

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	14.08.2008	öffentlich
Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss	26.08.2008	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Stadtbahn im Dürkopp-Quartier

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt dem UStA, der UStA beschließt:

1. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 in das Dürkopp Tor 6-Gelände mit der Einrichtung einer Endhaltestelle im Bereich Jugendgästehaus/Teutoburger Straße wird weiter verfolgt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Vorplanung in Zusammenarbeit mit der moBiel GmbH zu erarbeiten und zur Festlegung der weiteren Verfahrensabläufe vorzulegen.
3. Die Verwaltung erarbeitet ein Konzept zur Optimierung der Haltestellensituation im Dürkopp-Quartier.

Begründung:

1. Ausgangssituation

Das Dürkopp-Quartier wird heute durch die Stadtbahnlinie 3 mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen, wobei die für das Quartier relevanten Haltestellen „August-Schröder-Straße“ und „Ravensberger Straße“ bedient werden (Anlage 1). Die genannten Haltestellen sind bislang nicht barrierefrei ausgebaut. Im Zuge der Planungen zur Stadtbahnverlängerung der Linie 4 in Richtung des Geländes „Dürkopp Tor 6“ und der Querschnittsanpassung in der Nikolaus-Dürkopp-Straße (siehe hierzu die Beschlussvorlage 'Anpassung der Nikolaus-Dürkopp-Straße an den Einsatz breiter Stadtbahnwagen - Drucksachen-Nr. 5606) ist in enger Zusammenarbeit mit der moBiel GmbH die gesamte Haltestellensituation für den Stadtbahnverkehr im Quartier überarbeitet worden.

2. Stadtbahnverlängerung Richtung „Dürkopp Tor 6“

Durch eine kurze, etwa 250 m lange Erweiterung des Stadtbahnnetzes aus der Nikolaus-Dürkopp-Straße heraus auf das Gelände „Dürkopp Tor 6“ kann ein neuer Endpunkt für die Linie 4 in der Innenstadt geschaffen werden. Durch Kompensation mit ansonsten notwendigen Betriebsanlagen kann ein hoher verkehrlicher Nutzen erreicht werden. Neben Wohnbebauung (auch altengerechtes Wohnen) können weitere wichtige Ziele (z.B. Veranstaltungszentrum Ravensberger Park, Jugendgästehaus, Theaterlabor, Finanzamt, Gymnasien, Verbrauchermarkt) in das Stadtbahnnetz integriert werden. Die entsprechenden Flächen sind bereits für die Stadtbahn vorgehalten worden und als Verkehrsflächen ausgewiesen. Wichtige bauliche Vorleistungen wie die Verbindungsbrücke am Jugendgästehaus sind auf die Stadtbahn ausgerichtet worden.

Die straßenbündige zweigleisige Ausbaustrecke hat eine Länge von etwa 250 m. Sie beginnt in der Nikolaus-Dürkopp-Straße und wird über die August-Bebel-Straße hinaus in die Carl-Schmidt-Straße geführt. Die Lage der Gleisführung im Straßenraum und die Einbindung der bestehenden Stellplätze werden im weiteren Verfahren konkretisiert. Die geplante Endhaltestelle „Dürkopp Tor 6“ wird als eingleisige Stumpfkehranlage mit einem 68m langen zum Teil überdachten Hochbahnsteig angelegt. Dadurch entsteht ein niveaugleicher Einstieg für den Fahrgast (Anlage 2). Die neue Endhaltestelle wird funktional und gestalterisch in das umgebende Gelände integriert.

Für die neue Haltestelle wird mit einem Tageswert von 4.500 Fahrgästen gerechnet. Allein die Hälfte dieses Wertes ergibt sich aus der Verlagerung von der heute nicht barrierefreien Haltestelle August-Schroeder-Straße hin zu der zentraler oder näher zu den Aufkommensschwerpunkten gelegenen neuen Position. Neben der Erschließung neuer Fahrgastpotenziale wirkt sich die Maßnahme auch betrieblich positiv aus. In Bielefeld ist in den kommenden Jahren die Anschaffung neuer, größerer Stadtbahnfahrzeuge geplant. Diese Fahrzeuge haben eine größere Fahrgastkapazität und sollen insbesondere auf der Linie 4 (Lohmannshof – Rathaus) zum Einsatz kommen. Die Stadtbahnwagen der Linie 4 wenden zurzeit in der Regelkehre am Niederwall. Um eine Ausweichwendemöglichkeit zu der Kehre zu schaffen, wäre ansonsten eine Weichenverbindung in der Nikolaus-Dürkopp-Straße betrieblich erforderlich. Diese würde jedoch sowohl in den Betrieb der Linie 3 (Babenhausen Süd - Stieghorst) als auch in den Straßenverkehr eingreifen.

Mit der geplanten Umsetzung der Anbindung des „Dürkopp-Quartiers“ sind somit ein hoher verkehrlicher Nutzen und die Vermeidung betrieblicher Nachteile verbunden.

Es wird daher empfohlen, die Stadtbahnverlängerung in das Dürkopp-Tor 6-Quartier weiter zu verfolgen und dementsprechend auf eine Weichenverbindung in der Nikolaus-Dürkopp-Straße im Zuge der anstehenden Sanierungsarbeiten zu verzichten (Drucksachen-Nr. 5606).

3. Haltestellenkonzept Dürkopp-Quartier

Grundlage für das Haltestellenkonzept ist eine Überprüfung der generellen Machbarkeit von Hochbahnsteigen an den unterschiedlichen Haltestellenpositionen unter besonderer Berücksichtigung der herrschenden verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen. Gleichzeitig wurde die Haltestellenbedienung durch die beiden verkehrenden Stadtbahnlinien überarbeitet. In die Überlegungen sind neben den verkehrlichen und stadtgestalterischen Aspekten auch brandschutzrechtliche Gesichtspunkte eingeflossen. Im Ergebnis haben sich zwei Möglichkeiten zur Neugestaltung herauskristallisiert.

Variante 1:

Die Haltestellen „August-Schröder-Straße“ und „Ravensberger Straße“ werden zu einer Haltestelle an neuer Position in der August-Bebel-Straße zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße und Hermannstraße zusammengefasst, die künftig von der Linie 3 bedient und als Hochbahnsteig ausgebaut wird. Im Bereich Jugendgästehaus/Teutoburger Straße wird im Zuge der Stadtbahnverlängerung bis zum „Dürkopp Tor 6“ eine neue barrierefreie Endhaltestelle für die Linie 4 eingerichtet (siehe Anlage 3).

Variante 2:

Die Haltestelle „August-Schröder-Straße“ wird an ihrer alten Position mit einem Hochbahnsteig ausgestattet. Die Haltestelle „Ravensberger Straße“ bleibt in ihrem heutigen Zustand erhalten. Die Haltestelle „August-Schröder-Straße“ soll dann lediglich von der Linie 3 bedient werden. Im Bereich Jugendgästehaus/Teutoburger Straße wird im Zuge der Stadtbahnverlängerung bis zum „Dürkopp Tor 6“ eine neue barrierefreie Endhaltestelle für die Linie 4 eingerichtet (siehe Anlage 4).

Fazit und Vorschlag zum weiteren Vorgehen

Bei den oben dargestellten Möglichkeiten liegt ein barrierefreier Zugang zur Stadtbahn im Dürkopp-Quartier durch die Anlage von Hochbahnsteigen an unterschiedlichen Positionen zugrunde. Die Variante 1 liefert im Gegensatz zur Variante 2 das schlüssigere Bedienungskonzept für den Stadtbahnverkehr. Hier werden zwei Haltestellenpositionen der Linie 3 in sehr kurzem Abstand zueinander an einer für das Quartier zentralen Stelle zusammengefasst und barrierefrei ausgebaut. Die Fahrzeit könnte somit auf dem Ast optimiert werden. Darüber hinaus könnten die heute sehr beengten Verhältnisse im Bereich der Haltestelle „Ravensberger Straße“ durch die Verlagerung funktional und gestalterisch verbessert werden.

Bei der Variante 2 würde die Linie 4 die ausgebaute Haltestelle „August-Schröder-Straße“ voraussichtlich nicht bedienen, da in einem Abstand von nur 200 m die künftige Endhaltestelle folgen würde. Die Linie 3 würde zukünftig zwei nah beieinander liegende Haltestellen bedienen, von denen eine weiterhin nicht barrierefrei zugänglich wäre. Die derzeit funktional und gestalterisch unbefriedigende Situation im Bereich der Haltestelle „Ravensberger Straße“ würde nach wie vor ungelöst bleiben. Die Fahrzeit auf der Linie 3 könnte aufgrund der dichten Haltestellenfolge nicht optimiert werden.

Die Optimierung der Haltestellensituation im Dürkopp-Quartier ist langfristig angedacht. Zur weiteren Konkretisierung wird die Verwaltung die Auswirkungen der Maßnahme auf die Situation des fließenden und des ruhenden Verkehrs sowie auf den Radverkehr weiter konkretisieren. Dabei sind stadtgestalterische Aspekte besonders zu berücksichtigen und die Erschließung des Quartiers weiter zu optimieren. Die entsprechenden Planunterlagen werden zu gegebener Zeit vorgelegt, wobei allerdings prioritär die Stadtbahnverlängerung Dürkopp-Tor 6 erarbeitet wird.

4. Finanzielle Auswirkungen:

Für die Verlängerung in Richtung Dürkopp Tor 6 wird mit einem Investitionsaufwand in Höhe von knapp 1 Mio. EUR gerechnet, dem kompensierbare Aufwendungen für die anderenfalls notwendigen Betriebsanlagen in der Nikolaus-Dürkopp-Straße gegenübergestellt werden können. Die Bezuschussung entsprechend den Regelungen des ÖPNV-Gesetzes NRW ist nach Vorliegen der Vorplanung zu prüfen.

Die Kosten, die sich aus der Umsetzung des Haltestellenkonzeptes ergeben, können erst nach Konkretisierung der konzeptionellen Planvarianten angegeben werden.

Anlagen

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss

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