

Zuverlässiger StadtBahn-Betrieb mit der Linie 4 im Dürkoppquartier



Inhalt:

- ▶ Kurzvorstellung der aktuellen Planung
- ▶ Notwendigkeit der Planung
- ▶ Vorstellung und Bewertung der Varianten
- ▶ Vorzugsvariante Linie 4 für Dürkopp Tor 6
- ▶ Aktuelle Klärungen zur Vorzugsvariante: Städtebauliche Integration, Minderung von Schall und Erschütterung
- ▶ Auftrag zur Einreichung einer Planfeststellung

Kurzvorstellung der aktuellen Planung

- ▶ Gegenstand der aktuellen Diskussion ist:
- ▶ Die StadtBahn-Verlängerung um ca. 250 m durch die Carl-Schmidt-Straße
- ▶ Ein neuer eingleisiger Endpunkt der Linie 4 mit barrierefreiem Hochbahnsteig neben dem Parkhaus
- ▶ Die städtebauliche Integration durch Anpassung der Wegeverbindung und an den Georg-Rothgiesser-Park

Notwendigkeit der Planung

- ▶ Der Tunnelabschnitt zwischen Hbf und Rathaus ist das Nadelöhr für den gesamten StadtBahn-Betrieb. Störungen in diesem Bereich betreffen alle StadtBahn-Kunden – das sind täglich über 100.000 Fahrten - und den Anschlussverkehr mit den Hauptbuslinien.
- ▶ Die steigenden Fahrgastzahlen der StadtBahn Bielefeld und der Ausbau für das neue Vamos-Fahrzeug erfordern deshalb tunnelnahe Betriebsgleise, um einen stabilen StadtBahn-Verkehr zu gewährleisten.
- ▶ Dafür ist die seit StadtBahn-Eröffnung vorhandene und provisorisch seit 2000 für die Linie 4 benutzte Wendeanlage im Niederwall am besten geeignet. ...

... Notwendigkeit der Planung

- ▶ Daher ist ein neuer Endpunkt für die StadtBahn-Linie 4 zu finden, der nach Möglichkeit mit zusätzlichen Kundennutzen und geringen zusätzlichen Betriebskosten verbunden sein soll.
- ▶ Ohne eine Lösung für das Problem kann die in der Betrauung verlangte Qualität bei Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Anschlusssicherheit nicht gewährleistet werden.
- ▶ Um den Planungsprozess nachzuzeichnen, wird an dieser Stelle die Untersuchung der verschiedenen Planungsvarianten vorgestellt.

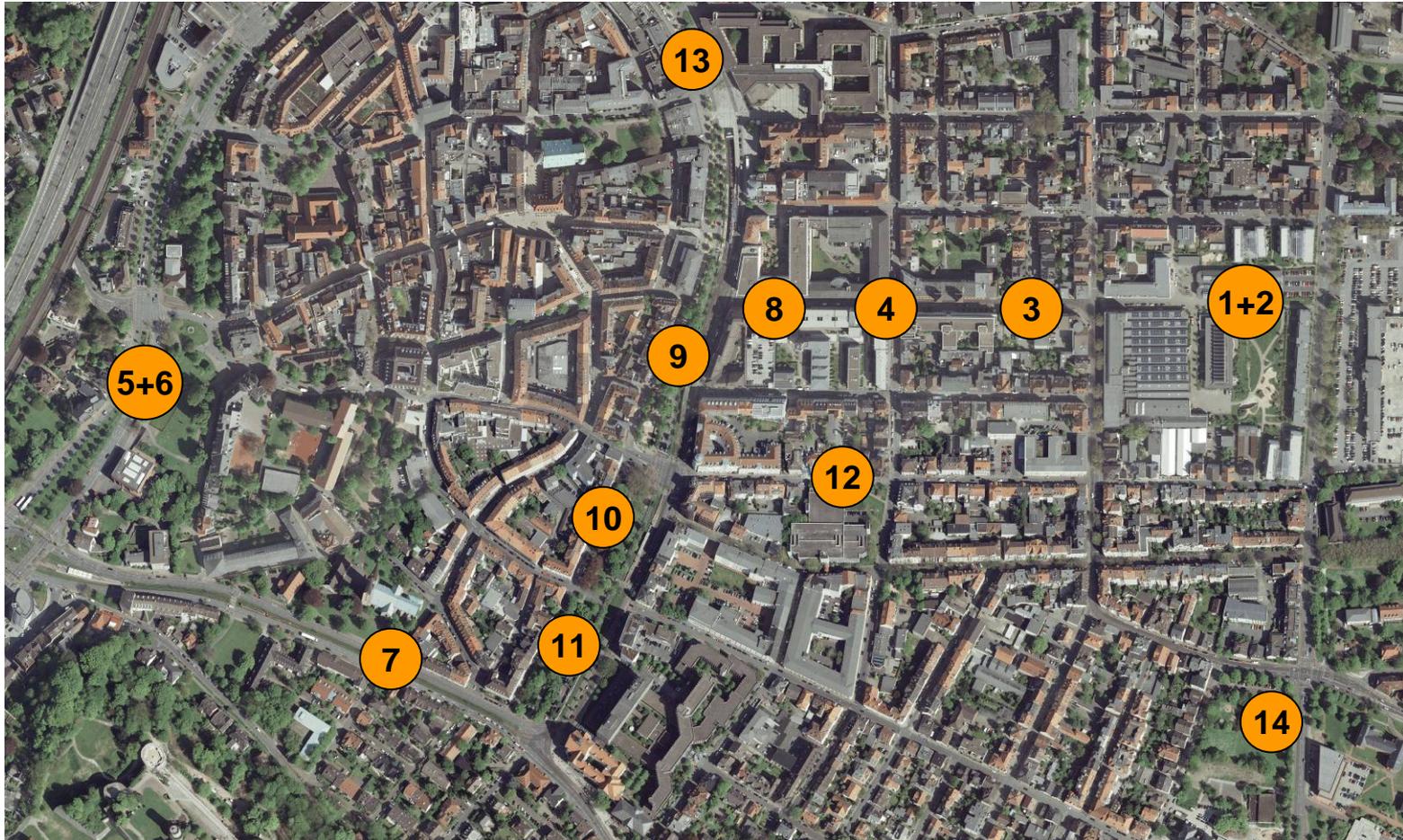
Vorstellung und Bewertung der Varianten

- ▶ Darstellung der Abwägungskriterien
- ▶ Kurze Vorstellung aller Varianten
- ▶ Vorausscheidung der nicht zielführenden Varianten
- ▶ Abwägung der verbleibenden Varianten und Empfehlung

Aspekte der Abwägung

- ▶ Kundennutzen durch verbesserte Erschließung des Stadtgebietes
- ▶ Auswirkungen auf Mensch und Umwelt
- ▶ Verbesserung der betrieblichen Möglichkeiten im Regelbetrieb und Störfall
- ▶ Kosten für Fahrbetrieb und Instandhaltung
- ▶ Investitionskosten zur Herstellung der Anlagen
- ▶ Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer
- ▶ Städtebauliche Integration

Handlungsoptionen



Vorauscheidung



Vorausscheidung

Diese Varianten werden nicht weiter betrachtet, da sie wesentlich gegen Ziele und Festsetzungen verstoßen:

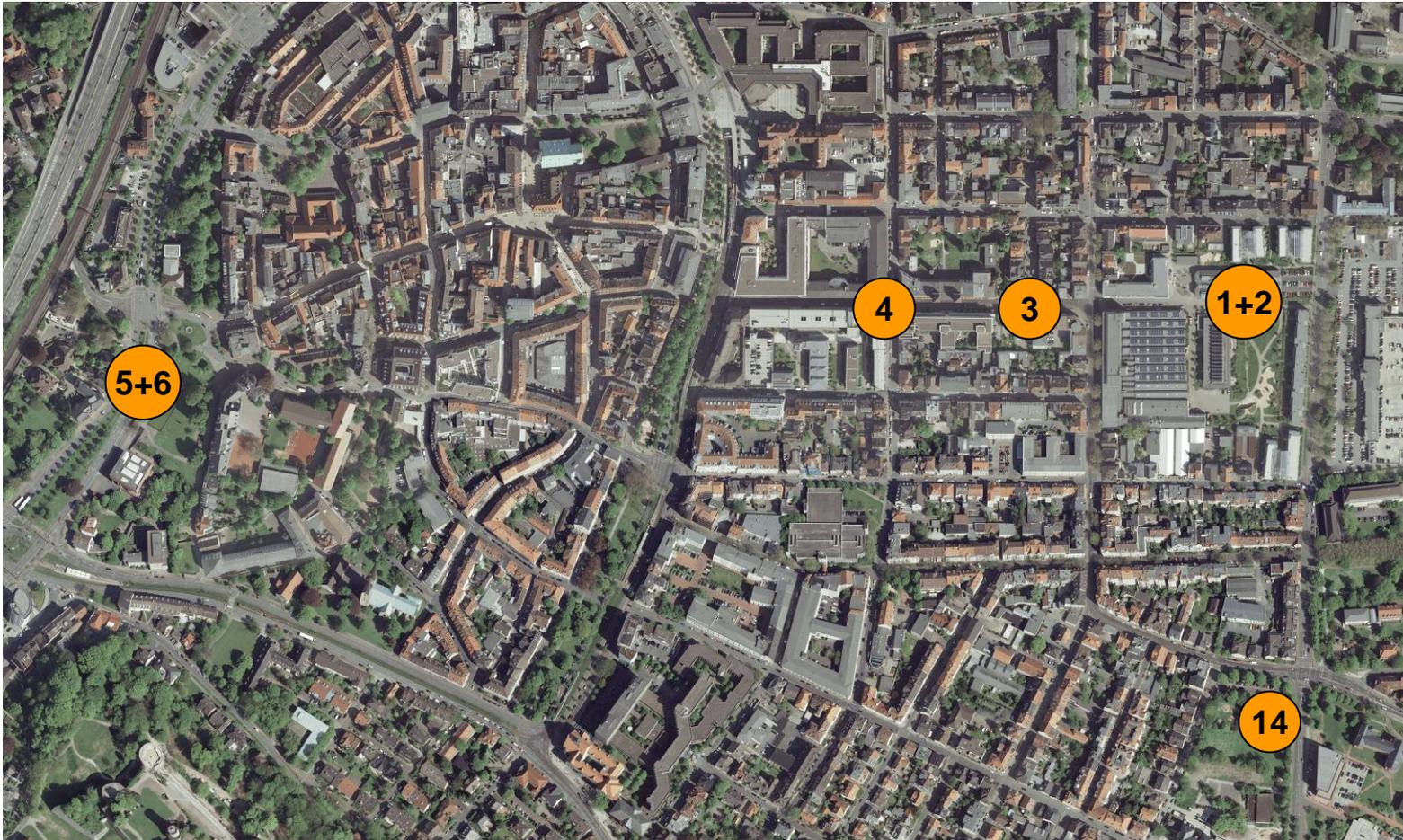
- ▶ Var. 7 Wendeanlage in der Kreuzstraße
=> starke Eingriffe in Verkehr Kreuzstr./ Detmolder Str.
- ▶ Var. 8 Drittes Gleis in der N.-Dürkopp-Str. zwischen Niederwall und Turnerstraße
=> Straßenraum nicht ausreichend
- ▶ Var. 9 Viertes Gleis in Wendeanlage Niederwall
=> Massive Störung Grünzug und Sperrung Straßenzug Am Bach – Hermannstraße
- ▶ Var. 10 Gleis im Grünzug neben Hst. Landgericht
=> Massive Störung Grünzug

Vorausscheidung

Diese Varianten werden nicht weiter betrachtet, da sie wesentlich gegen Ziele und Festsetzungen verstoßen:

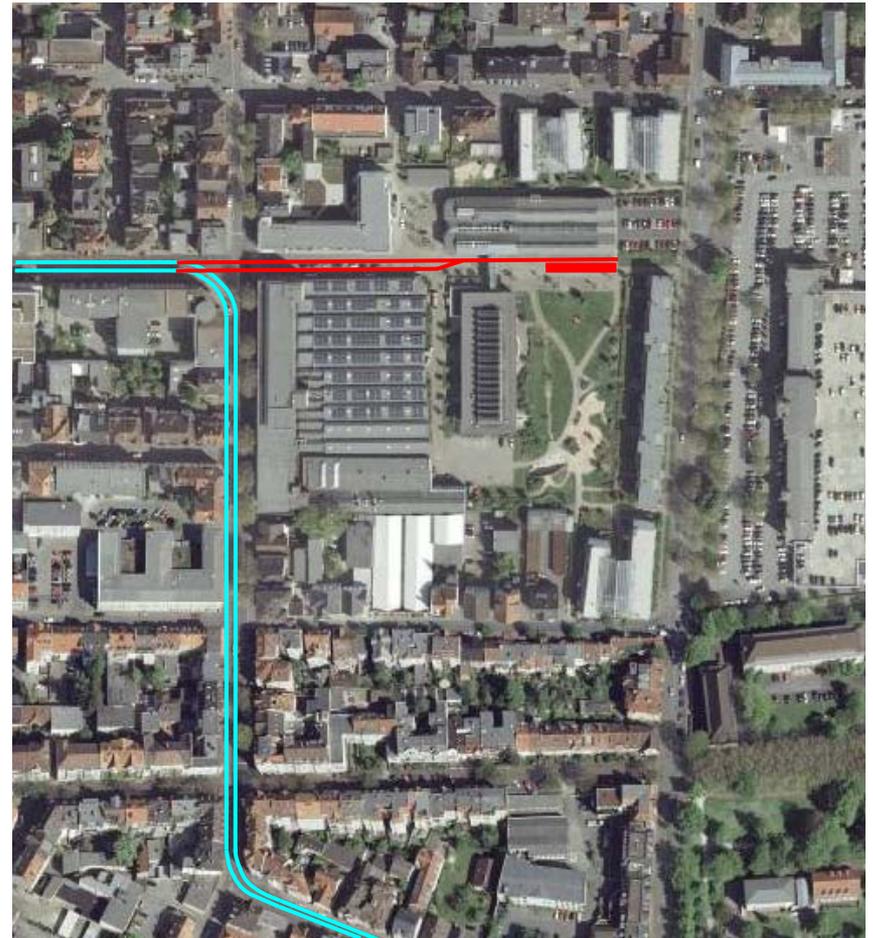
- ▶ Var. 11 Wendeanlage zwischen Station und Dreieck Landgericht
=> Straßenraum nicht ausreichend; Anlage aus der Steigung heraus nicht trassierbar
- ▶ Var. 12 Blockumfahrung durch Hermannstraße
=> starke Eingriffe in Verkehr und Umfeld Hermannstr.
- ▶ Var. 13 Wendeanlage im Tunnel
=> Nicht finanzierbar, hohe Belastung während Bauzeit

Varianten nach Vorausscheidung



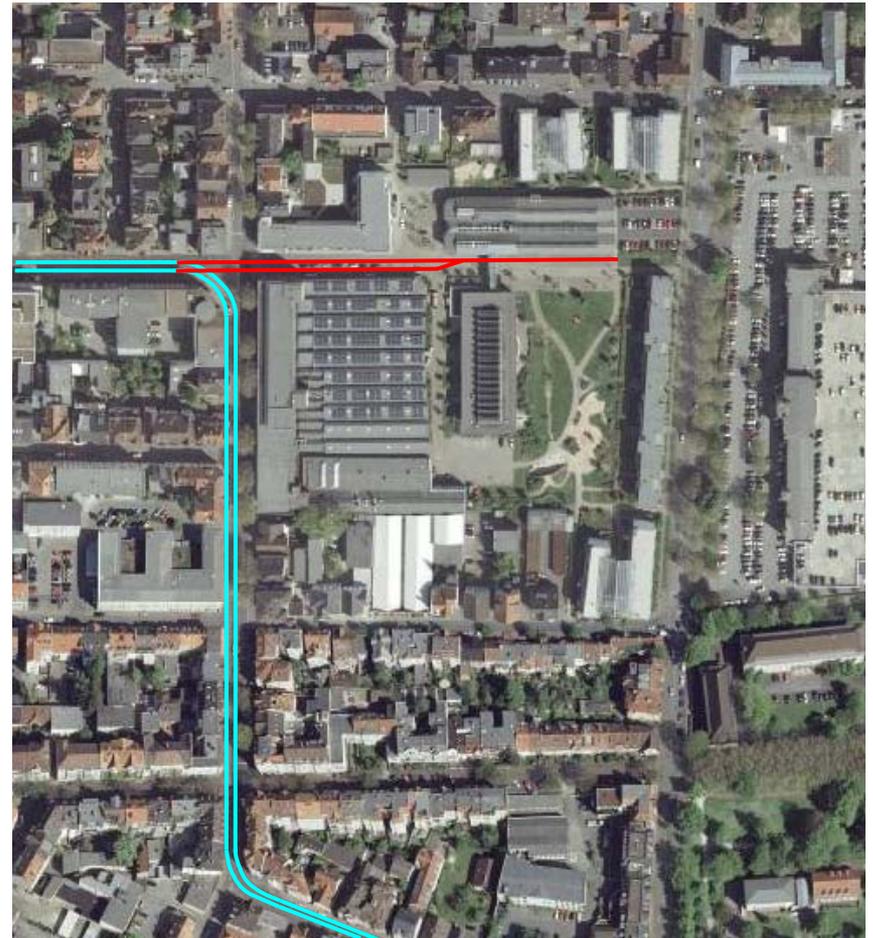
Variante 1: Linie 4 für das Dürkoppquartier

- ▶ Wendeanlage Niederwall wird frei für Störfall
- ▶ Barrierefreier Einstieg und für den StadtBahn-Bereich neu erschlossene Kundenpotenziale
- ▶ Betrieb mit der gleichen Fahrzeuganzahl für die Linie 4 abwickelbar
- ▶ Maßnahmen zur Immissionsminderung (Körperschall) sind in der N.-Dürkopp-Straße erforderlich



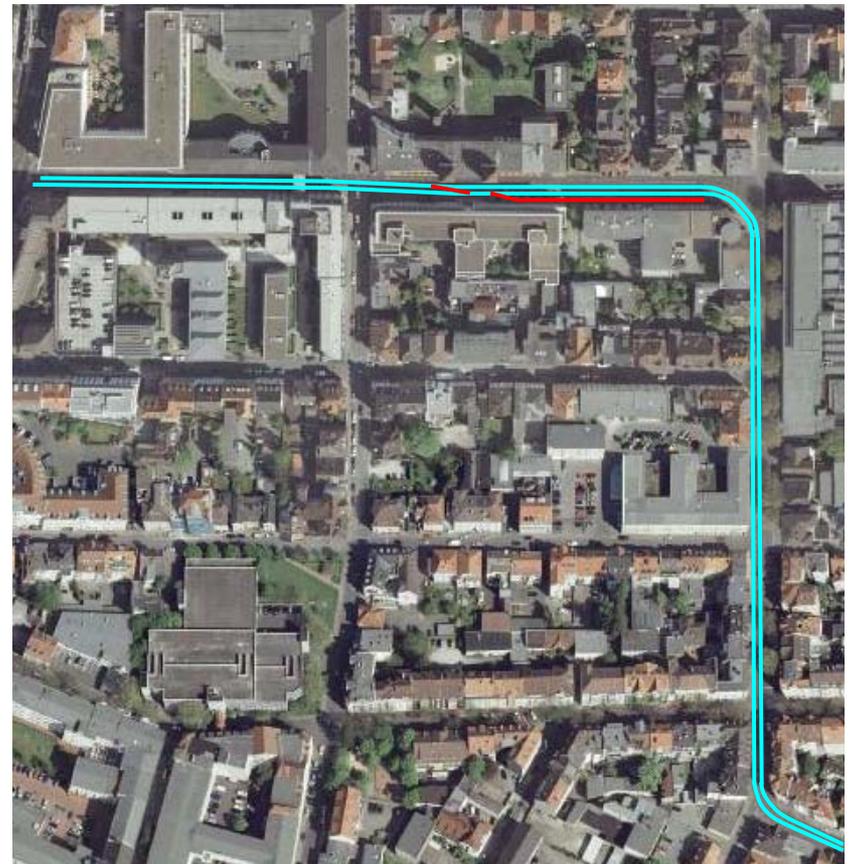
Variante 2: Betriebsgleis im Dürkoppquartier

- ▶ Relativ tunnelnahe Wendeanlage
- ▶ Kein Kundennutzen
- ▶ Maßnahmen zur Immissionsminderung (Körperschall) sind in der N.-Dürkopp-Straße erforderlich
- ▶ Hoher Investitionsaufwand für relativ geringe Fahrtenzahl



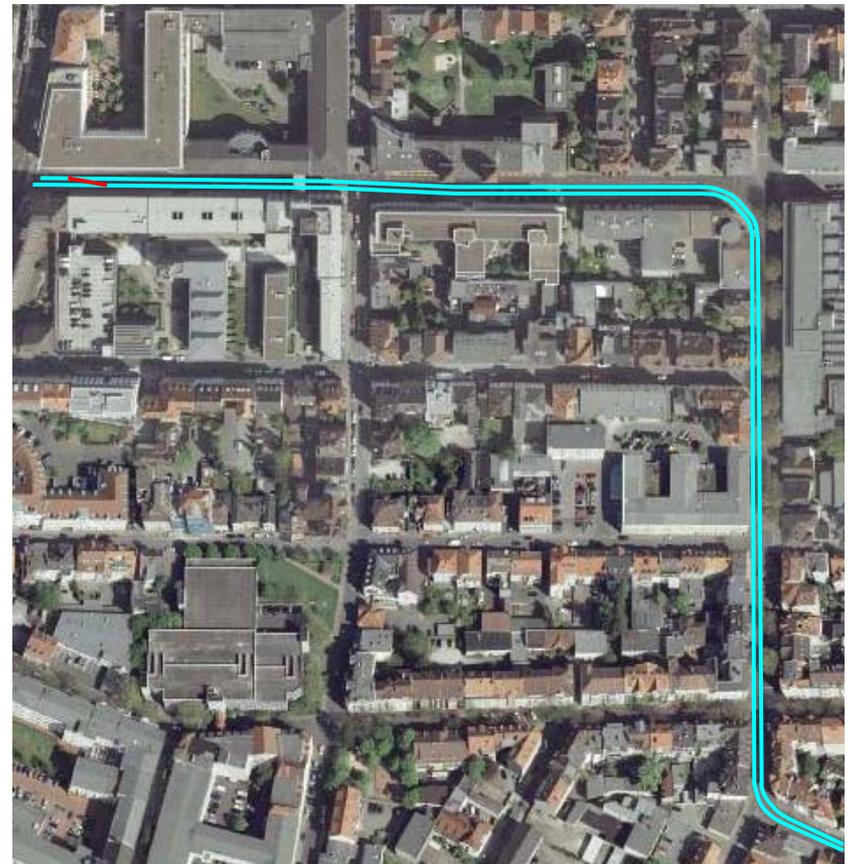
Variante 3: Betriebsgleis an der Haltestelle August-Schroeder-Straße

- ▶ Relativ tunnelnahe Wendeanlage
- ▶ Maßnahmen zur Immissionsminderung (Körperschall) sind in der N.-Dürkopp-Straße erforderlich
- ▶ Leichte Störung des Stadtbahn-Betriebes der Linie 3 und des Individualverkehrs in der gesamten N.-Dürkopp-Straße
- ▶ Relativ hoher Investitionsaufwand für Fahrtenzahl
- ▶ Haltestelle A.-Schroeder-Str. muss stadtauswärts entfallen



Variante 4: Gleiswechsel in der Nikolaus-Dürkopp-Straße

- ▶ Kein Kundennutzen
- ▶ Nachhaltige Störung des StadtBahn-Betriebes der Linie 3 und des Individualverkehrs in der gesamten N.-Dürkopp-Straße
- ▶ Maßnahmen zur Immissionsminderung (Körperschall) sind in der N.-Dürkopp-Straße erforderlich
- ▶ Relativ geringer Investitionsaufwand, aber auch geringe Kosten-Nutzen-Relation



Variante 5: Wendeanlage Obernstraße als Endpunkt der Linie 4

- ▶ Hoher Investitionsaufwand
- ▶ Über den ganzen Tag starker Eingriff in die Kapazität des Knotens Adenauerplatz
- ▶ Hohe Betriebskosten durch Einsatz eines zusätzlichen Zuges
- ▶ Geringer Kundennutzen
- ▶ Die Haltestelle ist nicht barrierefrei ausbaufähig
- ▶ Wendeanlage Niederwall wird frei für Störungsfall



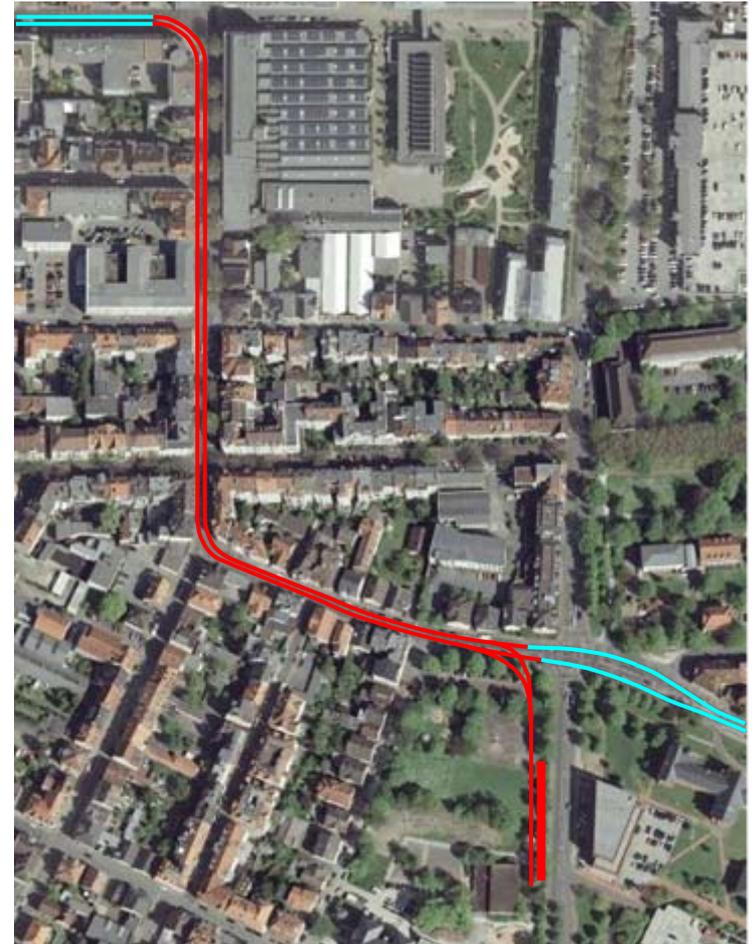
Variante 6: Wendeanlage Obernstraße für Betriebsfahrten und Störungen

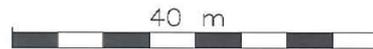
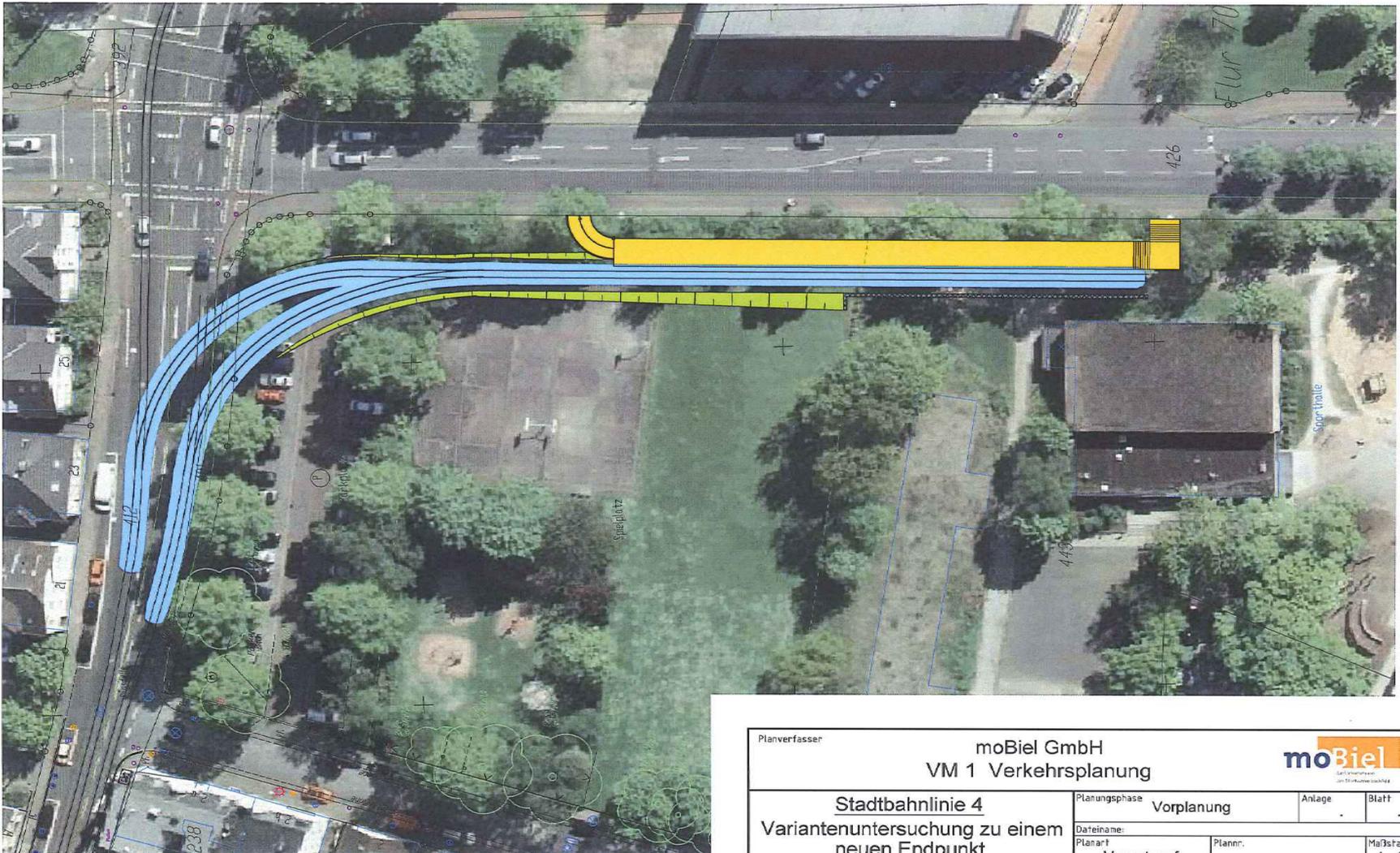
- ▶ Sehr hoher Investitionsaufwand für relativ geringe Fahrtenzahl
- ▶ Kein Kundennutzen
- ▶ In der Hauptverkehrszeit stärkerer Eingriff in die Kapazität des Knotens Adenauerplatz
- ▶ Aus betrieblicher Sicht der entlegenste Punkt zur „Entstörung“ des Abschnittes Rathaus – Hauptbahnhof, für viele Problemszenarien gar nicht geeignet.



Variante 14: Hochbahnsteig Krankenhaus neben der Teutoburger Straße

- ▶ Wendeanlage Niederwall wird frei für Störfall
- ▶ durch einen Hochbahnsteig am Krankenhaus entsteht ein zusätzlicher Kundennutzen
- ▶ erhebliche Störung des StadtBahn-Betriebes der Linie 3 und des Individualverkehrs im Kreuzungsbereich Oelmühlenstraße/Teutoburger Straße
- ▶ Hoher Investitionsaufwand
- ▶ Hohe Betriebskosten durch Einsatz eines zusätzlichen Zuges





Planverfasser		moBiel GmbH		 <small>Landesunternehmen des NDS-Gesetzgebungsorgans</small>		
		VM 1 Verkehrsplanung				
Stadtbahnlinie 4		Planungsphase	Vorplanung	Anlage	Blatt	
Variantenuntersuchung zu einem neuen Endpunkt		Dateiname:				
		Planart	Vorentwurf	Plannr.	Maßstab	
Bielefeld, den				1 : 500		
				Datum	Name	
				Bearb.:	03.11	Kunath
				Gez.:	01.04.2011	Kunath
moBiel GmbH				Gez.:		

Abwägung und Empfehlung

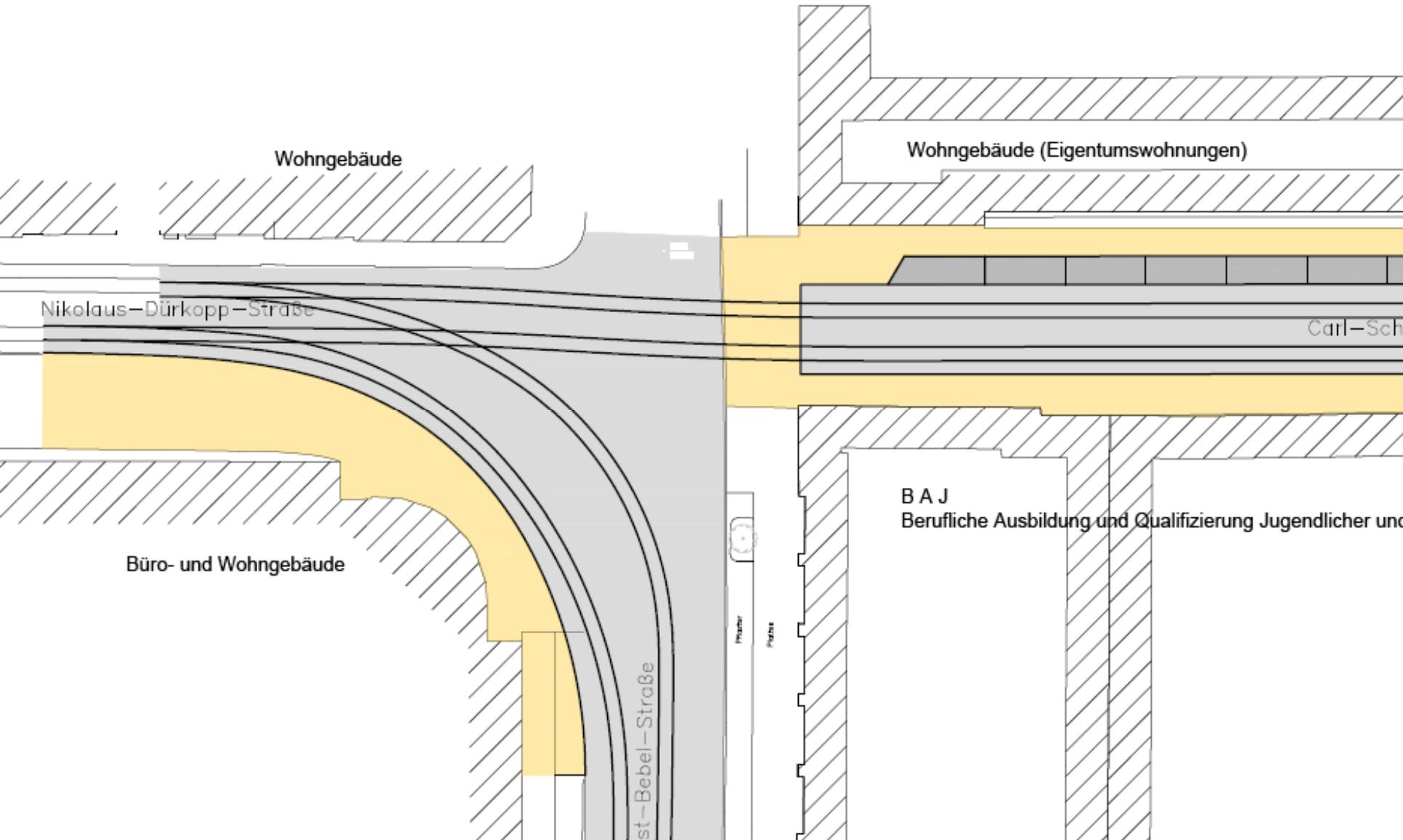
- ▶ In Abwägung aller Aspekte vereint die Führung der StadtBahn-Linie 4 in das Dürkoppquartier eindeutig alle Vorteile auf sich.
 - ▶ Keine andere Lösung erreicht in Summe der Aspekte Betriebsstabilität, Kundennutzen und laufende Kosten die Ergebnisse der Vorzugsvariante.
 - ▶ Die Auswirkungen auf die Anwohner sowie die Eingriffe in den städtischen Raum und das Verkehrsgeschehen fallen bei allen Varianten ähnlich aus.
 - ▶ Die Investitionskosten stehen in einem sinnvollen Verhältnis zum Ergebnis.
 - ▶ Kurzfristig Umsetzbar

Vorzugsvariante Dürkopp Tor 6

- ▶ Durch eine etwa 250m lange Erweiterung der StadtBahn aus der Nikolaus-Dürkopp-Straße heraus auf das Gelände „Dürkopp Tor 6“ können wichtige Ziele in das StadtBahn-Netz integriert werden.
- ▶ Die entsprechenden Flächen sind bereits für die StadtBahn vorgehalten worden und als Verkehrsflächen ausgewiesen!
- ▶ Durch die neue Endhaltestelle der Linie 4 wird die Wendeanlage im Niederwall wieder für den gesamten StadtBahn-Betrieb nutzbar.
- ▶ Im Gegensatz zu den Haltestellen auf der Linie 3 kann hier kurzfristig und viel einfacher ein Hochbahnsteig für diesen Stadtteil geschaffen werden.









Jugend-gästehaus

Real-Markt

Theaterlabor

Helmholtz-Gymnasium

Finanzamt

Bedienung des Gebietes

- ▶ 10 min-Takt in der Hauptverkehrszeit zwischen 7:00 Uhr und 19:00 Uhr
- ▶ vor 6:00 Uhr 2-3 Fahrten
- ▶ nach 22:00 Uhr 10 Fahrten
- ▶ keine Fahrten zwischen 1:00 Uhr und 5:00 Uhr

Aktuelle Klärungen

- ▶ Verbesserte Einbindung des Bahnsteiges in die Platzgestaltung und Wegeführung (erarbeitet durch Landschaftsplaner des Parks)
- ▶ Schall- und Erschütterungsgutachten: Messung der Vorbelastung und Vorschläge zur lärmgeminderten Gleislagerung
- ▶ Maßnahmen zur Verkehrssicherung



Vorbereitung der Planfeststellung

- ▶ Bauherr ist die Bielefelder Beteiligungs- und Vermögensgesellschaft mbH
- ▶ Für die Planung verantwortlich ist die moBiel GmbH
- ▶ Die bisherigen Verfahrensschritte (Bürgerinformationsveranstaltung, Einzelgespräche) dienen der Vorbereitung des Planentwurfes
- ▶ Notwendiger nächster Schritt ist der Beschluss, den Antrag auf ein Planfeststellungsverfahren vorzubereiten.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !