

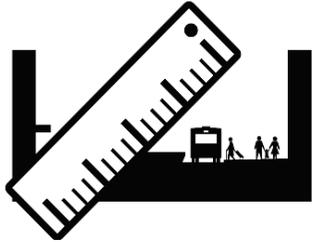
Stadtbahn in der Brackweder Hauptstraße

**Prüfung alternativer Standorte für die
Haltestelle Normannenstraße**

Information zu den Rahmenbedingungen

**Was ist für die Bewertung eines
Haltestellenstandorts
bedeutsam?**

Vier Kategorien in zwei Schritten



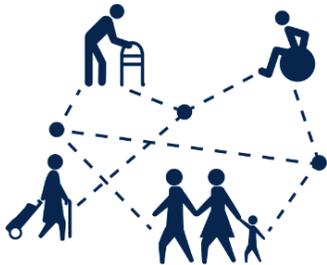
**Anforderungen an den
Straßenquerschnitt**

**Ermitteln von Fakten
und Prüfen nach
Richtlinien**



**Bauordnungsrechtliche
Anforderungen**

**Fachliche Beratung,
verantwortlich Abwägen
und politische
Prioritäten formulieren**

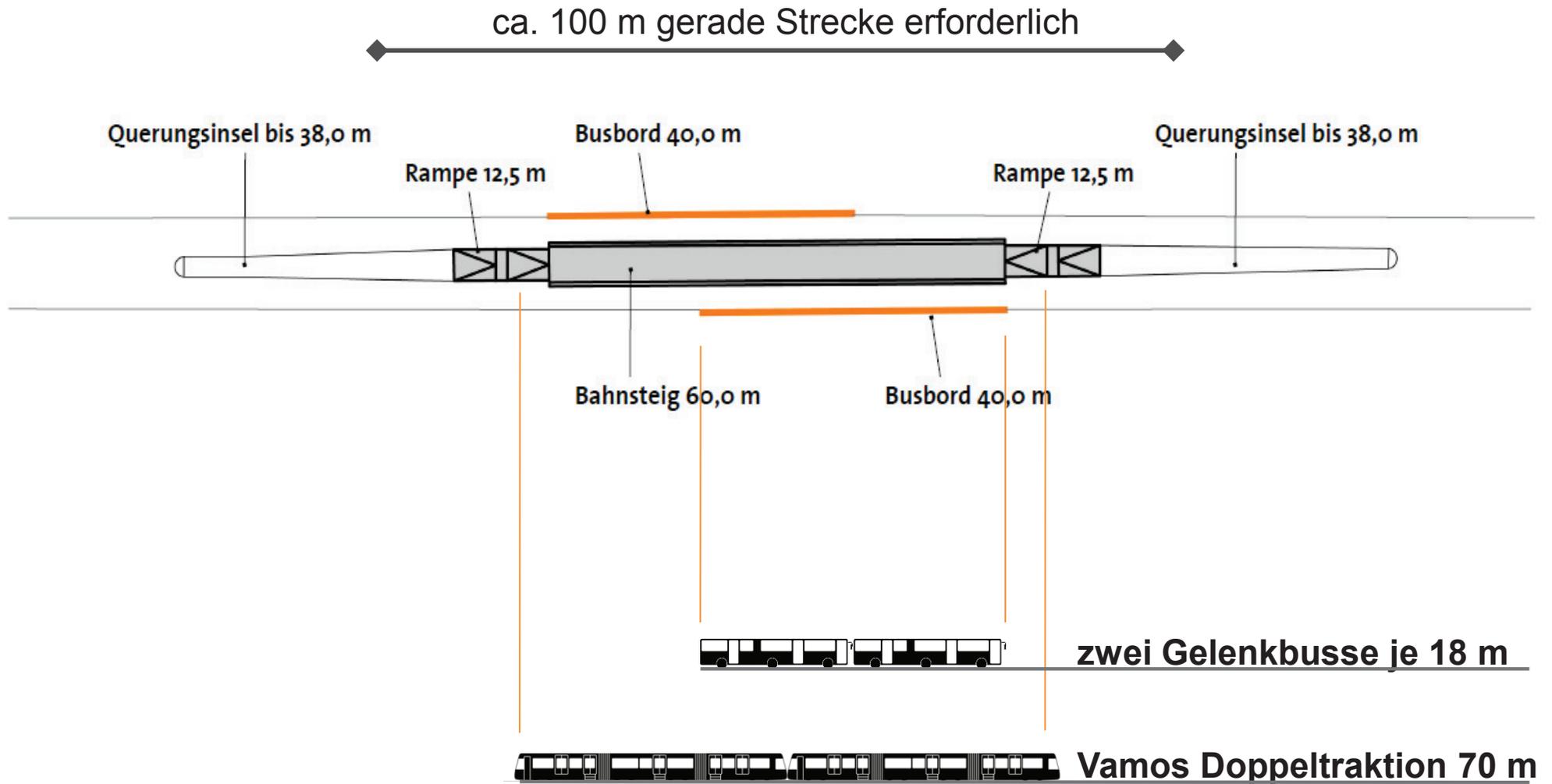


**Einbindung in das
Verkehrs- und Wegenetz**

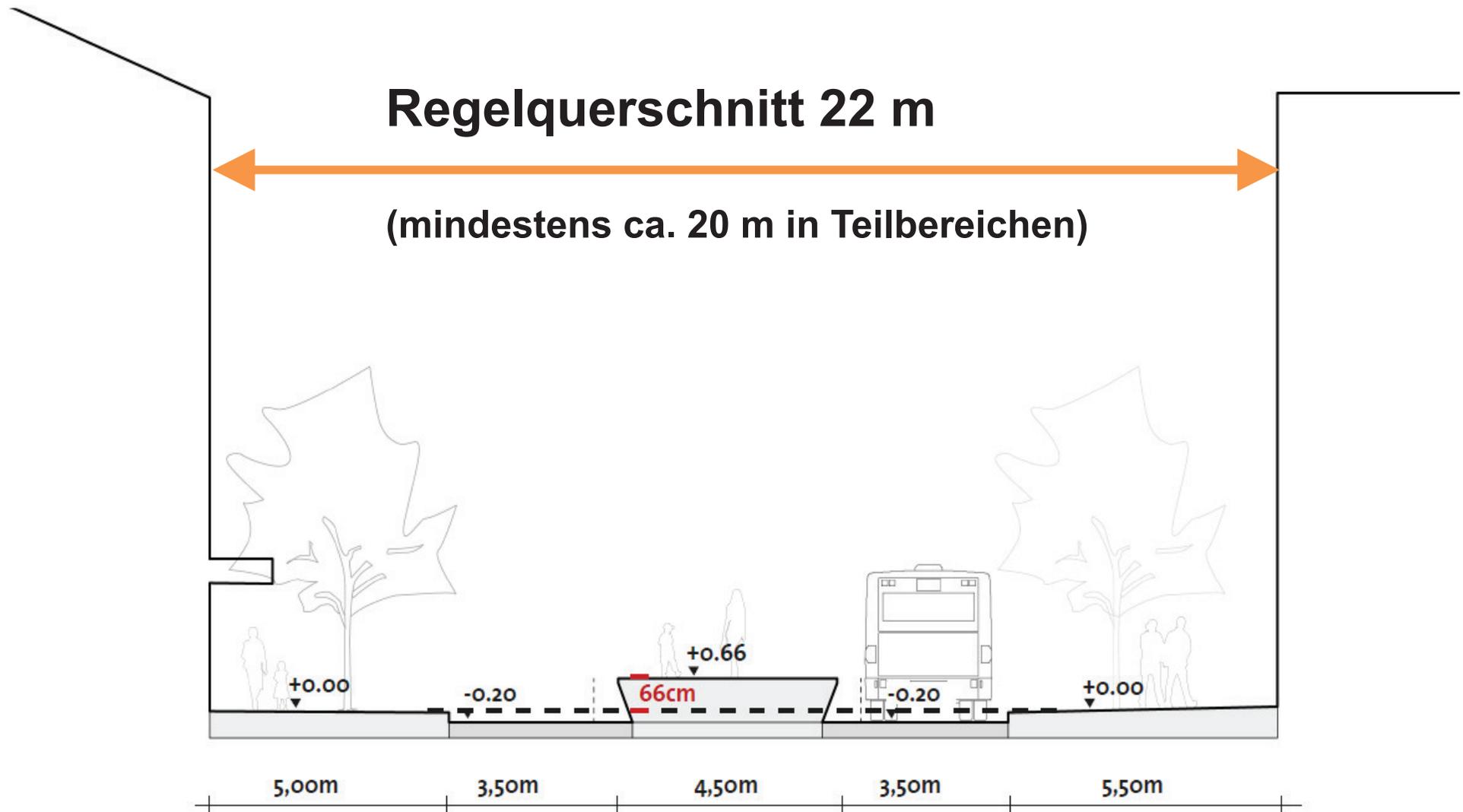


**Städtebauliche
Integration**

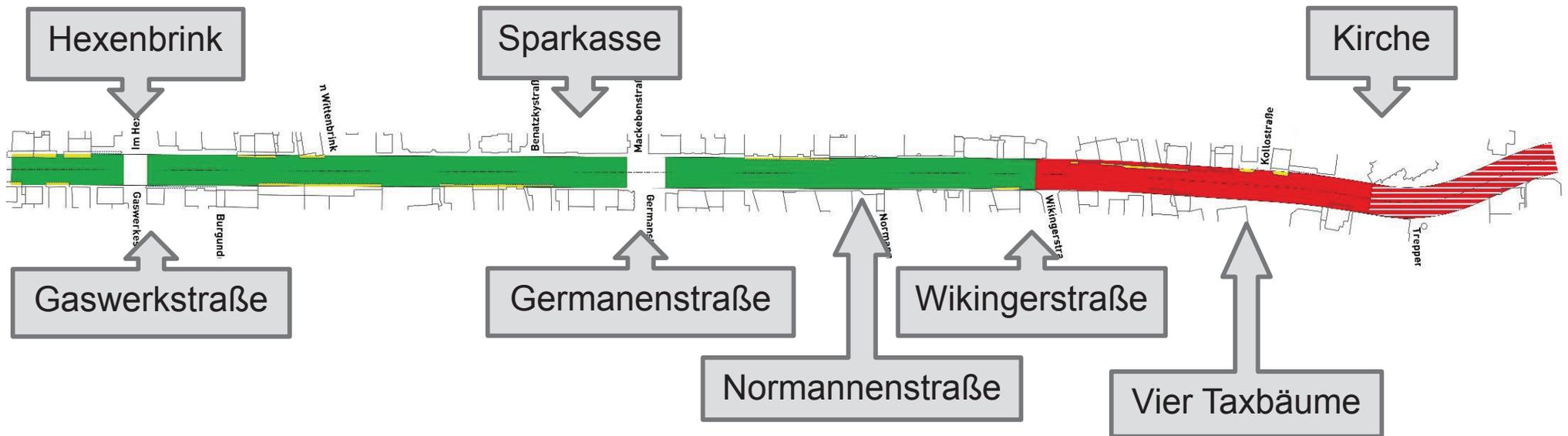
Erforderliche Abmessungen



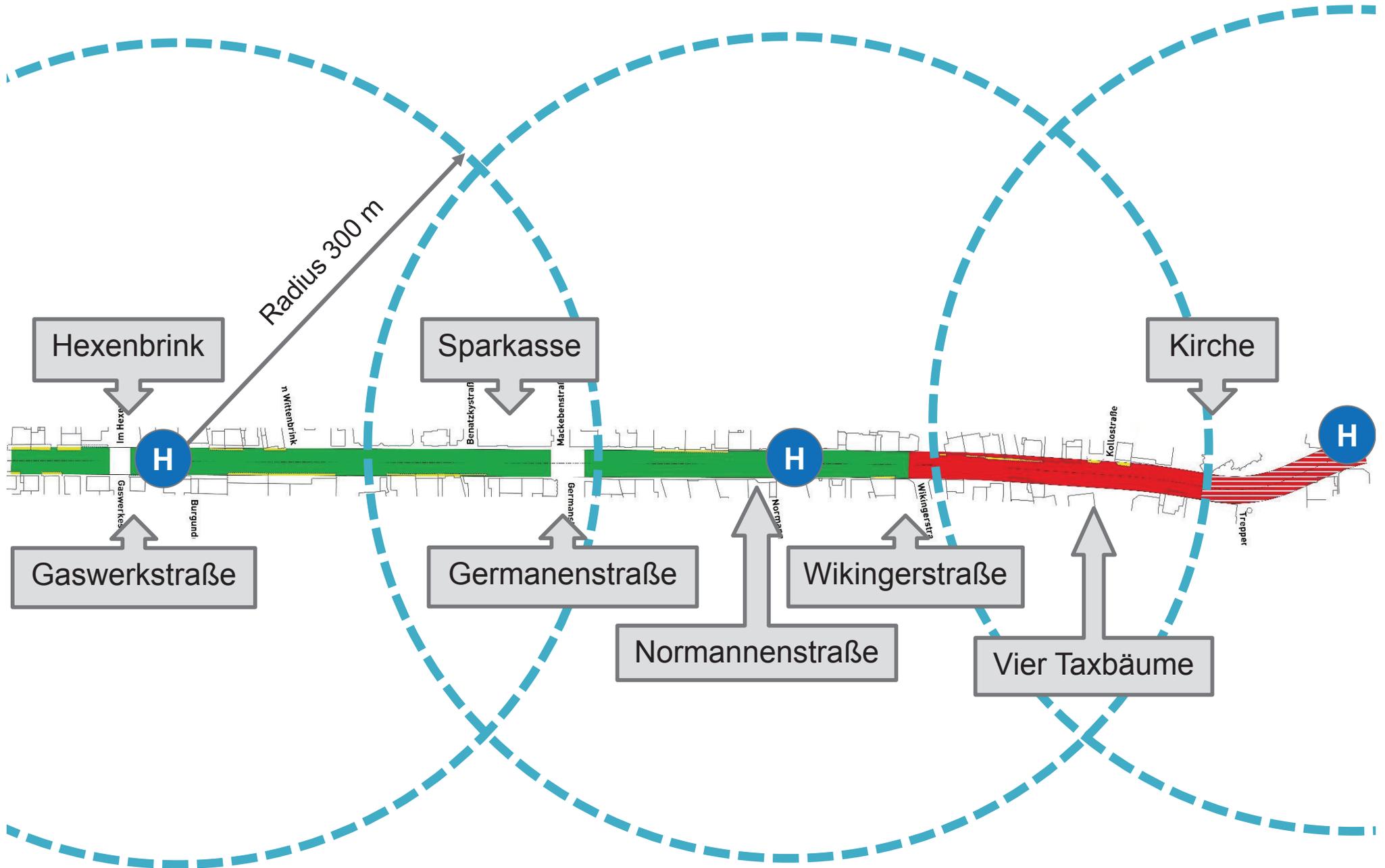
Der Straßenquerschnitt im Bahnsteigbereich



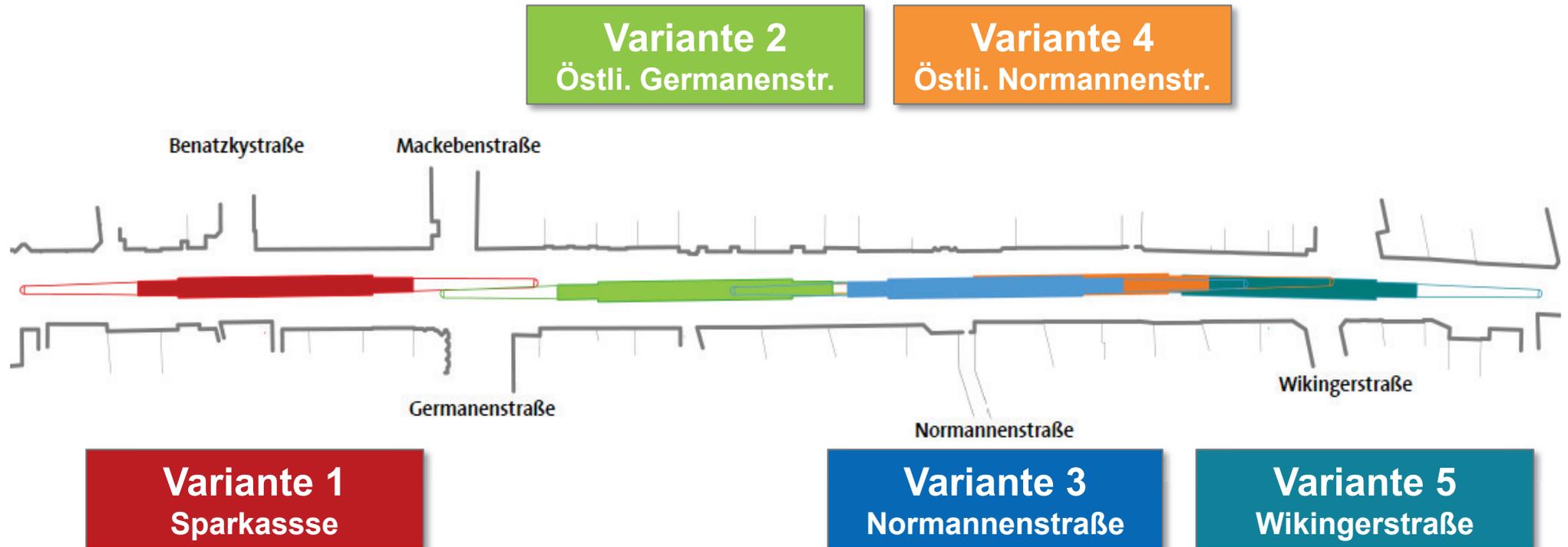
Wo ist der Regelquerschnitt möglich?

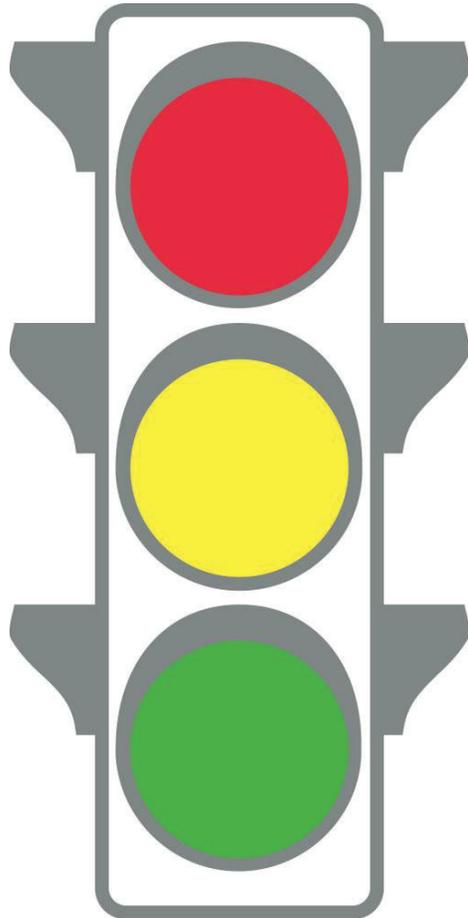


Haltestellenabstände heute ca. 400 - 450 m



Fünf mögliche Standorte im grünen Bereich





Anforderung ist nicht oder sehr schlecht erfüllbar

Anforderung ist weniger gut erfüllbar, bzw. es verbleiben Risiken

Anforderung ist erfüllbar

Anforderungen an den Straßenquerschnitt

	1	2	3	4	5
Gibt es eine gerade Strecke von mindestens 100m?					
Ist der erforderliche Querschnitt von 22m realisierbar?					
Ist der Standort ohne Risiko eines Flächenankaufs realisierbar?					
Reicht der Platz für die Radwegführung?					
Sind Bäume im Haltestellenbereich weiter möglich?					

Bauordnungsrechtliche Anforderungen



Lassen sich Anforderungen der Feuerwehr erfüllen?



Lassen sich notwendige Rettungswege konfliktfrei integrieren?



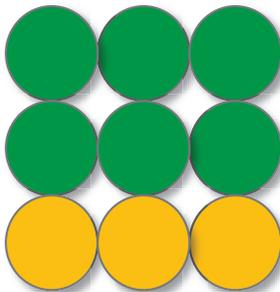
Sind Konflikte mit Grundstückszufahrten vermeidbar?



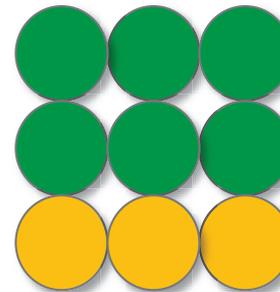
Sind Konflikte mit privaten Stellplätzen vermeidbar?



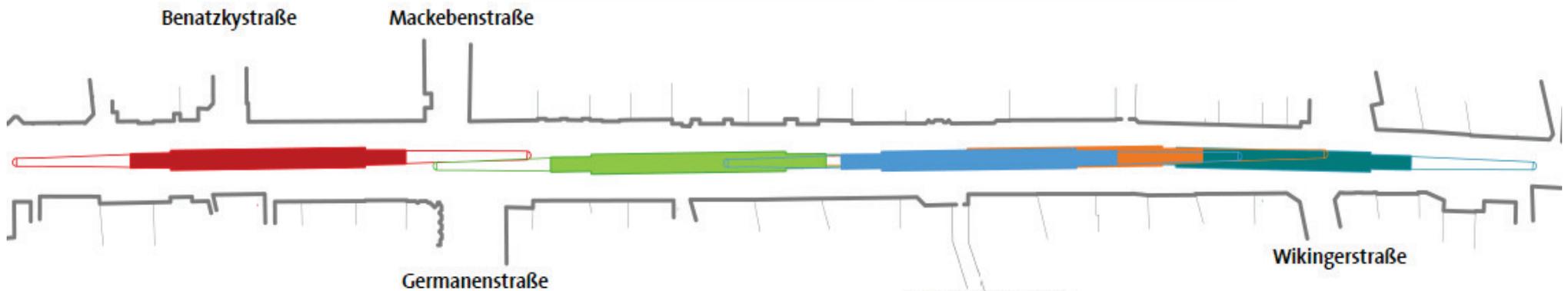
Bewertung der Faktenlage bisher



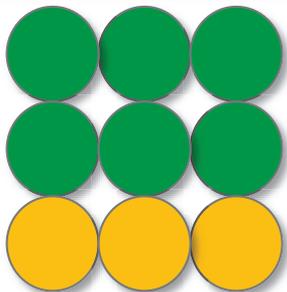
Variante 2
Östli. Germanenstr.



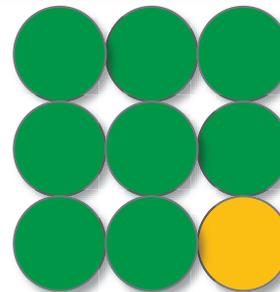
Variante 4
Östli. Normannenstr.



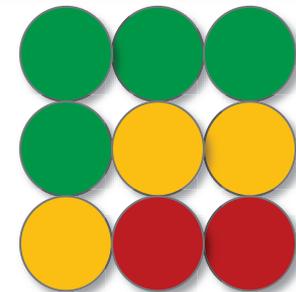
Variante 1
Sparkasse



Variante 3
Normannenstraße



Variante 5
Wikingerstraße



Vor der genauen Betrachtung der Varianten
und den nächsten Bewertungsschritten

Exkurse

Fußgängerquerung

Einzelhandel

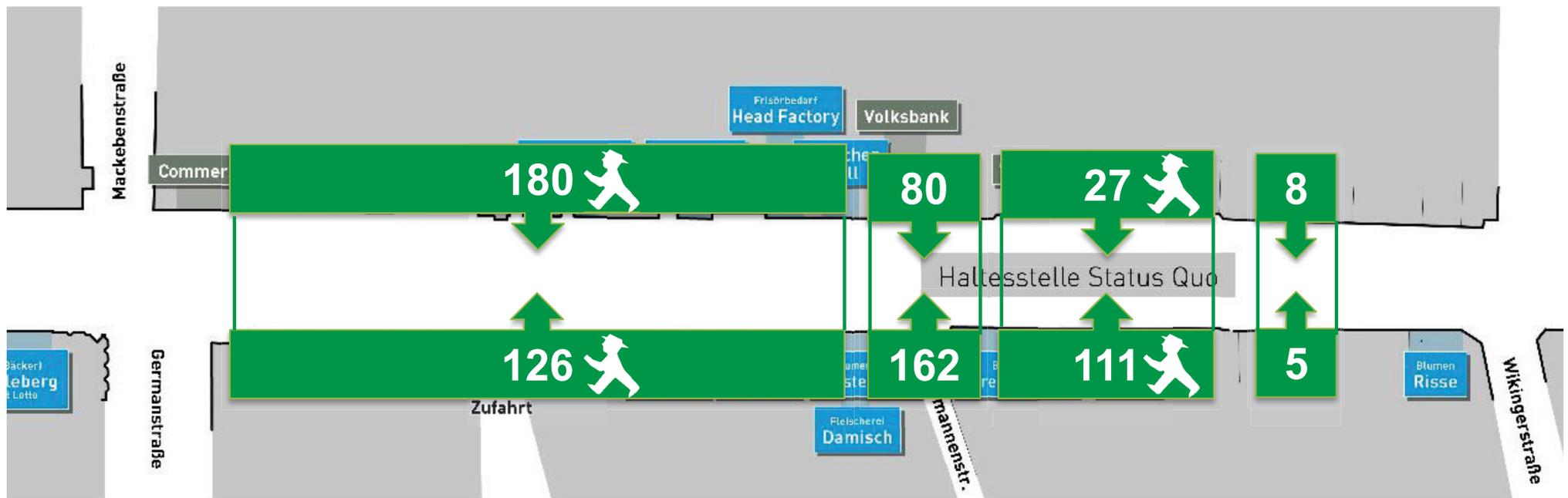
Exkurs

Fußgängerquerung

Ergebnis einer
Verkehrsbeobachtung vom
November 2015



... in der Spitzenstunde 12:30-13:30 Uhr



Fazit

**Es gibt eine erkennbare Konzentration
der Fußgängerbewegung aus Richtung
Normannenstraße**

**Die Querungshäufigkeit nimmt
Richtung Wikingerstraße sehr stark ab**

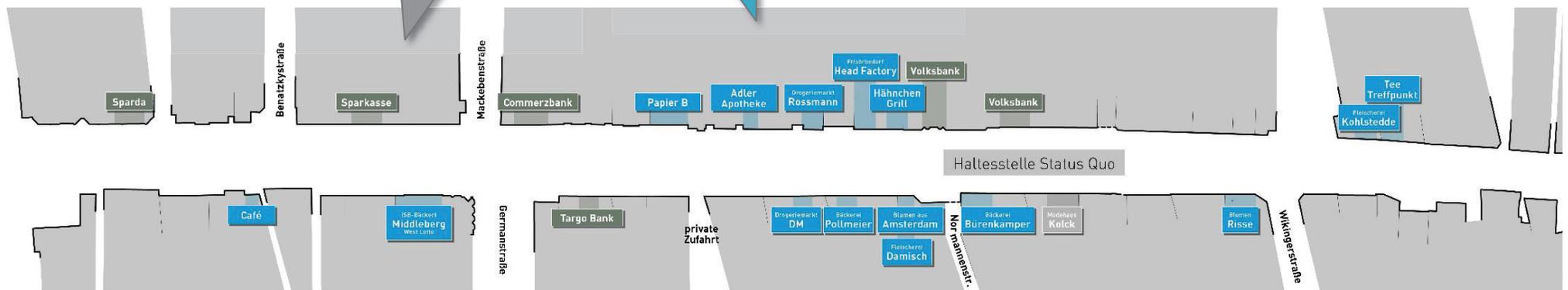
Exkurs Einzelhandel

**Welche Läden in der Hauptstraße könnten
von der Lage der Stadtbahnhaltestelle
abhängig sein?**

Verteilung Einzelhandel und Dienstleistung

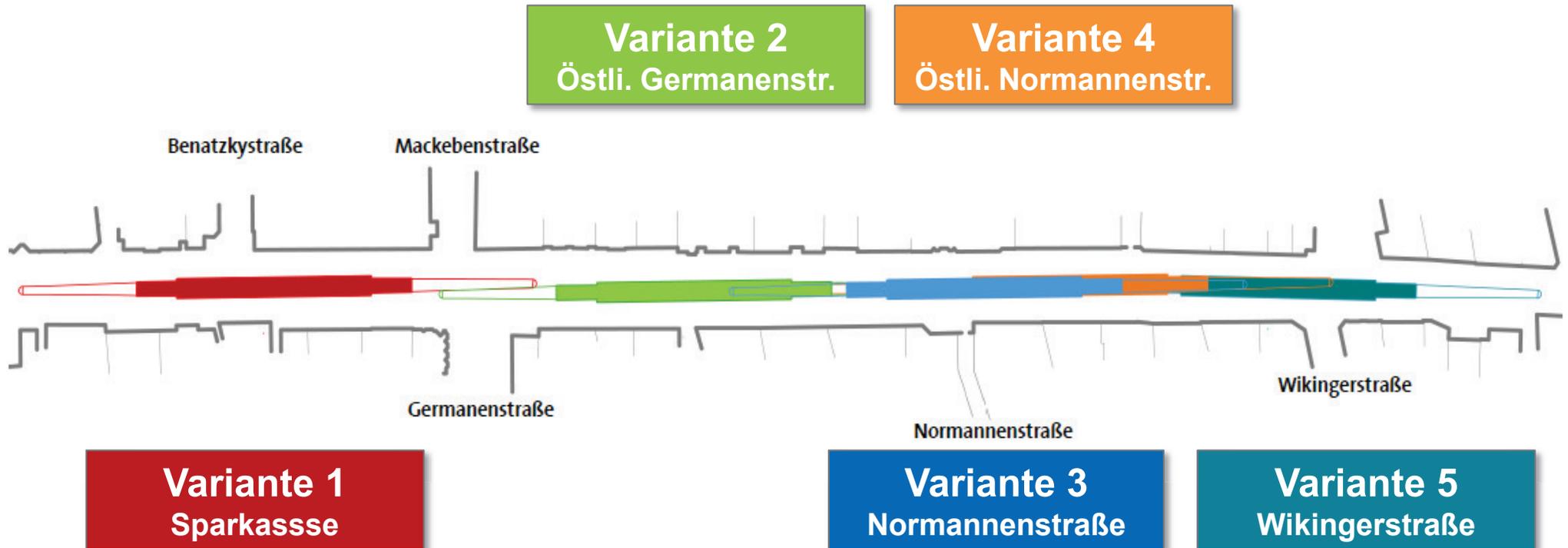
Öffentliche Nutzungen
bzw. Dienstleistung mit
Zielkundschaft (hier
überwiegend Banken)

Läden mit hohem
Anteil an
Laufkundschaft

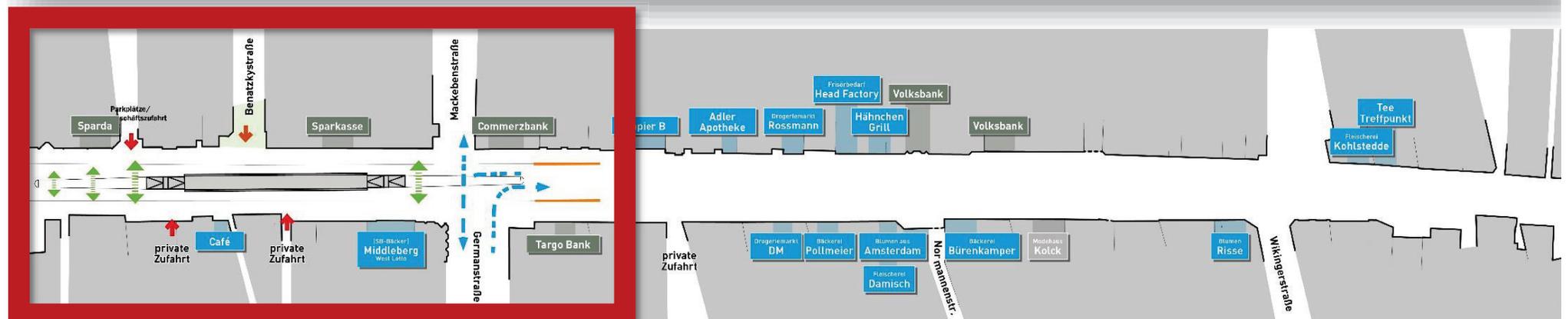
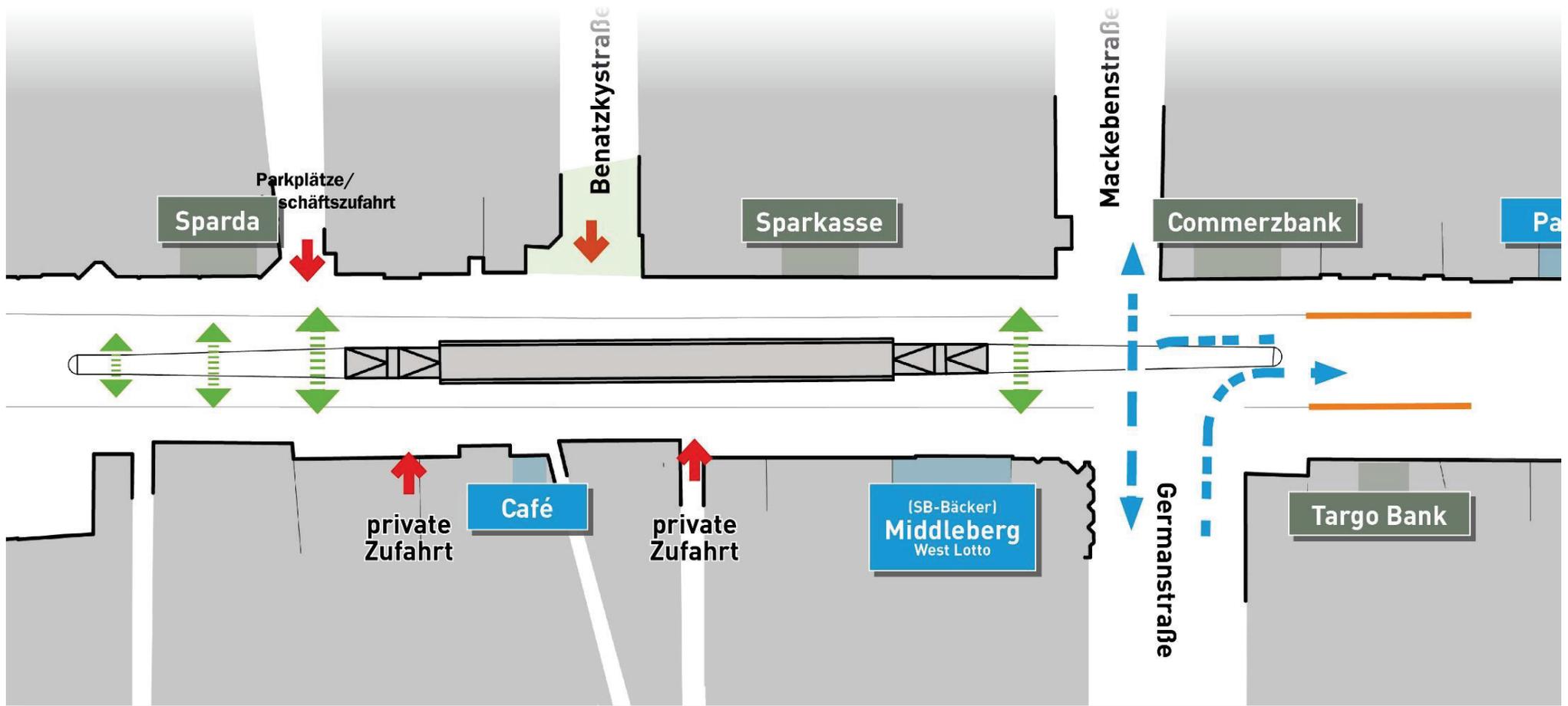


Varianten Diskussion Bewertung

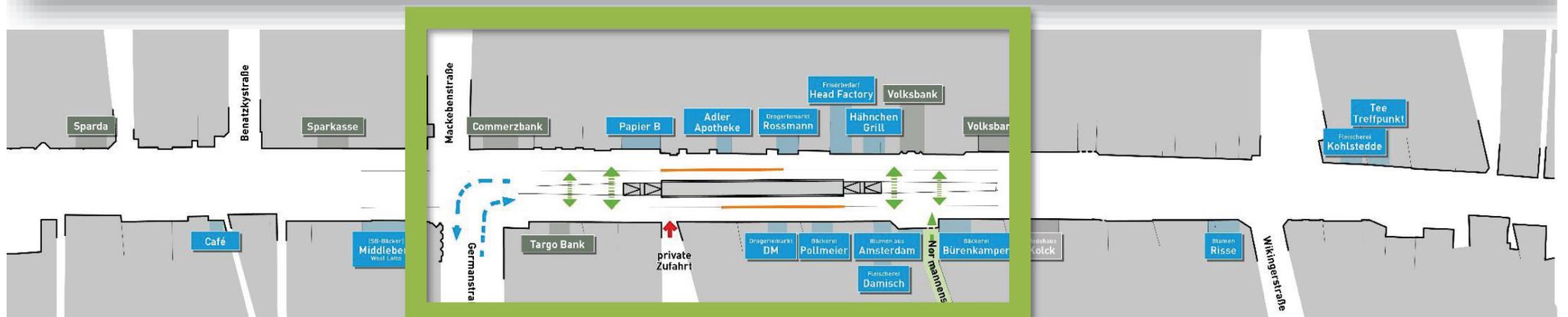
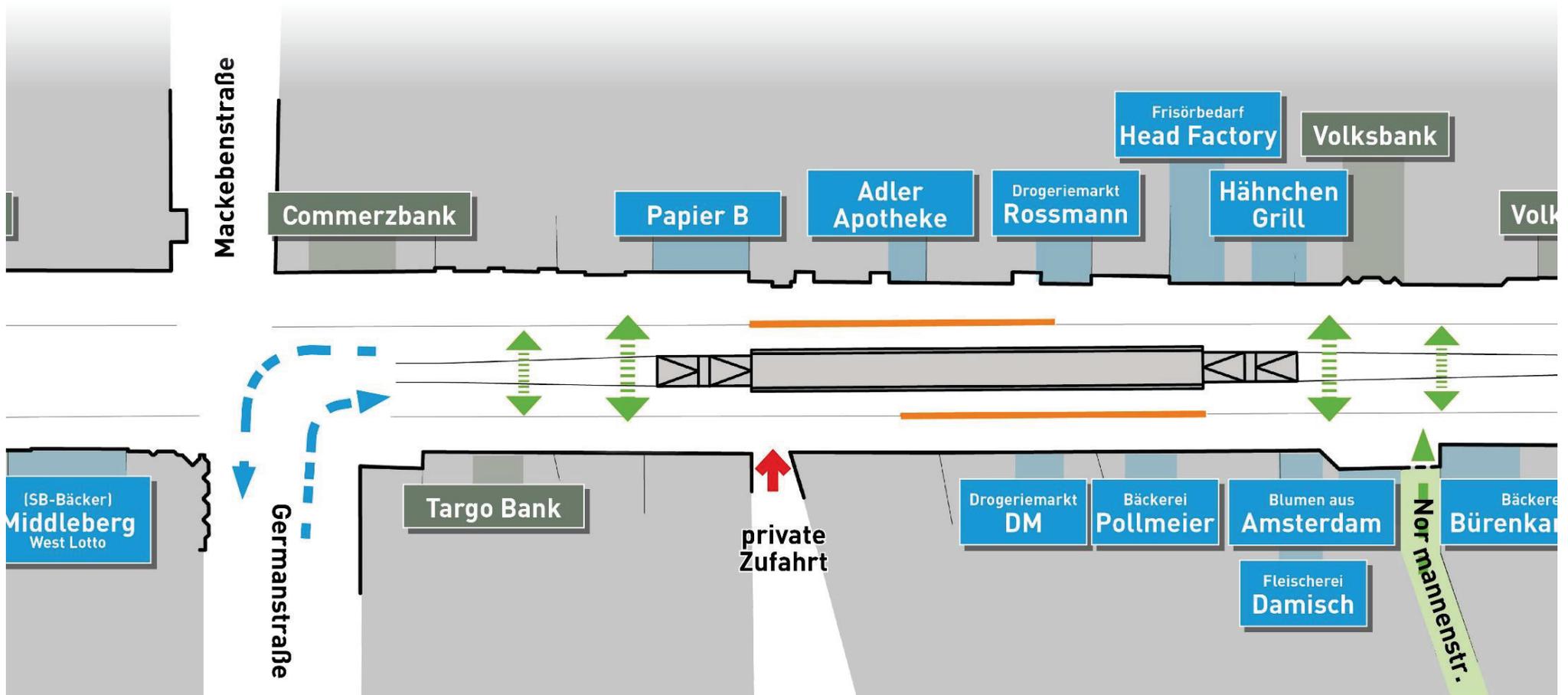
Fünf mögliche Standorte



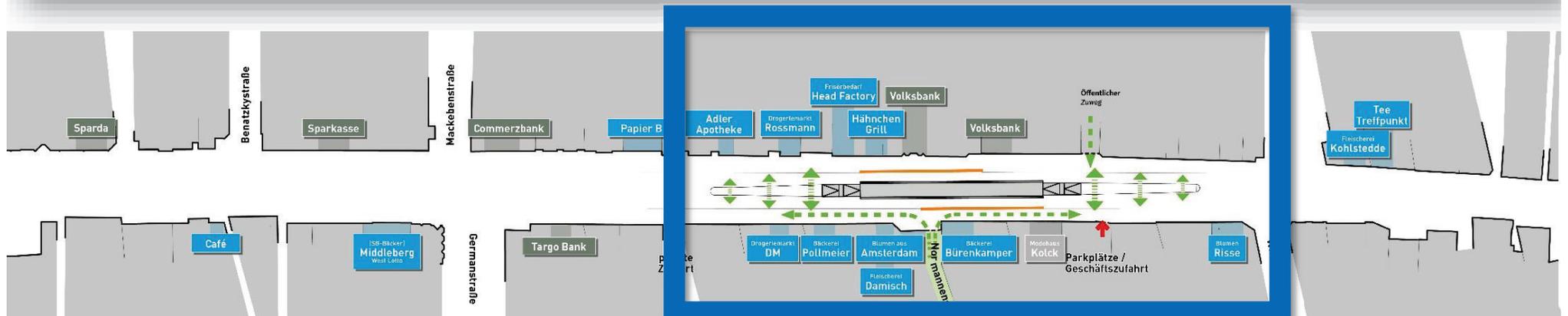
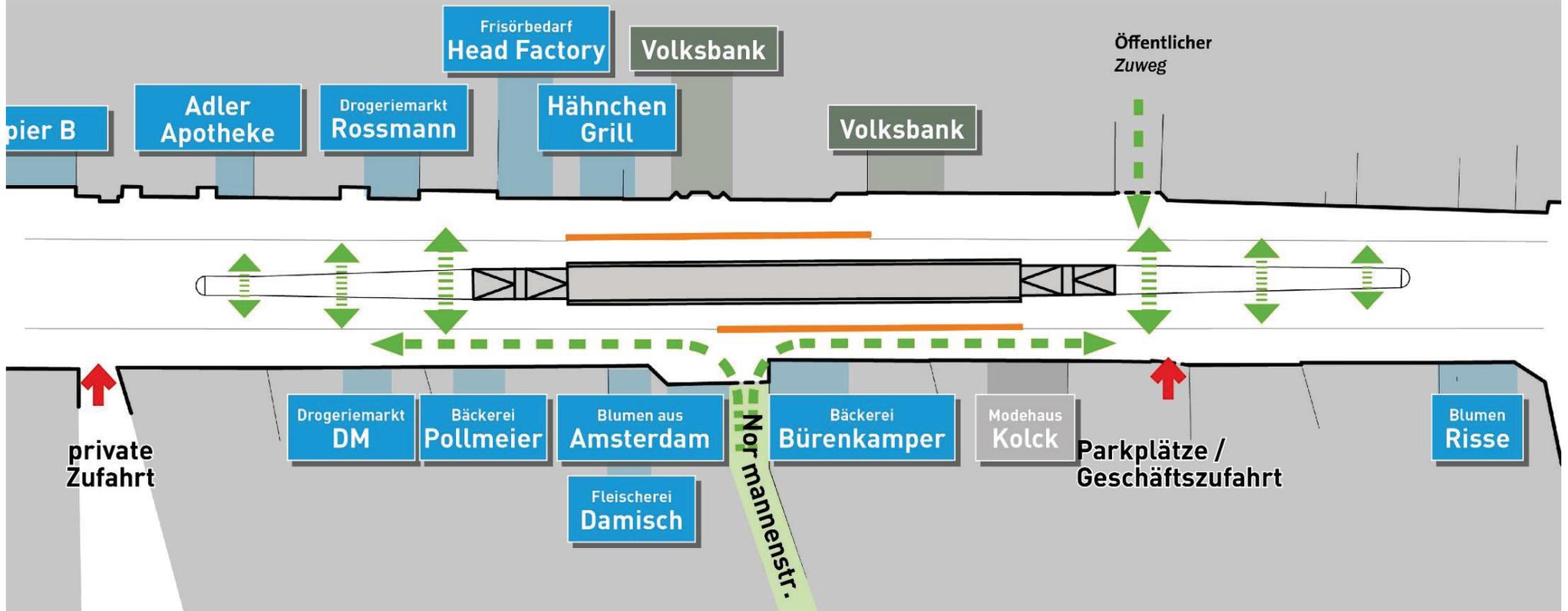
Variante 1: Sparkasse



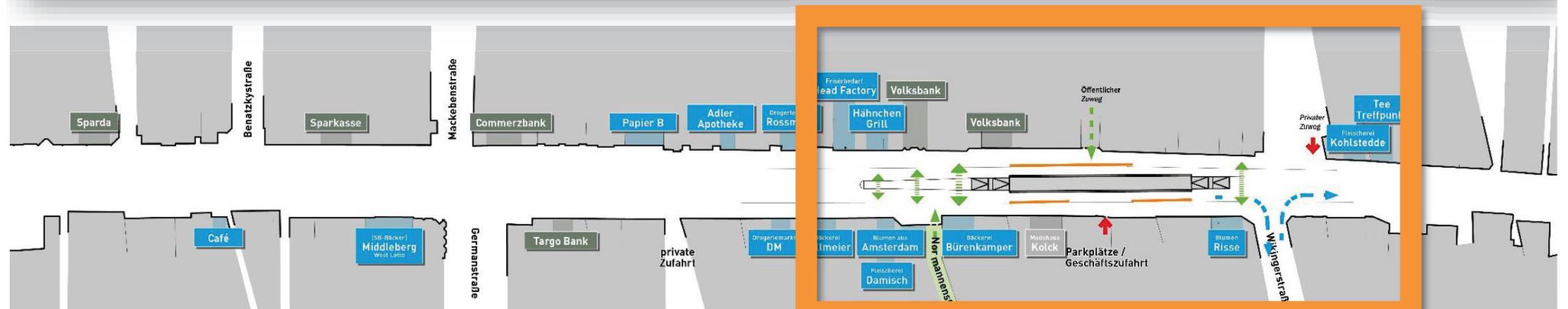
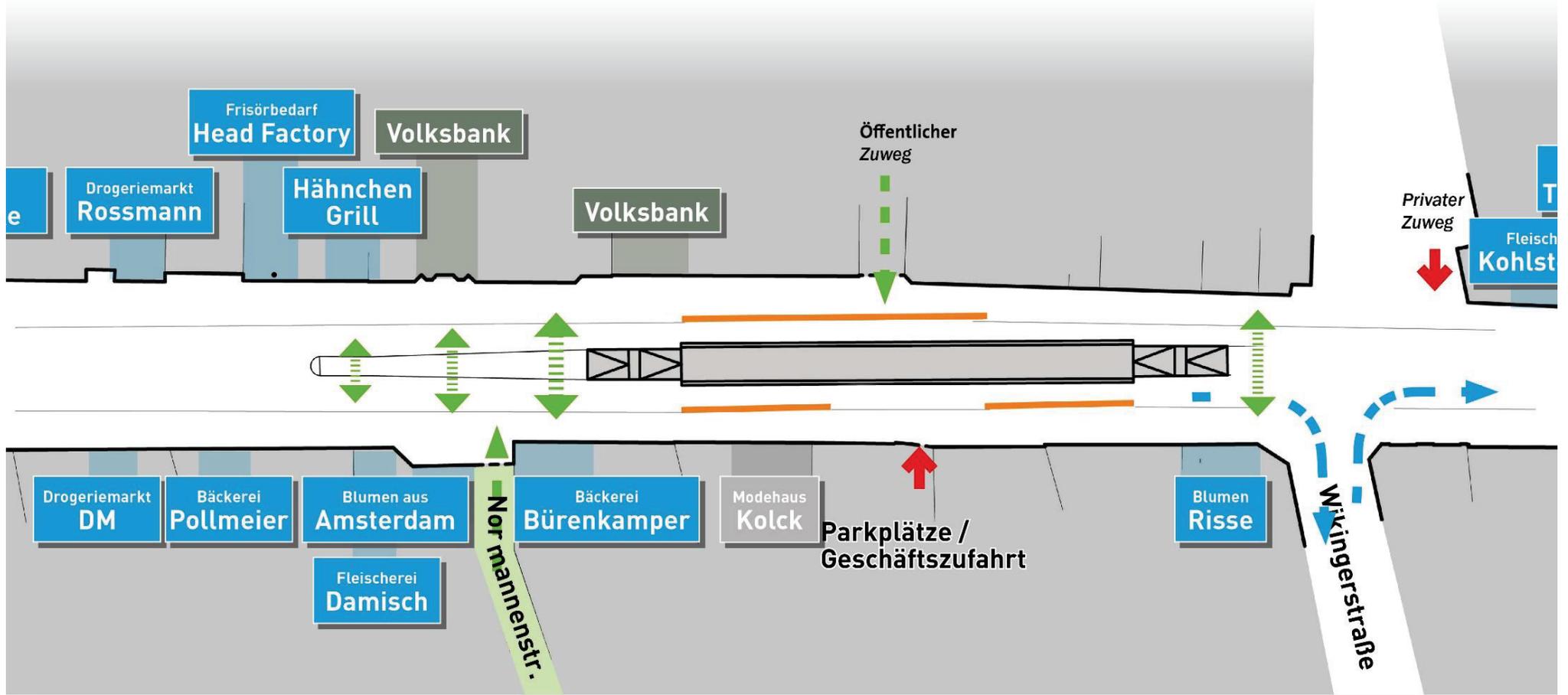
Variante 2: „Östlich Germanenstraße“



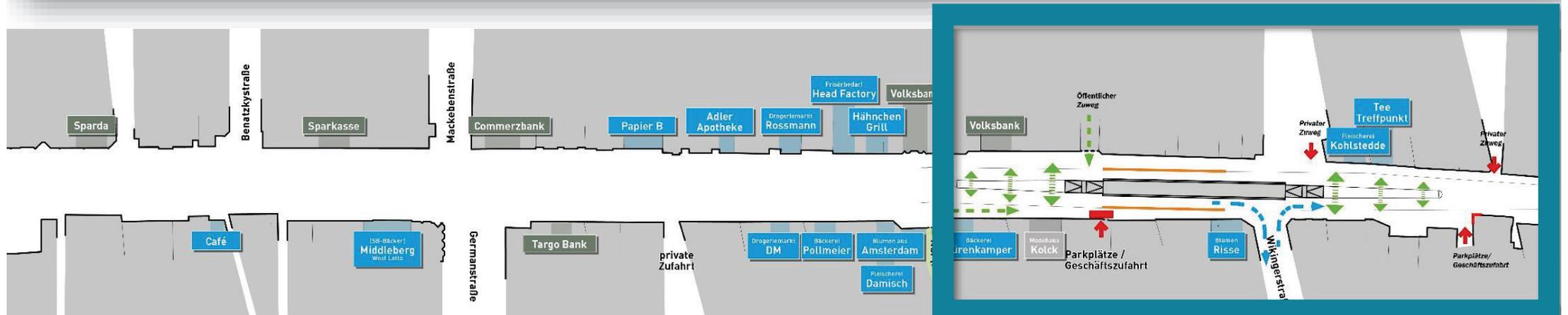
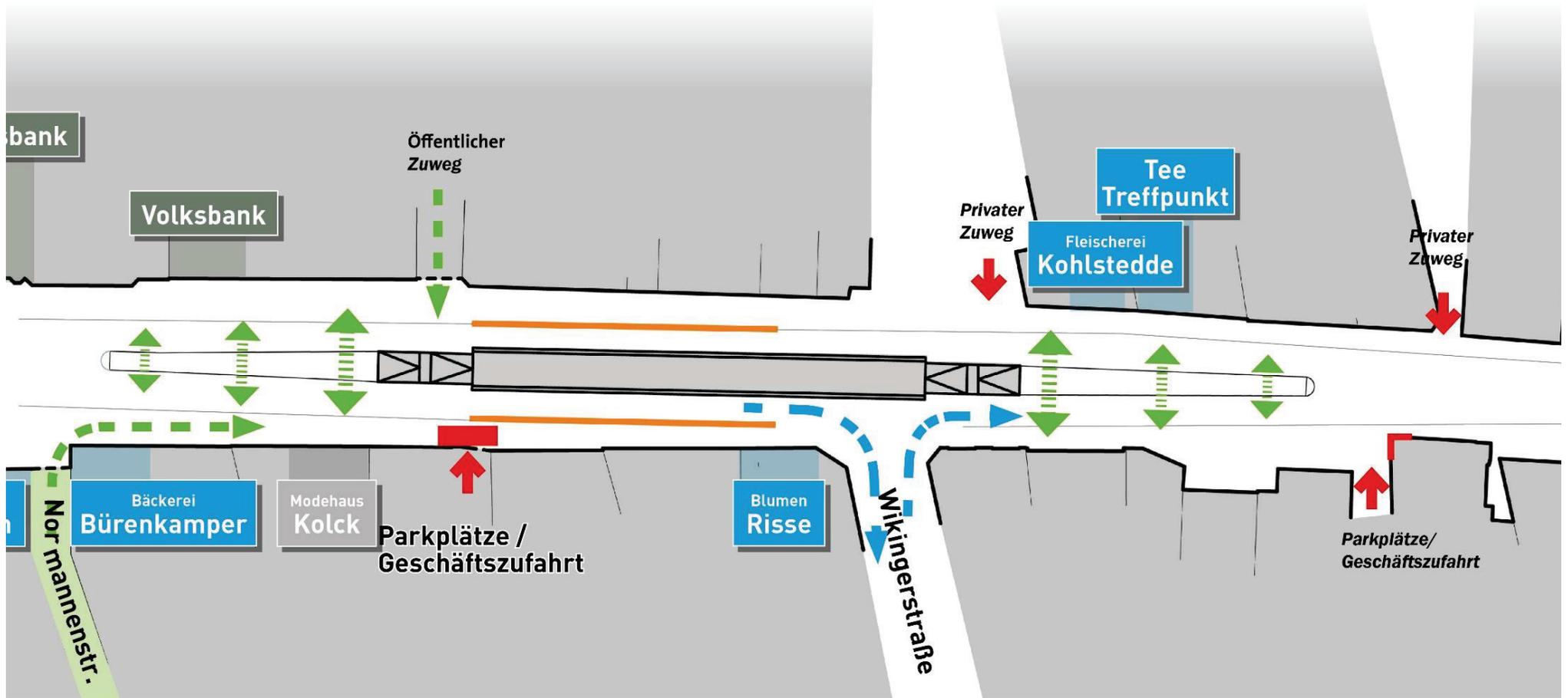
Variante 3: Normannenstraße



Variante 4: „Östlich Normannenstraße“



Variante 5: Wikingerstraße

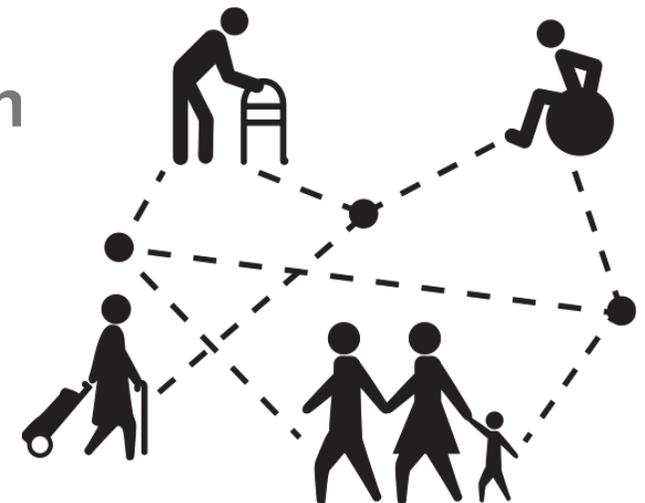


Nehmen die Bahnsteigzugänge vorhandene Fußwegebeziehungen auf?

Lassen sich Konflikte mit Kreuzungen vermeiden?

Läßt sich der Standort mit dem vorhandenen Busnetz vereinbaren?

Passen die Abstände der Haltestellen zueinander?



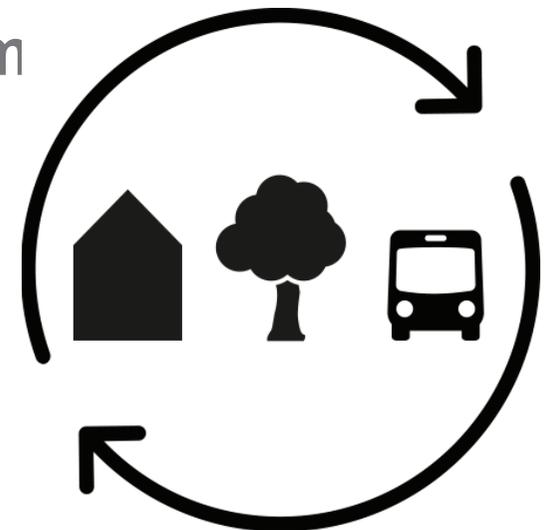
Können die Läden mit Laufkundschaft angebunden werden?

Können öffentliche Nutzungen angebunden werden?

Wirkt die Haltestelle funktional im Stadtraum gut platziert ?

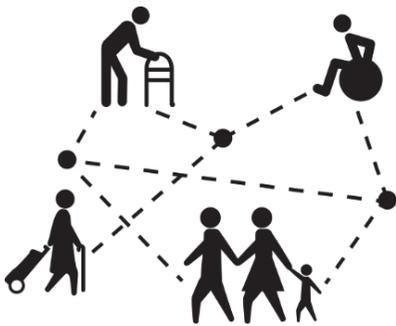
Können Vorbereiche von Geschäften am Standort profitieren?

Ist die Busverknüpfung mit Bahnsteig 2.0 möglich?



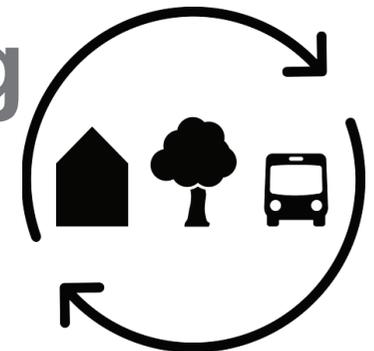
Schritt 2

Diskussion in der Arbeitsgruppe Verkehr am 30.03.2016



Einbindung in das
Verkehrs- und Wegenetz

Städtebauliche Einbindung

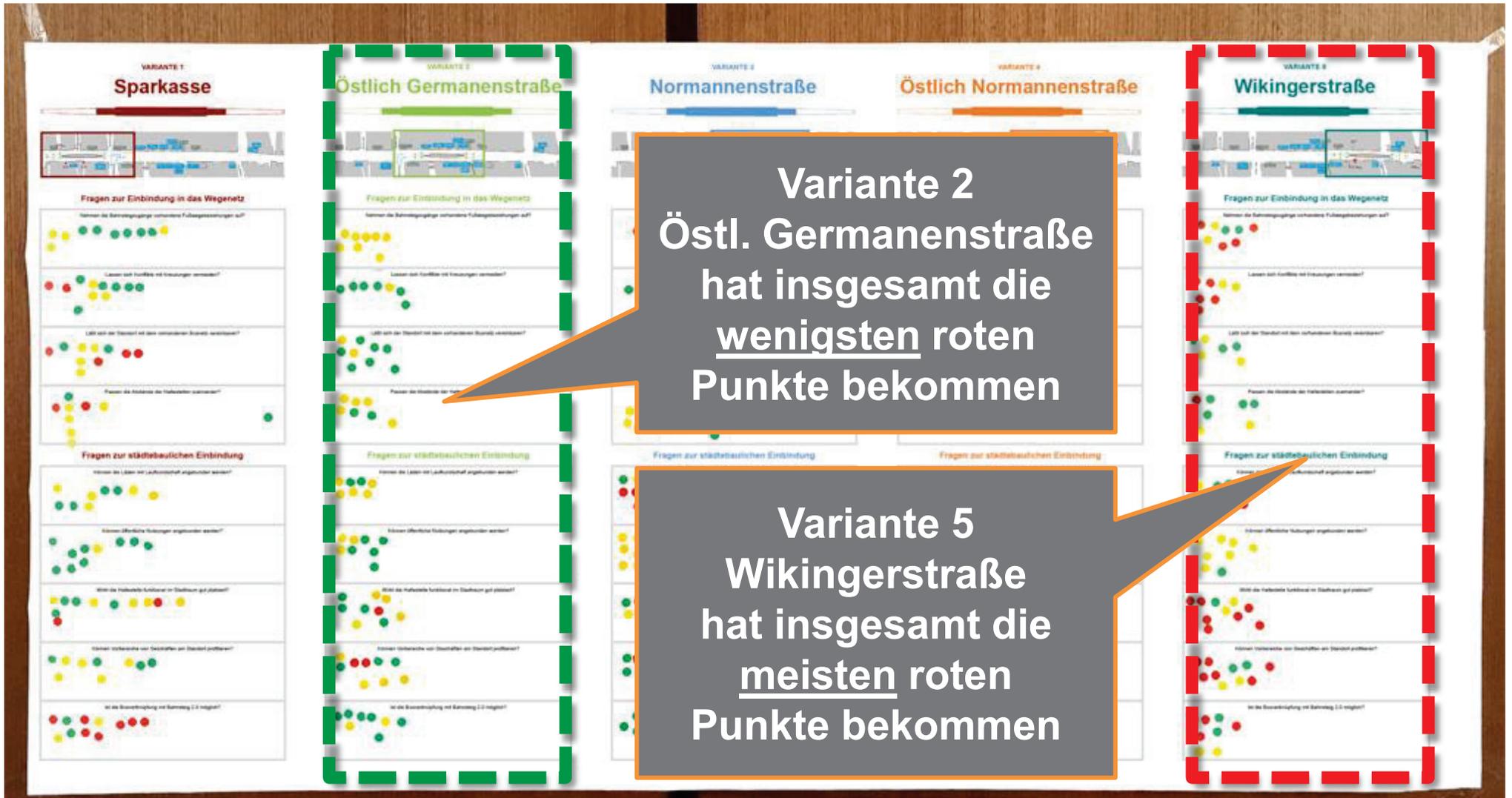


Bewertungsplakat AG Verkehr vom 30.03.16

VARIANTE 1 Sparkasse	VARIANTE 2 Östlich Germanenstraße	VARIANTE 3 Normannenstraße	VARIANTE 4 Östlich Normannenstraße	VARIANTE 5 Wikingerstraße
				
Fragen zur Einbindung in das Wegenetz Sind die Bahnübergänge vorhandene Fußgängerwege auf? Lassen sich Konflikte mit Einbauten vermeiden? Läßt sich der Standort mit dem vorhandenen Standort verankern? Passen die Standorte der Haltestellen zusammen?	Fragen zur Einbindung in das Wegenetz Sind die Bahnübergänge vorhandene Fußgängerwege auf? Lassen sich Konflikte mit Einbauten vermeiden? Läßt sich der Standort mit dem vorhandenen Standort verankern? Passen die Standorte der Haltestellen zusammen?	Fragen zur Einbindung in das Wegenetz Sind die Bahnübergänge vorhandene Fußgängerwege auf? Lassen sich Konflikte mit Einbauten vermeiden? Läßt sich der Standort mit dem vorhandenen Standort verankern? Passen die Standorte der Haltestellen zusammen?	Fragen zur Einbindung in das Wegenetz Sind die Bahnübergänge vorhandene Fußgängerwege auf? Lassen sich Konflikte mit Einbauten vermeiden? Läßt sich der Standort mit dem vorhandenen Standort verankern? Passen die Standorte der Haltestellen zusammen?	Fragen zur Einbindung in das Wegenetz Sind die Bahnübergänge vorhandene Fußgängerwege auf? Lassen sich Konflikte mit Einbauten vermeiden? Läßt sich der Standort mit dem vorhandenen Standort verankern? Passen die Standorte der Haltestellen zusammen?
Fragen zur städtebaulichen Einbindung Können die Läden mit Luftkutschhaft angebunden werden? Können öffentliche Nutzungen angebunden werden? Wird die Haltestelle funktionell im Stadtraum gut platziert? Können Wohnbereiche von Geschäften am Standort profitieren? Ist die Bauverflechtung mit Bahnhöfen L&M möglich?	Fragen zur städtebaulichen Einbindung Können die Läden mit Luftkutschhaft angebunden werden? Können öffentliche Nutzungen angebunden werden? Wird die Haltestelle funktionell im Stadtraum gut platziert? Können Wohnbereiche von Geschäften am Standort profitieren? Ist die Bauverflechtung mit Bahnhöfen L&M möglich?	Fragen zur städtebaulichen Einbindung Können die Läden mit Luftkutschhaft angebunden werden? Können öffentliche Nutzungen angebunden werden? Wird die Haltestelle funktionell im Stadtraum gut platziert? Können Wohnbereiche von Geschäften am Standort profitieren? Ist die Bauverflechtung mit Bahnhöfen L&M möglich?	Fragen zur städtebaulichen Einbindung Können die Läden mit Luftkutschhaft angebunden werden? Können öffentliche Nutzungen angebunden werden? Wird die Haltestelle funktionell im Stadtraum gut platziert? Können Wohnbereiche von Geschäften am Standort profitieren? Ist die Bauverflechtung mit Bahnhöfen L&M möglich?	Fragen zur städtebaulichen Einbindung Können die Läden mit Luftkutschhaft angebunden werden? Können öffentliche Nutzungen angebunden werden? Wird die Haltestelle funktionell im Stadtraum gut platziert? Können Wohnbereiche von Geschäften am Standort profitieren? Ist die Bauverflechtung mit Bahnhöfen L&M möglich?

Gibt es einen ersten Trend?

**Welche Varianten können bisher
insgesamt punkten und welche
Varianten schneiden bereits
sichtbar weniger gut ab?**



Variante 2
Östl. Germanenstraße
hat insgesamt die
wenigsten roten
Punkte bekommen

Variante 5
Wikingstraße
hat insgesamt die
meisten roten
Punkte bekommen

Diese Präsentation enthält urheberrechtlich geschütztes Material und ist ausschließlich als Anlage für die Sitzung Bezirksvertretung Brackwede am 19.05.2016 bestimmt. Sie ist weder vollständig noch auszugsweise zur Veröffentlichung autorisiert.

Projektleitung: moBiel GmbH in Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld

Verantwortlich: moBiel GmbH, Bereich Grundsatz und Netzplanung, Otto-Brenner-Straße 242, 33604 Bielefeld

Städtebaulicher Fachbeitrag und Kommunikationsberatung: Jung Stadtkonzepte, Köln

Layout und Grafik: BW-G, Köln

Inhaltliche Fachbeiträge:

HSV Büro für Stadtverkehrsplanung, Hartmut Hanisch, Bielefeld (Analyse Fußgängerquerungen, Querschnittanforderungen)

Scape Landschaftsarchitekten, Düsseldorf (Bahnsteig 2.0, Darstellung Haltestellenvarianten, Querschnitt)