiesen, dass die Nachrüstung eines Hochbahnsteigs am Klinikum Mitte höchste Dringlichkeit hat. So bestechend der Vorschlag auf den ersten Blick erscheint, so schwierig und problematisch stellt er sich bei genauerer Prüfung dar. Die Topografie mit der ansteigenden Teutoburger Str. stellt das Hauptproblem dar; aber es gibt weitere gravierende Probleme, nicht zuletzt wären auch die Investitions- und zusätzlichen Betriebskosten erheblich. moBiel und die Verwaltung haben die Probleme dargestellt. Die Empfehlung, diese Variante nicht zu realisieren, halte ich für stichhaltig begründet.

Nach meiner Auffassung darf damit aber die Suche nach einer Lösung für eine barrierefreie Stadtbahnhaltestelle am Klinikum Mitte nicht wieder beendet werden. Bisherige Überlegungen konzentrierten sich immer auf die Oehlmühlenstraße. Hier bietet der Straßenraum genügend Möglichkeiten, unterschiedliche Varianten sind denkbar. Gegenüber einem Hochbahnsteig an der Teutoburger Str. wäre es zweifellos nachteilig, dass ein Hochbahnsteig in der Oehlmühlenstr. vom Haupteingang der Klinik weiter entfernt wäre; er wäre aber näher an anderen wichtigen Nutzungen wie AOK und Notfallpraxis. Auch hier gibt es Probleme mit der Topographie. Um z. B. die Notfallpraxis zu erreichen, muss ein Höhenunterschied von ca. 3 m überwunden werden. Das ist mit Rampen schwierig. Ein an die vorhandenen Baulichkeiten angebundener Aufzug wäre die deutlich bessere Lösung. Insgesamt schreit die trostlose städtebauliche Situation in der Oehlmühlenstr. vor dem Klinikum geradezu danach, dass die Stadt, gemeinsam mit moBiel und dem Klinikum, unverzüglich eine Gesamtplanung anpackt.