

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Dornberg</b>	01.12.2011	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	06.12.2011	öffentlich

**Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)**

**Herstellung einer weiteren Fußgängerquerung über die Stadtbahn vom Einkaufszentrum Lohmannshof zum Zehlendorfer Damm**

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

BV Dornberg 19.10.2005 Ds.-Nr. 1561  
BV Dornberg 10.08.2006  
UStA 14.11.2006 Ds.-Nr. 2774

**Beschlussvorschlag:**

Die BV Dornberg empfiehlt, der StEA beschließt:

Die Fußgängerquerung der Stadtbahn zwischen Wellensiek und Lohmannshof soll planerisch nicht weiter verfolgt werden.

**Begründung:**

Mit Beschluss der BV Dornberg vom 19.10.2005 und 10.08.2006 sowie des Stadtentwicklungsausschusses vom 14.11.2006 wurde die Verwaltung beauftragt das Planungsrecht für eine Querung der Stadtbahnanlage zwischen der Haltestelle Wellensiek und der Haltestelle Lohmannshof in Höhe des Weißenseeweges zu schaffen.

Die Verwaltung hat in der Vorlage 2774/2004–2009 eine Stellungnahme zu der zusätzlichen Querungsstelle abgegeben, in der auch die Stellungnahme der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB / Bez. Reg. Düsseldorf) eingeflossen ist. Trotz der seinerzeit aufgeführten Bedenken wurde der Beschluss gefasst, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine zusätzliche Querungsstelle zu schaffen.

Im weiteren Verlauf wurde geprüft, ob die Planung im Rahmen des Umbaus der Haltestelle Wellensiek mit voran getrieben werden kann. Im Rahmen dieser Planungen wird der Bereich der Querungsstelle zwischen Wellensiek und Lohmannshof nicht tangiert. Die Verwaltung greift deswegen die Maßnahme erneut auf. In diesem Rahmen wurde die TAB erneut um Stellungnahme gebeten.

#### Vor- /Nachteile der Fußgängerquerung:

Die BV Dornberg begründete die zusätzliche Querung mit einer kürzeren, unmittelbaren Verbindung des Wohngebietes Hof Hallau mit dem Einkaufszentrum, was zu einer Belebung des Einkaufszentrums und einer Aufhebung der Trennwirkung, welche durch die Stadtbahnanlage verursacht wird, führen sollte.

Im Gegensatz hierzu bestehen damals wie heute aus folgenden Gründen Bedenken seitens der Verwaltung sowie der TAB gegen eine solche Querung:

Der Abstand der bestehenden Querungsmöglichkeiten beträgt ca. 260 m und ist damit in Bielefeld üblich. Es kann lediglich eine Verkürzung der Wegeverbindung zum Einkaufszentrum von etwa 130m erreicht werden. Des weiteren wird neben den zusätzlichen Kosten für Bau und Wartung ein zusätzlicher Gefahren-/ Unfallschwerpunkt ohne zwingenden Grund innerhalb der schnell befahrenen Strecke geschaffen. Besonders dieser Punkt wird auch seitens der Genehmigungsbehörde, TAB, als besonders kritisch erachtet. Aus diesem Grund sieht die TAB auch die Genehmigungsfähigkeit der Maßnahme kritisch.

Auch der Verkehrsbetreiber moBiel weist darauf hin, dass Überwege an besonderen und unabhängigen Bahnkörpern, wie im vorliegenden Fall, Unfallschwerpunkte darstellen dessen Anzahl aus Sicherheitsgründen minimiert werden sollte und lehnt auch deshalb die Maßnahme ab.

Zudem entscheidet die Bezirksregierung Detmold aufgrund der Betroffenheiten auf Basis eines Entwurfes, ob ein zeitaufwendiges Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss.

Die Anlage von sicherheitsrelevanten Komponenten und Einrichtungen im Gleisbereich (Umlaufgitter, Lichtsignalanlagen) und im Straßenbereich (z.B. Zebrastreifen) wäre in jedem Fall eine Grundvoraussetzung. Ebenso wäre im weiteren Entwurf ggf. zu klären, ob und in wieweit Bereitschaft seitens der Anwohnerschaft besteht, in geringem Maße Flächen zu veräußern um Geh-/Radwegbreiten, welche voraussichtlich durch die Querung teilweise überplant werden, wieder herzustellen.

#### Genehmigungssicherheit der Maßnahme:

In der im Juli dieses Jahres abgegebenen Stellungnahme der Genehmigungsbehörde bleibt deren grundsätzliche Einschätzung weiterhin bestehen.

Demnach haben die sicherheitstechnischen Belange, nämlich der Verzicht auf zusätzliche Querungsstellen und damit die Vermeidung von zusätzlichen Gefahrenpunkten im Stadtbahnbereich, Vorrang gegenüber den städtebaulichen Aspekten (Trennwirkung). Das gilt besonders für die hier vorliegende Streckencharakteristik, eine unabhängige Führung der Stadtbahn im Bezug auf das übrige Straßennetz (unabhängiger Bahnkörper). Im Gegenteil wird grundsätzlich sogar das Ziel verfolgt, die Anzahl der Überwege zu reduzieren um Gefahrenpunkte zu vermeiden, welche solche Querungen naturgemäß darstellen. (s. Anlage: Stellungnahme der Bez. Reg. Düsseldorf / TAB)

#### Finanzierung

Da es sich hierbei um eine Strecke handelt, deren Eigentümer die BBVG ist, liegt dort auch die Baulast der geplanten Maßnahme. Daher muss die Finanzierung in den Wirtschaftsplan der BBVG aufgenommen werden, wofür laut Schreiben der BBVG ein Beschluss des Rates erforderlich ist.

Die Kosten werden nach groben Ermittlungen auf ca. 80.000€ geschätzt.

Fazit der Verwaltung:

Zusammenfassend ist festzustellen, dass zwar städtebauliche Aspekte (die Schaffung einer unmittelbaren fußläufigen Verbindung des Wohngebietes Hof Hallau mit dem Einkaufszentrum / dadurch Verkürzung des Fußweges zum Einkaufszentrum und Aufhebung der trennenden Zaunwirkung) für die Maßnahme sprechen, allerdings Belange der Verkehrssicherheit, zusätzlich anfallende Kosten und eine derzeit noch nicht abzusehende Genehmigungsfähigkeit der Maßnahme entgegenstehen. Letzteres bedeutet, dass weiterführende, kostenaufwendige Planungen bei einer möglichen späteren ablehnenden Prüfung durch die TAB nicht umsetzbar wären.

Daher ist aus Sicht der Verwaltung die Maßnahme nicht weiter zu konkretisieren. Sollte eine Weiterverfolgung dieser Querung dennoch politisch gewünscht sein, wäre im weiteren Verfahren ein Ratsbeschluss als Voraussetzung für eine mögliche Finanzierung durch die BBVG notwendig.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss