

Stadt Bielefeld – Büro Oberbürgermeister– 33597 Bielefeld

Bezirksregierung Detmold
Leopoldstraße 15
32756 Detmold

Stadt Bielefeld
Pit Clausen
Oberbürgermeister

Büro Oberbürgermeister
Altes Rathaus
Niederwall 25
33602 Bielefeld

Auskunft gibt Ihnen:
Frauke Ley
Raum 108

Planfeststellung für die Stadtbahnlinie 1; Aus-/ Umbau des Streckenabschnitts Hauptstraße in Bielefeld-Brackwede inklusive 3 Hochbahnsteige zwischen Gaswerkstraße und Jenaer Straße

Hier: Anhörungsverfahren

Telefon: 0521 51 - 2076
Telefax: 0521 51 - 3380
Internet: www.bielefeld.de
E-Mail: frau.ley@bielefeld.de

Bielefeld, 22.10.2018

Sehr geehrte Damen und Herren,
die Stadt Bielefeld nimmt zu o.g. Verfahren wie folgt Stellung:

Belange des Feuerwehramtes:

Es werden im Rahmen der o.g. Maßnahmen folgende Belange vertreten:

- Erreichbarkeit der Gebäude mit Lösch- und Rettungsfahrzeugen
- Löschwasserversorgung

Diese Belange werden von den beabsichtigten Darstellungen / Festsetzungen der anstehenden Planung berührt. Im Straßenverlauf der geplanten Baumaßnahme wird der zweite Rettungsweg für eine Vielzahl von Gebäuden über das Hubrettungsfahrzeug der Feuerwehr sichergestellt. Diese Anleiterbarkeit ist zwingend aufrechtzuerhalten. Daher ergeben sich folgende brandschutztechnische Anforderungen:

Haltestelle Germanenstraße

Für die Gebäude Hausnummer 138 und 142 ist eine Anleiterung des 3. und 4. Obergeschosses mittels Hubrettungsfahrzeug der Feuerwehr zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges erforderlich. Ein Aufstellen des Fahrzeuges ist bei aktuell geplanter Ausführung der Fahrdrähte über der Fahrspur nicht möglich.

Unter Heranziehung der vorgesehenen Bedarfshaltestelle für Busse vor diesen Gebäuden als mögliche Aufstellfläche wird eine Anleiterung möglich (siehe Anlage 1).

Die Haltestelle muss hierfür als Feuerwehraufstellfläche ausgeführt werden und die erforderlichen Parameter nach § 5 BauO NRW und zugehöriger Verwaltungsvorschrift erfüllen:

- a. **Hindernisfreie Ausführung**
- b. **Belastbarkeit für eine zulässige Gesamtmasse von 16t, Achslast von 10 t und einer Bodenpressung von 800KN/m²**
- c. **Eine maximale Neigung von 5 %**

Zudem ist diese Fläche ausschließlich zum Halten für Busfahrzeuge mit anwesendem Fahrer vorzusehen, sodass im Einsatzfall die sofortige Nutzung als Aufstellfläche jederzeit gewährleistet ist (§§ 5, 17 BauO NRW).

Haltestelle Normannenstraße

Im Bereich der Haltestelle Normannenstraße ist eine Anleitung sämtlicher Gebäude mittels Hubrettungsfahrzeug der Feuerwehr zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges in den 3. Obergeschossen auf beiden Fahrbahnseiten erforderlich. Ein Aufstellen des Fahrzeuges ist bei aktuell geplanter Ausführung der Fahrdrähte über der Fahrspur nicht möglich.

Sofern der ca. 1,5 m breite Bereich des geplanten Gehweges, zur Fahrbahn gelegen, durchgängig auf beiden Fahrbahnseiten als Feuerwehraufstellfläche mit den erforderlichen Parameter nach § 5 BauO NRW und zugehöriger Verwaltungsvorschrift mit einer

- a. **hindernisfreien Ausführung**
- b. **Belastbarkeit für eine zulässige Gesamtmasse von 16t, Achslast von 10 t und einer Bodenpressung von 800KN/m²**
- c. **einer maximalen Neigung von 5 %**

ausgeführt wird, ist eine Anleitung möglich (siehe Anlage 2, 3 und 4) (§§ 5, 17 BauO NRW).

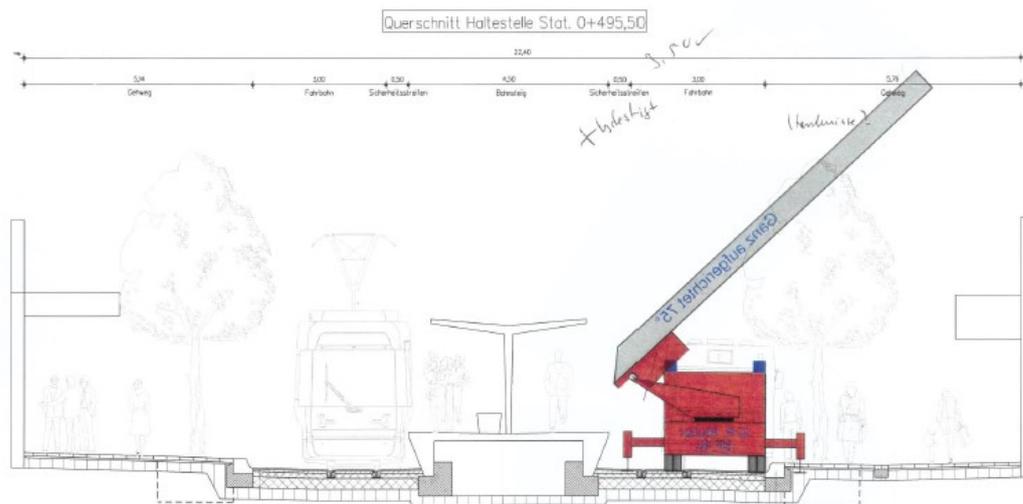
Zudem wird es erforderlich die Fahrdrähte in diesen Bereichen so weit wie möglich an die Fahrbahnmitte Richtung Bahnsteig heranzuführen, um den größten möglichen Abstand zu einem aufgerichteten Leiterpark des Hubrettungsfahrzeuges herzustellen (§ 17 BauO NRW).

Die Ausführung der Verspannungs- und Versorgungsdrähte, auch für die Straßenbeleuchtung, darf ein Anleitern der betroffenen Gebäude nicht behindern. Die Ausführung dieser Drähte ist frühzeitig mit der Feuerwehr Bielefeld Abt. Vorbeugender Brandschutz abzustimmen (§§ 5, 17 BauO NRW).

Bei der geplanten Bepflanzung der betroffenen Bereiche ist darauf zu achten, dass diese ein Anleitern der betroffenen Stellen dauerhaft ermöglichen. Einzelheiten sind frühzeitig mit der Feuerwehr Bielefeld Abt. Vorbeugender Brandschutz abzustimmen (§§ 5, 17 BauO NRW).

Da im Zuge der Baumaßnahmen ein hoher Koordinationsaufwand zur Aufrechterhaltung der Anleiterbarkeit entsprechender Gebäude zu erwarten ist, ist die Feuerwehr Bielefeld, Abtlg. Vorbeugender Brandschutz und Einsatz frühzeitig in die Planung mit einzubeziehen.

Anlage 4



Belange des Umweltbetriebes:

In der Brackweder Hauptstraße sind im angefragten Bereich mehrere Kanalbaumaßnahmen durchzuführen. Zeitgleich mit den Straßenbauarbeiten ist in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr eine Kanalerneuerung in der Hauptstraße zwischen Gütersloher Straße und Lönkert geplant.

Vor einem Ausbau der Hauptstraße ist in diesen Bereichen eine hydraulische Sanierung durch Vergrößerung der Querschnitte durchzuführen. Im Einzelnen sind dies (siehe beigefügten Lageplan):

1. Bei Ausführung der Kanalbaumaßnahme „Westfalenstraße“ ist an die Kanalisation in der Hauptstraße anzubinden. Die südl. Fahrspur ist hiervon betroffen. Die Anbindung ist bereits beim jetzigen Ausbau zu berücksichtigen.
2. Im Rahmen der Kanalbaumaßnahme „Germanenstraße“ ist eine vollständige Querung der Hauptstraße erforderlich. Die Querung ist bereits beim jetzigen Ausbau zu berücksichtigen.
3. Im Bereich der Haltungen 6661,502 und 6661,503 liegen unzureichende hydraulische Verhältnisse vor. Durch eine zusätzliche Verbindung zu dem südl. gelegenen Schacht 6661,8750 lassen sich die Verhältnisse verbessern. Sollte dies nicht möglich sein, ist alternativ die Vergrößerung der Haltung 6661,503 erforderlich. Zusätzlich wird empfohlen die Haltung 6661,502 nach Möglichkeit zu vergrößern.
4. Im Bereich der Haltungen 6661,500 verfügt der RW-Kanal über eine unzureichende hydraulische Leistungsfähigkeit und ist zu vergrößern. Erst durch eine TV-Befahrung im Juli 2017 wurde festgestellt, dass der vorh. Durchmesser lediglich DN 200 statt wie bisher angenommen DN 300 beträgt.
5. Der RW-Kanal verfügt über eine schlechte hydraulische Leistungsfähigkeit. Eine Vergrößerung der Haltungen wird von 700.41 empfohlen.
6. Im Rahmen der Kanalbaumaßnahme „Ziehrerstraße“ ist eine vollständige Querung der Hauptstraße erforderlich. Die Querung ist bereits beim jetzigen Ausbau zu berücksichtigen.

Die Planung und Ausführung der Maßnahmen, bei denen aus hydraulischen Gründen Sanierungen erfolgen sollen, werden mit dem Amt für Verkehr abgestimmt.

Schäden an den Hauptkanälen sowie den Anschlussleitungen sollen im kommenden Jahr (2019) behoben werden.



Aussagen zum Stadtbild - Hauptstraße Brackwede

Die Hauptstraße in Brackwede ist beidseitig von einer mehrgeschossigen Bebauung gesäumt.

Wie im Erläuterungsbericht (Anlage 1, Ziffer 2.5 des Genehmigungsverfahrens) beschrieben ist, weisen die vorhandenen Bäume (überwiegend *Ginkgo biloba*) eine geringe Vitalität auf. Es ist vorgesehen, für die durch den Umbau entfallenden Bäume beidseitig wieder stadtvträgliche Bäume, als gestalterisches, lineares Element zu pflanzen. Die neuen Bäume sollen mit einer Unterflurverankerung in der Baumgrube verankert werden.

Gemäß dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 8, Seite 6 des Genehmigungsverfahrens) weisen die Ginkgos einen stockenden Wuchs auf. Dies ist allerdings nicht alleine auf die Art zurückzuführen. Vielmehr konnten sich die Bäume aufgrund der schlechten Standortbedingungen nicht normal und arttypisch entwickeln. Aus diesem Grund haben die Ginkgos in den letzten ca. 30 Standjahren – bis auf wenige Ausnahmen - auch keine natürliche Krone ausgebildet.

Anhand beigefügten Pläne ist zu erkennen, dass aufgrund der neuen Ausbauquerschnitte die neuen Baumstandorte um ca. 2 bis 2,50 m nach außen zur Bebauung hin verschoben werden sollen. Dadurch wird der Abstand zu den Gebäuden weiter verringert werden. Durch die unmittelbare Nähe zu den Fassaden besteht die Gefahr der Verdunkelung der angrenzend vorhandenen Wohn- und Geschäftsräume.

Die geplanten neuen Baumstandorte

Die Darstellung der Parkplätze und Baumscheiben/Baumgruben ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und nur nachrichtlich dargestellt.

Werden die Maße des angegebenen Ausbauquerschnittes zu Grunde gelegt, sind Bauquartiere mit einer Breite von 2 m vorgesehen.

Um das Lichtraumprofil von 4,50m Höhe für den Straßenverkehr dauerhaft von Astwerk freihalten zu können, sollten Bäume mind. 2. Ordnung gepflanzt werden. Diese Bäume entwickeln in der Regel eine ausgeprägte Krone von mind. 8,00m Breite. Kleinere Bäumen können wuchsbedingt nicht auf 4,00m Kronenansatzhöhe für ein erforderliches Lichtraumprofil von 4,50m Höhe aufgeastet werden bzw. können nicht schon im Vornherein als Alleebaum mit einem Kronenansatz von 3,50m geliefert werden.

Anhand der vorliegenden Leitungspläne liegen die neuen Baumstandorte über Leitungsverläufen. Oberleitungen, die die Straße queren sind nicht Bestandteil der vorliegenden Pläne. Ein daraus entstehender Konflikt mit den Baumstandorten kann somit nicht ausgeschlossen werden.

Empfehlungen für die Baumpflanzung

Bautechnische Vorgaben:

Die „Empfehlungen für Baumpflanzungen Teil 1 und 2“ der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V. (FLL-Richtlinien) sollten für die neuen Baumstandorte beachtet werden. So sollten

- den neu zu pflanzenden Bäumen ein Wurzelraum mit Baumgrubenssubstrat von mind. 12 m³ zur Verfügung gestellt werden, ggf. auch unter den befestigten Flächen der angrenzenden Straßen, Rad- und Fußwege und Stellplätzen.
- Das Baumgrubenssubstrat, überbaubar, verdichtbar auf ≥ 45 MN/m² sollte mit dem Untergrund zu verzahnt werden.
- Wurzellockstoff sollte auf der Baumgrubensohle aufgebracht werden.
- Ausreichend große Baumglocken aus Beton zum Schutz des Wurzelballens sollten eingebaut werden.
- Belüftungs- und Bewässerungssysteme sollten vorgesehen werden. Auch wenn nicht Bestandteil der FLL, empfehlen wir an diesem Extremstandort eine automatische Bewässerungsanlage einzubauen.
- Baumgitter als Anfahrtschutz sollten aufgrund der kleinen Baumstandorte und dem engen Straßenraum sowie der heute bereits sichtbaren, zahlreich vorhandenen Anfahrtschäden vorgesehen werden.
- das Lichtraumprofil von 4,50m zum Straßenraum sowie ein ausreichender Abstand zu den angrenzenden Fassaden sollte eingehalten werden. Dies ist bei der Auswahl der Baumart(en) zu berücksichtigen.

Die Merkblätter der Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA)

sowie Vorgaben der Stadtwerke Bielefeld sind in Bezug auf die Abstände der Bäume zu unterirdischen Leitungen und Kanälen einzuhalten. Wir gehen davon aus, dass die Baumstandorte von 660 mit den betreffenden Ver- und Entsorgungsträgern in frühestmöglicher Planungsphase abgestimmt werden.

Den vorliegenden Leitungsplänen (Anlage 6 des Genehmigungsverfahrens) nach zu urteilen, müssen alle vorhandenen Leitungen verlegt oder geschützt werden, wenn die dargestellten Baumstandorte realisiert werden sollen. Ggf. – wo dies nicht möglich ist – können Bäume auch für einen temporären Zeitraum (10 bis 15 Jahren), z.B. in oberirdischen Behältnissen (mobiles Grün), vorgesehen werden.

Aus gestalterischen Gründen empfehlen wir für die neu zu pflanzenden Bäume eine Unterflurverankerung. Für eine ausreichende Standsicherheit der Bäume ist diese bereits bei der Herstellung der Baumgruben mit einzubauen und im gewachsenen Boden zu verankern. Alternativ kann der Einbau einer Baustahlmatte unterhalb des Ballens vorgesehen werden.

Die Größe der Baumscheiben von ca. 2 x 2m ist kaum geeignet für eine Begrünung mit Bodendecker, krautigen Pflanzen oder Rasen. Aus diesem Grund wird empfohlen, die Baumscheiben mit luft- und wasserdurchlässigen Baumrosten abzudecken. Diese sollten aus gestalterischen Gründen optisch konform mit dem notwendigen Anfahrtschutz vorgesehen werden. Der Anfahrtschutz wiederum, sollte aufgrund der heute an den Bäumen bereits sichtbaren Anfahrtschäden in massiver Ausführung erfolgen.

Nach Fertigstellung der Baumstandorte ist eine Fertigstellungspflege gem. DIN 18 916/18 917 im ersten Jahr nach der Pflanzung sowie eine Entwicklungspflege gem. DIN 18 919 im 2. und 3. Jahr durchzuführen.

Die Ausführung der Pflanz- und Pflegearbeiten sollte durch qualifizierte Fachbetriebe des Garten- und Landschaftsbaus durchgeführt werden.

Empfehlung Pflanztypus und Baumart(en):

Der optimale Stadt-/Straßenbaum sollte extrem trockenheitsresistent sein, eine große Blattoberfläche haben um möglichst viel Sauerstoff zu produzieren und Partikel aus der Luft filtern zu können.

Aufgrund der Nähe der vorgesehenen Baumstandorte zu den Fassaden (ca. 4 bis 4,50m) sollte eine schnittverträgliche Baumart ausgewählt werden. Die Gehölze sollten als Spalier- oder Formgehölz gepflanzt und durch 1-2 malige Schnittmaßnahmen (Formschnitte) im Jahr schlank gehalten werden. Hierdurch können die Kronen von den angrenzenden Fassaden und den Oberleitungen der Stadtbahn ferngehalten und eine schmale und lineare Begrünung des Straßenraumes entwickelt werden.

Durch regelmäßige Kronenschnitte kann zudem bei diesen kleinflächigen Baumstandorten das Verhältnis von Kronen- und Wurzelvolumen positiv beeinflusst und ausgeglichen werden.

Für regelmäßige Kronenschnitte in Frage kommende Baumgattungen/-arten sind z.B. Ahorn, Hainbuche, Linde, Amberbaum.

Die Benennung der neuen Baumarten für die Hauptstraße in Brackwede ist nicht Gegenstand dieser Stellungnahme und wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Folgekosten für die Grünunterhaltung

Vor Übernahme der Bäume in die Unterhaltung durch den Umweltbetrieb (UWB) sind die Folgekosten mit der Grünunterhaltung des UWB abzustimmen und ab dem Zeitpunkt der Übernahme dem UWB zur Verfügung zu stellen.

Belange des Umweltamtes:

Lärmschutz

Die schalltechnische Untersuchung v. 05.10.2017, Ing.-Büro I.B.U., Essen ist plausibel. Die Plausibilität der Eingangsgrößen für den Schienenverkehr und den Straßenverkehr konnten nicht validiert werden und werden als zutreffend vorausgesetzt.

Die mit der planbedingten Zunahme der Lärmbelastung einhergehenden Ansprüche auf passiven Schallschutz für die entsprechenden Geschosse der Immissionsorte Hauptstraße Nr. 94, 96, 98, 103 (Fassade a), 105 und 107 sind zu erfüllen.

Darüber hinausgehend bitten wir, passiven Schallschutz auch für den Immissionsort Hauptstraße Nr. 27 (Fassade a, Erdgeschoss) aufgrund der Lärmpegelzunahme nachts durch den Gesamtverkehrslärm Straße + Schiene ergänzend festzulegen.

Immissionsschutzmaßnahmen während der Bauphase der Stadtbahnlinie sind im konkreten Einzelfall zu beurteilen.

Klimaschutz:

Im Zuge der Ausführungsplanung ist zu prüfen, die sanierungsbedürftige Straßenbeleuchtung durch energieeffiziente LED Beleuchtung zu erneuern.

Lufthygiene

Nach dem Verkehrsmodell (Stand 2017) des Amtes für Verkehr liegt im Bereich der Hauptstraße eine erhöhte Verkehrsbelastung vor, mit einer durchschnittlichen Belastung von 9000 DTV und einem LKW Anteil von 2,2 %.

Aufgrund der hohen Bebauungsdichte (Straßenschlucht) ist die Durchlüftung des Straßenabschnitts eingeschränkt. Darüber hinaus ist der Verkehrsfluss durch den Mischverkehr mit Stadtbahn und MIV in Spitzenzeiten durch einen erhöhten Anteil an Stop-and-Go Verkehr gekennzeichnet. Dies wirkt sich negativ auf die Luftqualität aus und diese Problematik wird sich durch die Haltestelle mit eventuellen Unterständen für Menschen, Werbetafeln oder großformatigen Fahrplanaushängen weiter verschärfen.

Aus diesem Grund regen wir an, die Haltestellen so zu planen, dass eine ausreichende Durchlüftung des Straßenabschnitts gewahrt bleibt. D.h. keine großen geschlossenen Baukörper von Haltestellen sowie keine ausladenden Dachkonstruktionen.

Durch diese Maßnahme kann sichergestellt werden, dass die Grenzwerte nach der 39. BImSchV eingehalten werden.

Artenschutz

Der landschaftspflegerische Begleitplan ist in einigen Punkten überarbeitungsbedürftig. Insgesamt sind 13 und nicht 8 Winterlinden von der Fällung betroffen. Während die Aussagen hinsichtlich des Artenschutzes zu den Bäumen der Art Ginkgo biloba eindeutig und nachvollziehbar sind, fehlen diesbezüglich Aussagen in Bezug auf die von der Fällung betroffenen Winterlinden und Ulme. Auch für diese Bäume muss eine artenschutzrechtliche Beurteilung bezüglich der Artengruppen Vögel und Fledermäuse abgegeben werden. Hierzu sollte auch von diesen Bäumen eine Fotodokumentation Bestandteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes sein. Bei einer Ortsbesichtigung am 20.09.2018 wurden bei Haus 50 und 52 zudem jeweils ein Vogelnest in der Winterlinde festgestellt. Im Nest der Winterlinde bei Haus 50 saß eine Stadtaube. Daher wird der Straßenraum von Vögeln nicht ausschließlich als Bewegungskorridor genutzt.

Straßenraumbegrünung

Von dem Vorhaben ist in der Hauptsache eine Baumallee aus der Baumart Ginkgo biloba, untergeordnet aus Winterlinden, betroffen. Nach § 41 Abs. 1 Landesnaturschutzgesetz ist die Beseitigung von Alleen verboten. Dies gilt auch für alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder nachteiligen Veränderung führen.

Im Rahmen der Planfeststellung ist daher auch eine Befreiung gem. § 67 Abs. 1 BNatSchG von den Verboten des § 41 Abs. 1 LNatSchG erforderlich. Im Einvernehmen mit unserem Naturschutzbeirat können wir der Befreiung zustimmen, sofern die Allee durch Neuanpflanzungen wieder hergestellt wird:

Der Bereich der Planfeststellung liegt überwiegend in einem Gebiet hoher Wärmebelastung (Wärmeinseleffekte). Dies bestätigen die Klimatopkarte (siehe Anlage 1) und die Klimaanalysekarte (siehe Anlage 2). Im Zuge des Klimawandels wird die Überwärmung zunehmen. Zur Sicherung mikro- und bioklimatisch günstiger Aufenthaltsflächen im Bereich von Gehwegzonen und Stellplätzen sowie zur Beschattung von Teilbereichen des Straßenraumes ist die Erhaltung bzw. der Ersatz planbedingt entfallener Bäume entlang der Hauptstraße daher unbedingt erforderlich.

Wir gehen davon aus, dass die Baumpflanzungen entsprechend der vorliegenden Planung ggf. mit geringfügigen Verschiebungen realisiert werden kann.

Die Baumstandorte für die Ersatzpflanzungen sind so herzurichten, dass ein nachhaltig wüchsiger Baumbestand gewährleistet werden kann. Den einzelnen Bäumen muss daher jeweils ein durchwurzelbares Substrat von mindestens 12 m³ zur Verfügung gestellt werden. Der Wurzelraum kann auch unter den Gehweg- und Stellplatzflächen bereitgestellt

werden. Ggf. sind dafür Leitungsverlegungen bzw. Leitungsschutzmaßnahmen vorzusehen. Baumbewässerungssysteme sind zu berücksichtigen.

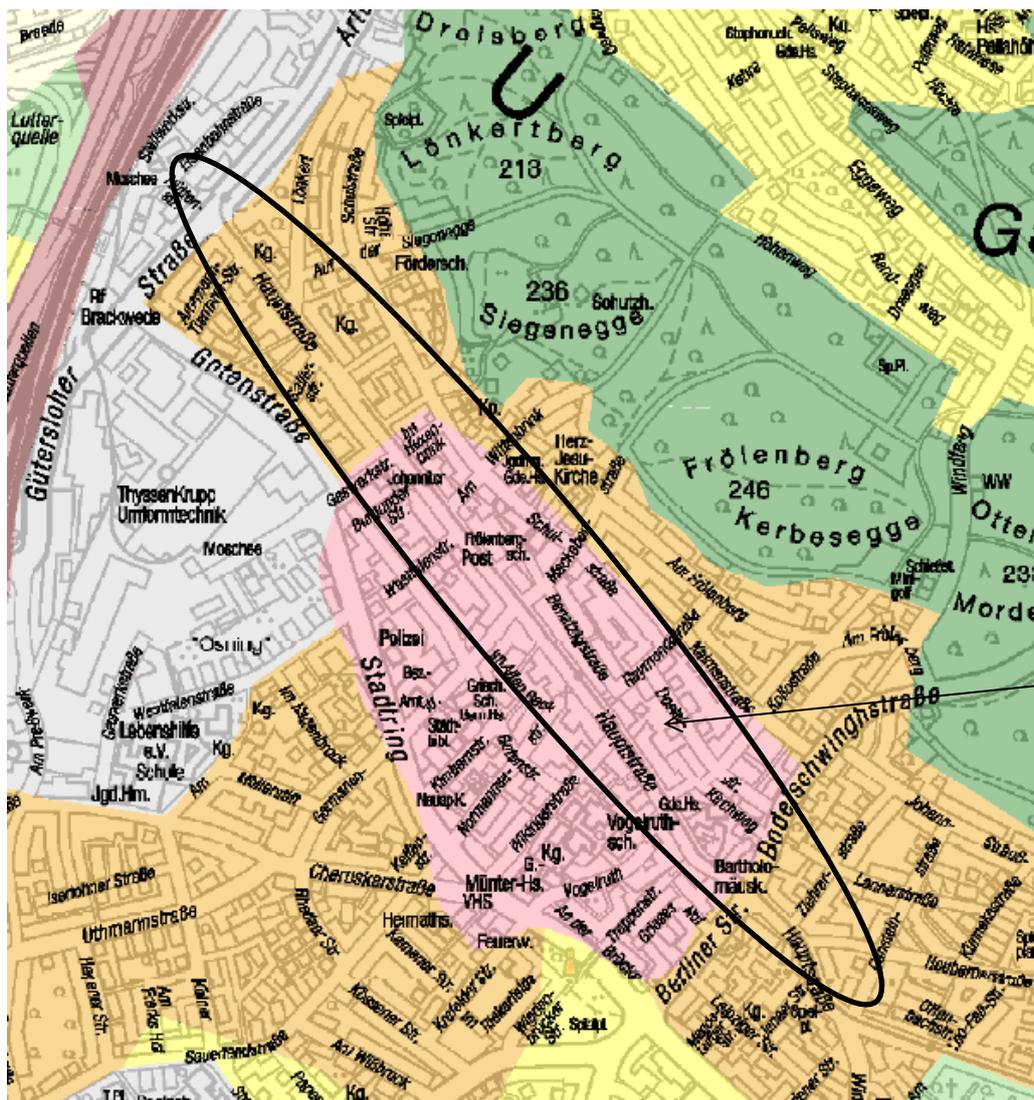
Zur Baumartenwahl empfehlen wir, verschiedene Varianten zu erarbeiten und die in den politischen Gremien zur Diskussion zu stellen. Angesichts der extremen Standortbedingungen sind Stadtklima feste und Straßenraum geeignete Arten zu wählen. Eine Wiederverwendung der vorhandenen männlichen Ginkgos mit einer Zwischenkultivierung sollte geprüft werden.

Wir bitten, die Baumartenwahl bzw. die Details der Herrichtung der Baumstandorte mit uns abzustimmen.

Sonstiges

Aus Sicht der unteren Wasserbehörde und der unteren Bodenschutzbehörde bestehen keine Bedenken gegen die Planung.

Anlage 1



Gebiet der Planfeststellung

Klimatopie (Sachstand 2015)



Stadtklima

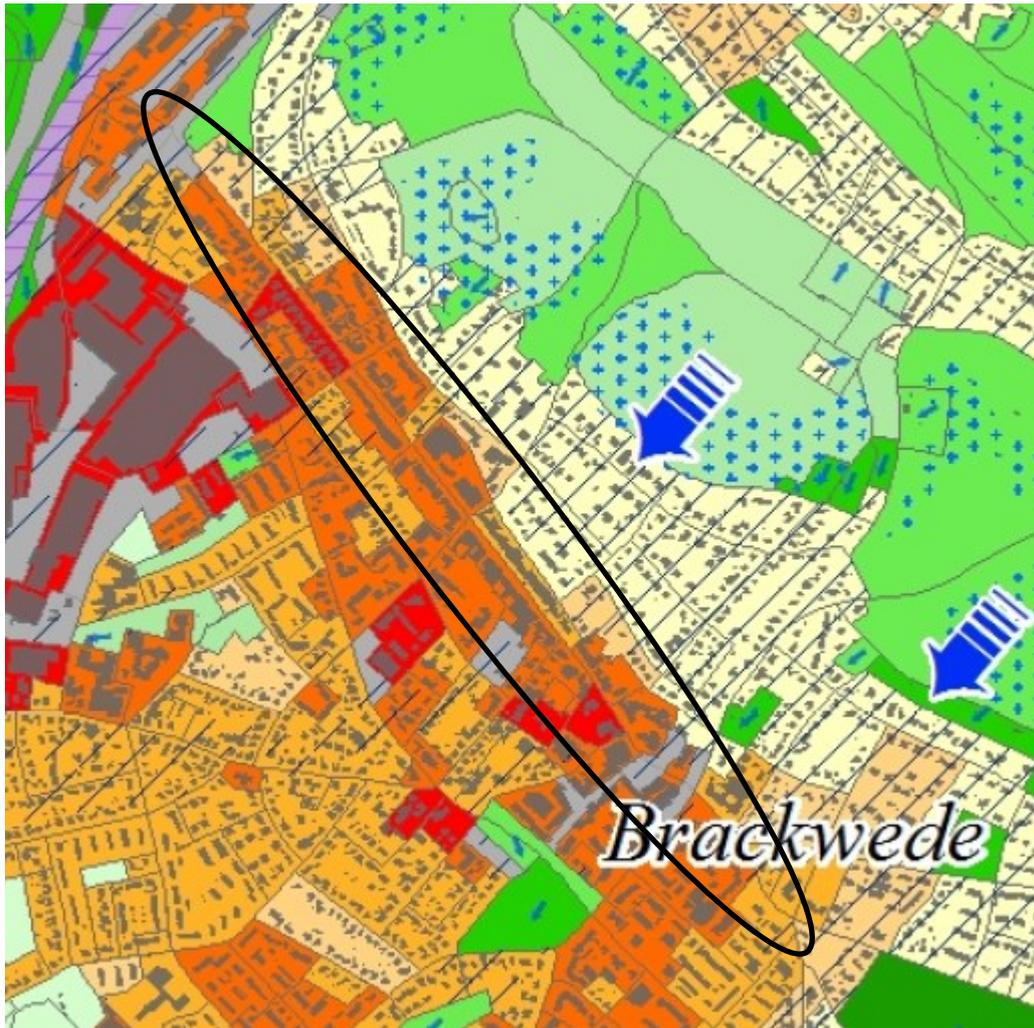
Es überwiegt eine dichte geschlossene Bauweise mit hohen Baukörpern und Straßenschluchten. Charakteristisch sind eine bis fünfgeschossige und vereinzelt noch höhere Zeilen- und Blockbebauung, eine bereits ausgeprägte Oberflächenrauigkeit, eine geringe Garten- und Freilandnutzung sowie ein Versiegelungsgrad von rd. 50 - 70 %. Bei starker Aufheizung am Tage ist die nächtliche Abkühlung sehr gering. Lokale Wärmeineffekte können verstärkt entstehen. Der Luftaustausch wird behindert. Mikro- und Bioklima sind insgesamt ausgewogen,



Innenstadtklima

Eine fünf- bis sechsgeschossige Block- und Blockrandbebauung mit einzelnen Hochhäusern, eine sehr hohe Oberflächenrauigkeit und ein sehr hoher Versiegelungsgrad von meist > 70 % sind prägend. Der Grünflächenanteil ist gering. Die sehr hohe Aufheizung am Tage, die hohe Wärmespeicherfähigkeit der städtischen Oberflächen sowie die sehr geringe nächtliche Abkühlung bedingen starke Wärmeineffekte nachts. Das lokale Windfeld ist deutlich verändert. Die

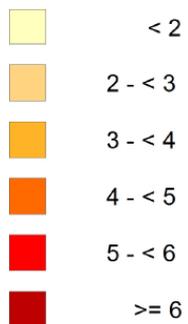
Anlage 2



Klimaanalyse (Entwurf, Sachstand Juli 2018)

Wärmeinseleffekt im Siedlungsgebiet

Temperaturabweichung vom Freiflächenmittel (°C)



Belange des Denkmalschutzes:

Aus denkmalpflegerischer Sicht bestehen keine Bedenken, da die Sichtbeziehungen zur Brackweder Kirche nicht beeinträchtigt werden (in Denkmalnähe keine zusätzlichen Baumstandorte).

Bitte bei der weiteren Umsetzung der Planung beachten:

Wenn bei Erdarbeiten kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde (etwa Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien) entdeckt werden, ist nach §§ 15 und 16 des Denkmalschutzgesetzes die Entdeckung unverzüglich der Stadt oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld, Am Stadtholz 24 a, 33609 Bielefeld, Tel. 0251/591-8961 anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten.

Belange der Stadtgestaltung:

Grundsätzliche Anmerkungen:

- Die Planungsabsicht, möglichst viele straßenbegleitende Baumstandorte einzuplanen wird ausdrücklich begrüßt. Dabei wird empfohlen, einheitliche Bäume auszuwählen, die zur Identität der Hauptstraße beitragen und einen prägenden Charakter schaffen (z.B. über Blüte). Da die Haltestelle Normannenstraße die engste Stelle im Straßenverlauf ist, sollte dieses minimale Raumangebot die Grundlage für die Auswahl des Baumes sein (Höhe und Kronenumfang).
- Die Idee der Absenkung des Hochbahnsteigs - wie für die Normannenstraße vorgeschlagen - wird ausdrücklich begrüßt, da die trennende Wirkung damit reduziert werden kann. Es wird daher vorgeschlagen, diese Absenkung auch für die anderen Hochbahnsteige vorzusehen (immer!).
- Die einheitliche Gestaltung der Gehweg- und Parkflächen wird begrüßt, um hinsichtlich der Nutzung flexibel zu bleiben. Bei der weiteren Umsetzung - Materialwahl und Struktur der Gestaltung (Verlegemuster) etc. - bieten wir gern unsere konstruktive Unterstützung/Begleitung an.

Um Beteiligung im weiteren Verfahren wird gebeten.

Belange des Amtes für Verkehr:

Ingenieurbauwerke:

Im Umbaubereich befinden sich zwei Treppenanlagen (zwischen Hauptstraße Nrn. 139/141 sowie 74/78) und eine Stützmauer (Hauptstraße 61) in der Zuständigkeit von 660.33. Auswirkungen auf die Bauwerke sind aus den Unterlagen nicht zu erkennen. Sollten die vorgenannten Bauwerke dennoch von der Maßnahme betroffen sein, wird um zeitnahe Einbindung gebeten. Dies gilt auch bei einer veränderten Höhensituation angrenzender Oberflächen.

Lichtsignalanlagen:

Die Standorte für die Signalanlagen auf der Strecke zwischen Ausbaubeginn und dem Knoten Bodelschwingh-/Berliner Straße müssen im Rahmen der Ausführungsplanung genau festgelegt werden. Hierbei ist zu beachten, dass die Signalanlagen von Sichtbehinderungen durch Bäume oder sonstige Einbauten freizuhalten sind.

An der Einmündung mit der Heubergerstraße ist eine Signalisierung vorzusehen, welche den signalisierten östlichen Zugang zum Hochbahnsteig an der Haltestelle „Kirche Ost“ berücksichtigt. Weiter ist ggf. durch bauliche Maßnahmen sicherzustellen, dass in die Heuberger-

straße künftig nur rechts-rein-rechts-raus gefahren werden kann, um eine konfliktfreie Führung zwischen Pkw- und Stadtbahnverkehr gewährleisten zu können. Die Standorte für die Signalanlagen und die Steuergeräte nebst den erforderlichen Markierungen und den taktilen Elementen sind in der Ausführungsplanung richtlinienkonform darzustellen. Aufstellflächen sind dabei außerhalb von Grundstückszufahrten anzuordnen.

Knoten Hauptstraße / Berliner Straße / Bodelschwingstraße und Haltestelle „Kirche Ost“:

In Fahrtrichtung Senne werden Stadtbahn und Kfz auf einer Fahrspur geführt. Hinter einer in der Haltestelle stehenden Stadtbahn können sich bis zu drei wartende Kfz aufstellen. Um Behinderungen für Fußgänger zum Hochbahnsteig zu verhindern, sollten bei Einfahrt einer Stadtbahn in den Knotenpunkt alle Kfz-Fahrbeziehungen in Richtung Senne signaltechnisch unterdrückt werden. Dies schränkt den verkehrstechnischen Ablauf am Knotenpunkt und damit die Leistungsfähigkeit der LSA ein. Durch zukünftige Planungen kann sich dieses Problem verstärken, wenn z.B. die Anlage von Radverkehrsanlagen die Reduzierung der Kfz-Fahrspuren in der Berliner Straße und Bodelschwingstraße erfordern.

In Fahrtrichtung Innenstadt führt dagegen die wegen des Wendegleises erforderliche getrennte Führung von Stadtbahn und Kfz-Verkehr in der Zufahrt zum Knotenpunkt zu einer Reduzierung der Leistungsfähigkeit. Die Fahrlinien von Kfz und Stadtbahn überschneiden sich im Knotenpunkt. Dieses macht eine separate Signalphase für die Stadtbahn und damit die Einhaltung zusätzlicher Sicherheitszeiten erforderlich.

Die Qualität des Verkehrsablaufs am Knotenpunkt könnte für Stadtbahn und Kfz-Verkehr verbessert werden, wenn das Wendegleis auf dem stadtauswärtigen Richtungsgleis (auf der südwestlichen Seite des Hochbahnsteigs) angeordnet würde. Stadteinwärts wäre dagegen die gemeinsame Führung von Stadtbahn und Kfz verkehrstechnisch vorteilhaft. Dieses erfordert ein Verschieben des Hochbahnsteigs im Querschnitt.

Kehranlagen Brackwede Kirche / Jenaer Straße:

Im Bereich Jenaer Straße schließt die vorliegende Planung nicht an den heute vorhandenen Zustand an. Die Stadtbahn wird laut Planunterlagen künftig auf einem Gleis in beide Richtungen geführt. Daher ist eine Nutzung dieser Fläche durch den Kfz-Verkehr nicht mehr möglich. Dies ist durch geeignete straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, wie beispielsweise durch die Führung im Einrichtungsverkehr, sicherzustellen.

Außerdem ist die Einmündung bei Ein- oder Ausfahrt einer Stadtbahn signaltechnisch zu sichern, damit der Streckenabschnitt von konkurrierenden Verkehrsströmen freigehalten und Fußgängern eine barrierefreie Überquerung ermöglicht wird. Die Standorte der Signalanlagen sind in der Ausführungsplanung entsprechend darzustellen. Diese Signalisierung ist mit der am östlichen Zugang zum Hochbahnsteig zu koordinieren. Aufgrund der dort entstehenden Wartezeiten für Fußgänger und Kfz-Verkehr sollte die Kehranlage nur selten bzw. im Störfall angefahren werden.

Um den straßenbündigen Gleiswechsel im Einmündungsbereich zu sichern sind zusätzliche betriebliche oder technische Maßnahmen durch moBiel erforderlich.

Belange des Straßenrechts:

Gegen die Planfeststellung Hauptstraße Brackwede bestehen keine Bedenken. Ich weise jedoch darauf hin, dass einige Teilflächen im öffentlichen Verkehrsraum nicht im städtischen Eigentum stehen und auch nicht nach § 6 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen gewidmet sind.

Belange der Straßenverkehrsbehörde:

Aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht bestehen keine Bedenken zum aktuellen Planungsstand. Die Reduzierung der Stellplätze um 21 Parkmöglichkeiten kann nach der Analyse der Stellplatzbelegung vom 13.01.2015 durch anliegende Parkmöglichkeiten kompensiert werden. (Laut Einzelaufstellung der Straßenabschnitte entfallen nur 18 Stellplätze, in der Zusammenfassung wird von 21 Stellplätzen gesprochen. Diese Angaben sind nicht plausibel, für die straßenverkehrsrechtliche Einschätzung ist diese Abweichung aber nicht relevant)

Mit freundlichen Grüßen

Ritschel

1. Beigeordnete