

TOP 12:

Mobilitätslinie: Ergebnisse zur Straßenraumgestaltung und zum Endpunkt in Sennestadt Nord

Fragenkatalog:

1. Wie viele Personen wohnen im Umfeld der Haltestelle Alsterweg?
2. Wie viele Personen/Haushalte im Umfeld der Haltestelle Alsterweg sind vom zusätzlichen Lärm in diesem Lärmtrug betroffen?
3. Da es in Sennestadt Nord eh umfängliche Busverbindungen zur Anbindung an die Stadtbahn geben wird, stellt sich folgende Frage: Gibt es Kosten-/Nutzen Vergleichsrechnungen, wenn man als Endhaltestelle nicht die Umgebung Alsterweg wählen würde, sondern vielleicht Travestraße oder Ehrenbergplatz?
4. Wie hoch ist in der Schulzeit der prognostizierte Anteil der Schüler an der Haltestelle Ehrenbergplatz?
5. Inwieweit sind in die Bedarfsberechnungen an die in den letzten Jahren sich stark veränderten Parameter Homeoffice, autonomes Fahren und Verkehrswende eingerechnet worden?
6. Wieso wurde in der Bewertung der Endpunkte beim Alsterweg im Bereich Baubelange der Satz „Eingriffe in private Flächen“ grün, also positiv, gekennzeichnet?
7. Wieso wurde in der Bewertung der Endpunkte beim Alsterweg die Bereiche Umweltbelange und Verkehrsbelange grün gekennzeichnet, obwohl es in beiden je einen grünen, blauen und roten Punkt gibt? Bei den Bewertungen der anderen Haltestellen wurde grundsätzlich anders verfahren.

In der Infovorlage wird bei der Erklärung zur Favorisierung der Endhaltestelle Alsterweg geschrieben, dass „die erhöhte Gesamtlärmbelastung Straße + Stadtbahn durch Lärmschutzmaßnahmen reduziert werden kann, sofern die rechtlich festgelegten Grenzwerte überschritten werden.“

8. Wie hoch sind die derzeit prognostizierten Lärmpegel an dieser Stelle?
9. Mit welchen Mitteln könnte die Lärmbelastung dort verringert werden?

Begründung:

Antwort

1. Im Einzugsradius der Haltestelle Alsterweg befindet sich die nördliche Elbeallee, der Alsterweg, der Sudeweg, der Luheweg, der Illmenauweg, Teile der Straße Am Stadion (bis zur Brüder-Grimm Schule) und Teil des Senner Hellwegs (von Senner Hellweg 254 bis 370). Wie viele Einwohner:innen genau in einem Radius wohnen, kann nur von den städtischen Ämtern ermittelt werden.

2., 8., 9.:

Zum Thema Lärm: Der Lärm und Emissionsschutz für die Anwohner:innen ist moBiel ein wichtiges Anliegen. Im weiteren Planungsprozess (nach der Entwurfsplanung) ist moBiel verpflichtet detaillierte Lärm- und Erschütterungsgutachten von externen Gutachtern vorzulegen. Diese werden u.a. auch die Überprüfung jedes Gebäudes entlang der Trasse und, wenn nötig, geeignete Maßnahmen zur Lärmreduktion beinhalten. Es gibt eindeutige gesetzliche Bestimmungen zum Lärmschutz, welche die Mobilitätslinie einhalten muss und wird. In einem externen Lärm- und Erschütterungsgutachten werden die zukünftigen Belastungen errechnet. Bei Überschreitung der rechtlich festgelegten Grenzwerte werden

Maßnahmen zur Reduzierung festgelegt. Dabei gibt es viele Möglichkeiten, wie der Lärmschutz umgesetzt werden kann: zum Beispiel Bau von Rasengleis, elastische Schienenlagerung, Einsatz von Schmieranlagen oder auch den Einbau von Schallschutz vor oder an Gebäuden. Welche Lösungen umgesetzt werden hängt von der jeweiligen Örtlichkeit und Machbarkeit ab. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden dann alle Planungen zum Thema Lärmschutz und deren Wirkungen detailliert überprüft und von der zuständigen Behörde in der Baugenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) als Auflage aufgenommen.

3. Im Rahmen des Nahverkehrskonzeptes und der damit verknüpften Wirtschaftlichkeitsprüfung wurden 17 StadtBahn-Endpunkte untersucht, darunter auch der Endpunkt „Ehrenbergplatz“. Die Bewertungsmatrix darüber finden Sie auf unsere Website www.mobiel.de/mobilitaetslinie/nahverkehrskonzept-im-bielefelder-sueden/ . 4 Planungsvarianten, darunter „Am Stadion/Alsterweg“, wurden detailliert mit einer detaillierte Nutzen-Kosten-Untersuchung bewertet. Auch diese Bewertungsmatrix finden Sie auf unsere Website. Die Vorzugsvariante für die Weiterplanung ist die Variante „Am Stadion/Alsterweg“.
4. Die Hans-Ehrenberg-Schule liegt im Einzugsbereich der Haltestelle Ehrenbergplatz und somit ist die Mobilitätslinie ein wichtiges Mobilitätsangebot für alle Schüler:innen. Der prognostizierte Anteil der Schüler:innen an der Haltestelle Ehrenbergplatz kann allerdings nicht aus dem Verkehrsmodell hergeleitet werden.
5. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung basiert auf dem Verkehrsmodell der Stadt Bielefeld. Die Prognose 2030 der Stadt Bielefeld berücksichtigt die beschlossene Mobilitätsstrategie mit dem beschlossenen MIV-Konzept, Nahverkehrsplan und Radverkehrskonzept. Somit sind zukünftige Verkehrsverhalten mitberücksichtigt.
6. Dieses Kriterium sollte rot dargestellt werden. Die Anlage wird nachträglich korrigiert.
7. Die gezeigte Bewertung ist eine vereinfachte Darstellung einer detaillierteren Bewertungsmatrix. Zur Übersicht wurden hier die Hauptkriterien und deren jeweilige Bewertung (positiv, neutral oder negativ) für die unterschiedlichen Haltestellenstandorte zusammengefasst. In der detaillierten Bewertung wurden die jeweiligen Kriterien von 1 (ungeeignet) bis 5 (geeignet) bepunktet. Die Bewertung der jeweiligen Belange (Umwelt-, Bau- und Verkehr-) ergibt sich dann aus dem Mittelwert der Unterkriterien. Somit kann es dazu kommen, dass einzelne Kriterien negativ bewertet sind aber trotzdem im Ganzen der Belange positiv bewertet wird.