

## Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Heepen</b>	10.04.2014	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

### **Klärung von Sachfragen im Kontext der Planungen für die Linie 5 Heepen-Sennestadt**

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

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

BV Heepen, Punkt 7.2, Drs.Nr. 7022, öffentlich

#### **Sachverhalt:**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Die Bezirksvertretung Heepen hat in Ihrer Sitzung am 27.02.2014 auf Antrag der CDU einen umfangreichen Fragenkatalog zu Planungen der Linie 5 Heepen-Sennestadt beschlossen. Hierzu nimmt die Verwaltung – in Abstimmung mit bzw. unter Zuarbeit durch moBiel (Fragen 1-4 und 7) – wie folgt Stellung:

#### **Zu 1.**

Die Planung der Stadtbahnlinie 5 steht erst am Anfang. Das bei diesem Planungsprozess erstmalig in Bielefeld angewendete Bürgerbeteiligungsverfahren setzt zu einem sehr frühen Zeitpunkt an. Dies führt dazu, dass sehr konkrete Nachfragen gestellt werden, die aufgrund der noch nicht vorliegenden Planungstiefe zum jetzigen Zeitpunkt nur unscharf beantwortet werden können.

Gängige Praxis ist, dass ergänzende Busnetze erst zu einem viel späteren Zeitpunkt konkret durchgeplant werden. Bei der Uni-Linie wurde die Quartiersbuslinie 27 beispielsweise erst zwei Jahre vor Inbetriebnahme, also weit nach Baubeginn, entwickelt. Daher können sich die Antworten zum gemeinsamen Netz von Bussen und Bahnen nur auf den aktuellen Planungsstand der Stadtbahn und die heutigen Ideen zum Busnetz beziehen.

Die Fahrzeiten oder Fahrzeitveränderungen stellen einen wichtigen Aspekt von vielen dar, die in der Summe die wahrgenommene Qualität des zukünftigen Angebotes ausmachen. Weitere Qualitätskriterien sind beispielsweise Komfort, Beförderungsqualität, Barrierefreiheit, Pünktlichkeit, Klarheit und Merkbarkeit des Angebotes, Umweltfreundlichkeit. In vielen dieser Punkte ist die Straßenbahn dem Bus überlegen, da nur die Stadtbahn – wie auch die Bielefelder Erfahrungen belegen – mit seinem positiven Image und seiner definierten hohen Angebotsqualität das Potenzial

hat, Bürger und Bürgerinnen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen und unsere Straßen zu entlasten.

Weiterhin ergeben Untersuchungen zum modal split im Einzugsbereich von Stadtbahnlinien einen ÖV-Anteil von ca. 40%. Dieser Wert ist im Einzugsbereich von Buslinien nicht oder nur selten festzustellen. Bus und Bahn sind in ihrer Angebotsqualität daher nur bedingt vergleichbar. Daraus ist ableitbar, dass offenbar für die Verkehrsmittelwahl viele stadtbahnspezifische Qualitätskriterien entscheidend sind, unter denen die Fahrzeit nur ein Aspekt von vielen ist.

Die Frage zu Fahrzeiten in Heepen können wir anhand der bisher vorliegenden Ergebnisse nur abgeschätzt für die Linienführung im Stadtbezirk Mitte gemäß der Variante 12 beantworten. Eine etwas verlässlichere Aussage ergibt die Bewertung der Reisezeiten (mit Zu- und Abgangszeiten), die die höhere Attraktivität längerer Zugangswege bei höherer Taktdichte mit einbezieht. Nicht berücksichtigt ist die deutlich bessere Pünktlichkeit der Stadtbahn.

Daraus ergibt sich für die Verbindung Tieplatz - Innenstadt ein deutlicher Zeitvorteil resultierend aus leicht günstigeren Fahrzeiten, aber besserem Takt und verbessertem Fahrtenangebot abends und am Wochenende.

Für die Verbindung Schulzentrum - Innenstadt ergibt sich rein zeitbewertet eine leicht verbesserte Situation aus Fahrzeiten, aber dichterem Takt und verbessertem Fahrtenangebot abends und am Wochenende.

Für die Aussage zwischen Heepen und dem Hauptbahnhof ist derzeit gar keine Aussage zu treffen, da derzeit nur Ideen im Raum stehen, ob und wie eine Verbindung geschaffen werden wird. Möglich wäre zum Beispiel, eine relativ zügige Direktverbindung mit dem Bus zum Bahnhof zu schaffen, die den Regionalbussen Schnellbus-Charakter zuweist und insbesondere auf einen schnellen Umstieg zur Eisenbahn ausgerichtet ist.

## **Zu 2.**

Für die Betrachtung der Lärmbelastung in Infrastrukturplanungsverfahren ist nicht der Emittent, sondern der jeweilige Betroffene entscheidend. Deshalb werden nach Bestimmung der genauen Linienführung und der Definition von Details der Planung (Fahrzeugbauart, Oberbauform, Relief der Umgebung, Kurvigkeit, Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort und vielem mehr) im Rahmen der Planfeststellung exakte Lärmgutachten erstellt, die dann durch jeden Betroffenen entsprechend (auch rechtlich) gewürdigt werden können.

Standard-Vergleichswerte liegen nicht vor, da völlig unterschiedliche Fahrzeuge und Belastungen miteinander verglichen werden. Während die Straßenbahn nur alle 10 Minuten fährt, verursacht der MIV beispielsweise dauerhafte Lärmemissionen. Diese werden dann jeweils rechnerisch zu einem physikalischen Mittelungspegel umgewandelt, der aber ohne die oben genannten spezifischen Punkte keine Aussagekraft für Betroffenheiten hat.

In die Berechnung der Emissionen gehen die Maßnahmen ein, die generell bei modernen Straßenbahnen inzwischen möglich sind. Z. B. lassen sich durch die Installation von Schallabsorbern am Fahrzeug und durch Verwendung optimierter Oberbauformen (Rasengleis, Schienenverguss) die Emissionen vermindern. Ebenso ist die Verminderung des Schwerlastverkehrs, dazu zählen die ersetzbaren Busfahrten in Betracht zu ziehen.

## **Zu 3. Und 4.**

Es gibt vielerlei positive und negative Wechselwirkungen zwischen Individualverkehr und ÖPNV:

Die grundsätzlichsste Konsequenz ist die, dass der attraktivere ÖPNV insgesamt Fahrten des IV ersetzt. Dies gilt natürlich für die Stadtbahn mit ihrer höheren Kapazität weitgehender als beim Bus. Dies führt an sich zu einer Verbesserung für den verbleibenden IV durch die geringere Verkehrsstärke, dagegen stehen aber wieder die Raumannsprüche eines attraktiven ÖPNV, die ruhenden wie fahrenden Verkehr einschränken können.

In der Beschleunigung des ÖPNV ist die Stadtbahn bevorzugt, da sie in Abschnitten mit Mischverkehr als Pulkführer wenig von Einschränkungen durch den IV betroffen ist, während der Bus sich nur bedingt in den Verkehr wieder einreihen kann und dadurch oft in der Pünktlichkeit schlechter gestellt ist. Erst ein Busverkehr auf eigener Bustrasse ermöglicht eine vergleichbare Qualität des Betriebes von Bus und Bahn.

Die Beschleunigung des ÖPNV an sich stellt für den IV im Mittel keine Beeinträchtigung dar: Der Fahrbeziehung des ÖV folgende Fahrten werden sogar bevorzugt, querende etwas zurückgestellt.

Für die Leistungsfähigkeit des IV ist die Ausgestaltung der Knotenpunkte entscheidend, weshalb die Aussage Förderung oder Behinderung durch ÖPNV-Infrastruktur erst mit Vorliegen der Genehmigungsplanung zur Planfeststellung beantwortbar wird. Durch intelligente Ampelsteuerung oder kreative Knotenpunktplanung, die zunehmend Kreisverkehrsplätze in Betracht zieht, ist in jüngster Zeit deutschland- und europaweit ein funktionsfähiger IV mit einem ÖPNV in Einklang gebracht worden.

#### **Zu 5.**

Für den gesamten Trassenverlauf werden gutachterliche Abschätzungen getroffen, in welcher Weise sich Körperschall und Erschütterungen auf die umliegende Bebauung und die Anwohner auswirken. Dabei werden spezifische Randbedingungen wie Gebäudeabstand, die Anforderungen aus der Gebäudenutzung sowie Parameter der Trassierung bei der Wahl des Gleissystems berücksichtigt. Diese Annahmen werden für jeden Betroffenen im Planfeststellungsverfahren dargestellt.

Erfolgreiche Begrenzungen der Erschütterungen wurden beispielsweise in Bielefeld beim Umbau der Detmolder Straße durch das Konzept eines kontinuierlich elastisch gelagerten Gleises und den Einbau in einen vollflächigen PU-Verguss erreicht. In besonderen Fällen können auch weitergehende Schutzmaßnahmen ergriffen werden.

Daher kann auch bei der anstehenden Streckenverlängerung nach Heepen verlässlich davon ausgegangen werden, dass nach vorlaufenden Untersuchungen hinsichtlich der Anforderungen geeignete Gleissysteme verwendet werden, die eine Übertragung von Körperschall und Erschütterungen auf das zulässige Maß begrenzen.

#### **Zu 6.**

Die Frage ob hier Grunderwerb zu tätigen ist und wenn ja, wie viel, kann erst nach Vorliegen der exakten Knotenpunktsgeometrie beantwortet werden, die erst in nächster Zeit genauer ausgearbeitet wird. Die Ausgestaltung als Kreisverkehrsplatz ist dabei eine Alternative.

#### **Zu 7.**

Stadtbahnfahrzeuge bieten bei etwa dreifachem Platzangebot ein deutlich größeres Angebot für Rollatoren, Rollstühle und Kinderwagen. Ein Gelenkbus verfügt heute über zwei, eine neue Stadtbahn über 10 Sonderplätze. Ausgehend von dem Angebot einer Fahrt vervünffacht sich also

die Fläche für diese Mobilitätsbedürfnisse. Selbst wenn passend zum Platzangebot der Straßenbahn drei Busfahrten angeboten werden würden, verbessert sich das Angebot von Sonderplätzen deutlich.

Durch die technische Entwicklung und die Ansprüche der Umwelttechnik bedingt sinkt derzeit das Sitzplanangebot in Bussen sogar ab, da vermehrt Raum für technische Anlagen benötigt wird. Dies gilt umso mehr für sehr umweltfreundliche Antriebstechniken. Eine weitere Ausdehnung des Platzangebotes für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen ist nur unter weiterem Verzicht auf Sitzplätze möglich, bei den heute aber bereits stark ausgelasteten Linien nach Heepen und Sennestadt steht diese Möglichkeit nicht zur Debatte.

Der Einstieg in eine Stadt- oder Straßenbahn ist durch definierte Abstandsmaße zwischen Bahnsteig und Fahrzeug in hohem Maße barrierefrei. Beim Bus entstehen trotz erhöhtem Buskapstein und Absenken immer noch Höhendifferenzen. Zudem lässt sich durch individuelle Fahrweise, die Bauweise der Straßen oder das Zuparken der Haltestellen ein größerer Spalt oft nicht vermeiden. Das gleichmäßigere Fahrverhalten einer Straßen- oder Stadtbahn ohne Seitenbewegung stellt für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen einen erheblichen Komfort- und Sicherheitsgewinn dar.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)	
-----------------------------------	--

Moss