

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Beirat für Behindertenfragen</b>	17.03.2021	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**Hochbahnsteig Brackwede Kirche  
Hier: Gestaltung des östlichen Bahnsteigzugangs**

Betroffene Produktgruppe

11.12.04.02 ÖPNV

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Barrierefreier Ausbau des ÖPNV

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine Auswirkungen

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

Beschlussvorschlag:

**Für den östlichen Bahnsteigzugang zum zukünftigen Bahnsteig Brackwede Kirche spricht sich der Beirat für die Variante 2 (Kombination Rampe/Treppe) aus.**

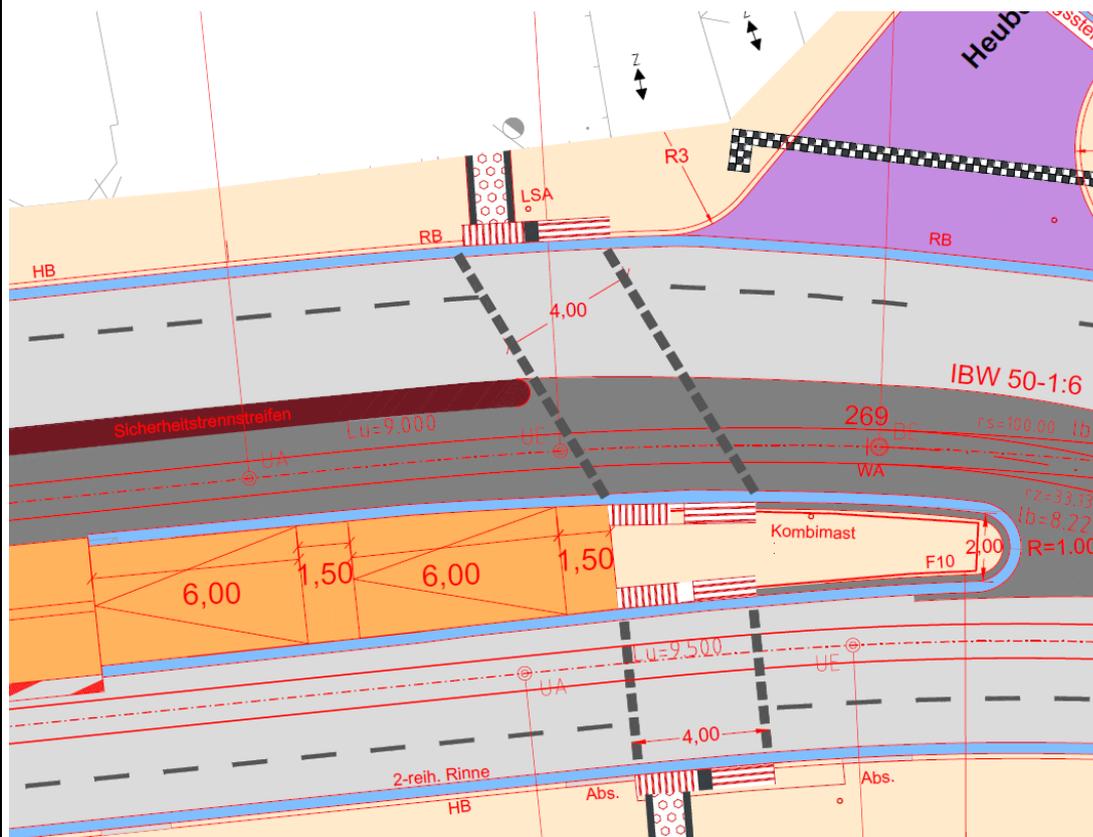
Begründung:

Für den Umbau der Brackweder Hauptstraße inklusive der Errichtung von drei neuen Hochbahnsteigen für die Stadtbahn läuft zurzeit das Planfeststellungsverfahren. Parallel wird die Ausführungsplanung durchgeführt, in der die bisherigen Pläne weiter detailliert werden.

Der zukünftige Hochbahnsteig Brackwede Kirche ist östlich der Kreuzung Hauptstraße/ Berliner Straße/ Bodelschwingstraße geplant. Gemäß den Entwurfsplänen war ein 68 Meter langer Bahnsteig mit beidseitigen barrierefreien Zugangsrampen vorgesehen. Auf der östlichen Bahnsteigseite schließt in den bisherigen Plänen an die Zugangsrampe eine Querungshilfe an. Von dieser Querungshilfe führt eine signalisierte Fußgängerfurt sowohl nach Süden als auch nach Norden. Die nördliche Furt mündet jedoch direkt im Bereich einer privaten Zufahrt, was sowohl für Anwohner und Besucher als auch für wartende Fußgänger problematisch wäre. Um diese Situation zu verbessern, wurden im Rahmen der Ausführungsplanung drei Varianten erarbeitet, die den Konflikt zwischen Autos, welche die Zufahrt befahren möchten und wartenden Fußgängern lösen. Die Bezirksregierung Detmold als Planfeststellungsbehörde hat nun für das laufende Verfahren ein Votum des Beirates für Behindertenfragen zu dieser Thematik erbeten.

## Variante 1: Schräge Fußgängerfurt

Bei dieser Variante wird die Fußgängerfurt so weit nach links umgeklappt, dass sie außerhalb der Zufahrt auf den Gehweg trifft. Positiv an dieser Variante ist die weiterhin mögliche breite Zugangsrampe zum Bahnsteig sowie die umwegfreie Querung der Hauptstraße. Nachteilig ist hingegen die sich ergebende schräge Furt, da laut Regelwerk (RASt 06) eine möglichst rechtwinklige Führung der Furt geplant werden soll. Als schwierig wird auch die Situation für sehbehinderte Menschen eingeschätzt, die aufgrund der nicht geradlinigen Führung Probleme beim Auffinden der gegenüberliegenden Tastkanten haben könnten. Des Weiteren wäre ein Zusatzsignal für die Zufahrt nötig, da diese sich nach wie vor im gesicherten Furt-Bereich befindet. Der Konflikt zwischen Autos, welche die Zufahrt befahren möchten und wartenden Fußgängern würde durch diese Variante lediglich abgeschwächt, jedoch nicht gelöst. Alternativ müsste der Haltebalken für den MIV zwischen der Zufahrt und der Fußgängerfurt angeordnet werden, wodurch die Fußgängerfurt nochmals deutlich schräger verlaufen würde.

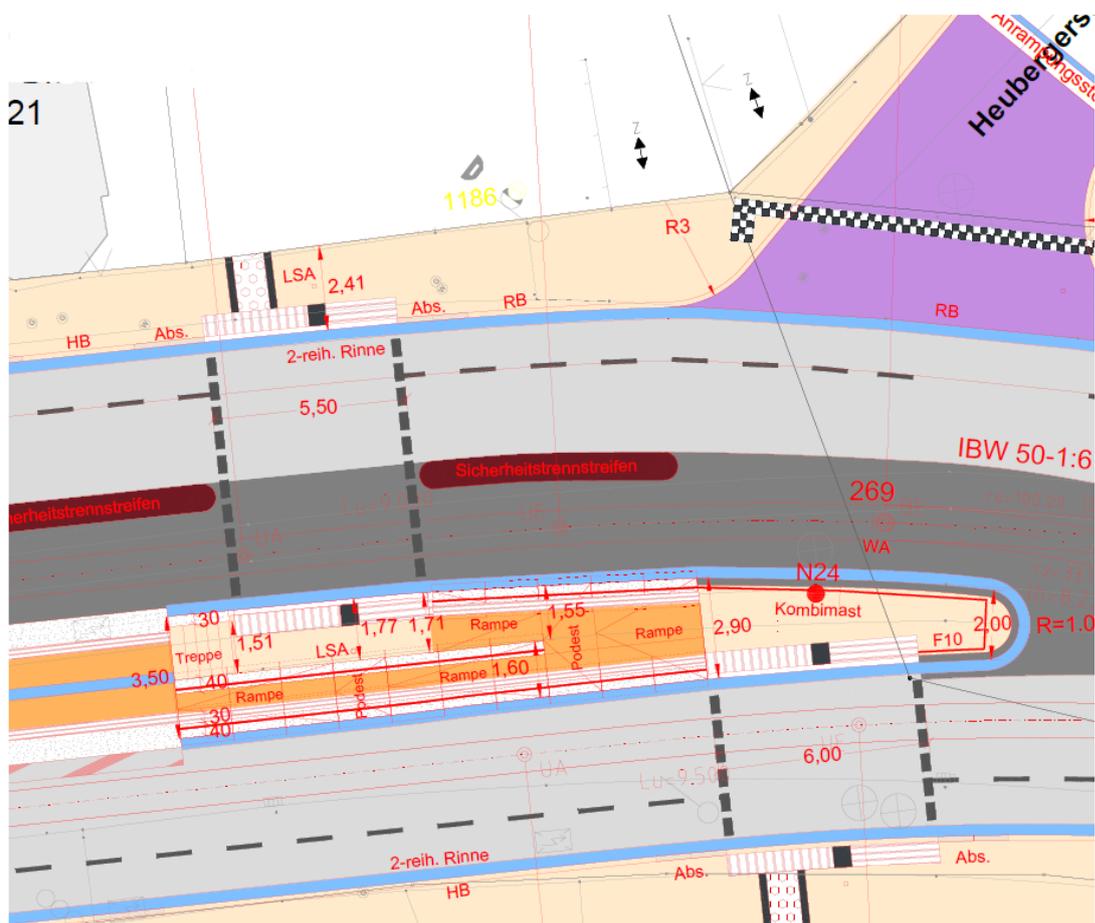


Variante 1: Schräge Fußgängerfurt

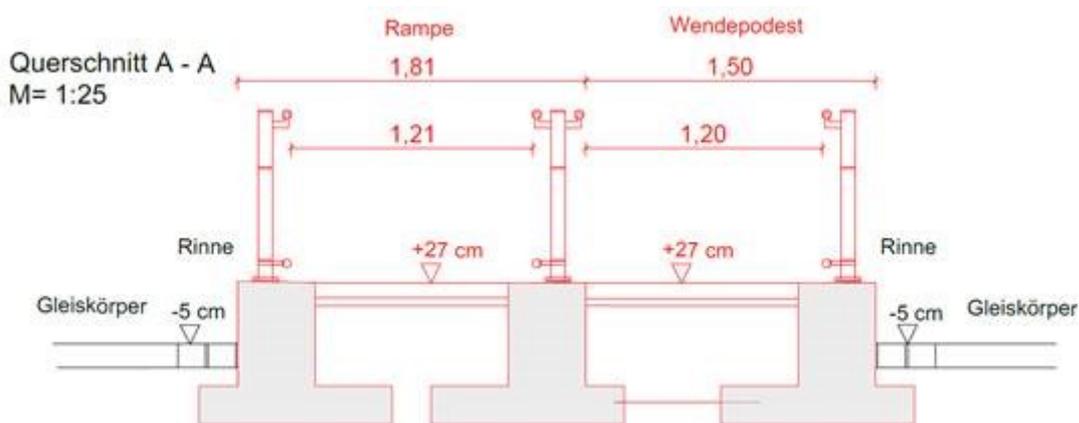
## Variante 2: Kombination Rampe/ Treppe

Bei dieser Variante gibt es sowohl eine Zugangsrampe als auch eine Treppe, wobei beide nebeneinander liegen. Dafür ist die jeweilige Breite eingeschränkt, da sich Rampe und Treppe die verfügbare Breite zwischen den Gleisen teilen müssen (eine vergleichbare Lösung ist bereits an der Stadtbahn-Haltestelle Graf-von-Stauffenberg-Straße der Linie 4 in Schildesche verwirklicht). Die Aufstellfläche und die nördliche Fußgängerfurt schließen dabei direkt an die Treppe an. Damit ist ein kurzer, nicht barrierefreier Zugang zum Bahnsteig gegeben. Um die Furt barrierefrei zu erreichen, muss vom Bahnsteig kommend zunächst die 1,20m breite Rampe zu zwei Drittel befahren bzw. begangen werden. Auf dem zweiten Zwischenpodest müsste die Richtung gewechselt und dann eine weitere kurze Rampe bewältigt werden. Der Vorteil dieser Variante ist, dass die nördliche Furt außerhalb des Zufahrtbereiches für die angrenzenden Privatgrundstücke liegt, wodurch eine eindeutige Signalisierung und eine sichere und auffindbare Querung ermöglicht wird. Auch die Barrierefreiheit bleibt erhalten, alle Fußwegebeziehungen sind über Rampen sichergestellt. Nachteilig ist jedoch, dass die Durchgangsbreiten teilweise sehr gering

sind (1,20m zwischen den Geländern). Ein Begegnen von Rollstühlen oder Kinderwagen auf den Rampen wäre somit nicht möglich, wodurch es gelegentlich zu kurzen Wartezeiten kommen kann. Ausweichmöglichkeiten sind auf dem Bahnsteig sowie auf dem zweiten Zwischenpodest vorhanden. Ebenfalls negativ ist die teils leicht umwegige Fußwegführung, besonders für Personen die nicht auf den Hochbahnsteig, sondern lediglich die Fahrbahn queren möchten. Die querenden Personen müssen den ersten Teil der Rampe erst hoch und anschließend wieder heruntergehen.



Variante 2: Kombination Rampe/ Treppe



Querschnitt der Variante 2

### **Variante 3: Treppe (ohne Schaubild)**

Bei dieser Variante wird die Zugangsrampe komplett durch eine Treppe ersetzt. Vorteilhaft wäre in diesem Fall die eindeutige Aufteilung der beiden Bahnsteigzugänge (Rampe am westlichen Bahnsteigende, Treppe am östlichen Ende) sowie die umwegfreie Querung der Hauptstraße. Auch die Signalisierung wäre problemlos möglich, da die Furt wie bei Variante 2 außerhalb des Zufahrtbereiches liegt. Der größte Nachteil wäre die fehlende Barrierefreiheit am östlichen Bahnsteigzugang und der damit verbundene Umweg für Rollstühle oder Kinderwagen von circa 85 Metern.

#### **Fazit:**

Alle drei Varianten sind grundsätzlich geeignet, das bestehende Problem zu lösen und die Zufahrtssituation zu verbessern. In der durchgeführten Abwägung hat sich moBiel für Variante 1 ausgesprochen, da sie eine barrierefreie Zugangsrampe in voller Breite ermöglicht. Aufgrund der schrägen Furt innerhalb des signalisierten Furtbereiches, der nach wie vor problematischen Situation bezüglich der privaten Zufahrten und auch der einmündenden, Heubergerstr. empfiehlt die Verwaltung jedoch in der Gesamtabwägung aller Belange die Umsetzung der

### **Variante 2.**

Diese bietet insgesamt die meisten Vorteile, indem sie alle Bedürfnisse berücksichtigt. Die Barrierefreiheit bleibt erhalten und die Fußgänger können sicher die Fahrbahn in alle Richtungen queren.

Der Nachteil der schmalen Rampen wird vor diesem Hintergrund als vertretbar eingeschätzt. Auf Grund der an diesem östlichen Bahnsteigende zu erwartenden geringeren Nutzungsfrequenz im Vergleich zur westlichen, näher an der Kirche gelegenen Bahnsteigzuwegung, erscheint dieses zu Gunsten der erwähnten sicheren Führung für mobilitätseingeschränkte Personen ebenso hinnehmbar, wie die leicht umwegige Fußwegeführung für den Wechsel der Gehwegseiten durch den entstehenden Versatz der Furt. Taktile Elemente nach Bielefelder Standard sowie signalisierte Fußgängerfurten werden in jedem Fall bei allen Varianten vorgesehen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.