

## Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Mitte</b>	05.05.2011	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	17.05.2011	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**Zuverlässiger Stadtbahnbetrieb mit der Linie 4 im Dürkoppquartier - Bewertung der Variante 14: Führung der Stadtbahnlinie 4 bis zum Krankenhaus Mitte incl. Anordnung eines Hochbahnsteiges  
Ergänzung der Beschlussvorlage Ds.- Nr. 2241/2009-2014**

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

BV Mitte 14.08.2008, UStA 26.08.2008 Ds.-Nr. 5639  
BV Mitte 14.08.2008, UStA 26.08.2008 Ds.-Nr. 5606  
Seniorenrat am 16.03.2011 Ds.-Nr. 2241  
Seniorenrat gemeinsam mit dem Beirat für Behindertenfragen 14.04.2011 Ds.-Nr. 2241

### Sachverhalt:

In der Diskussion um die Planung eines neuen barrierefreien Endpunktes für die Stadtbahnlinie 4 im Quartier Dürkopp Tor 6 sollte nachträglich geprüft werden, ob dieser Endpunkt auf der Freifläche zwischen Oelmühlenstraße, Teutoburger Straße und Bielsteinstraße eingerichtet werden kann. Eine nachträgliche Bewertung dieser zusätzlichen Variante wurde durchgeführt und ist nun Gegenstand dieser Informationsvorlage.

Der Beschlussvorschlag der Beschlussvorlage der Verwaltung „Zuverlässiger Stadtbahnbetrieb mit der Linie 4 im Dürkoppquartier“ DS.-Nr. 2241/2009-2014 bleibt unverändert.

Der Seniorenrat und der Beirat für Behindertenfragen haben dem Beschlussvorschlag der Beschlussvorlage DS- Nr. 2241 in Kenntnis der Inhalte dieser Informationsvorlage zugestimmt.

### **Bewertung der Variante 14: Führung der Stadtbahnlinie 4 bis zum Krankenhaus Mitte incl. Anordnung eines Hochbahnsteiges**

Theoretisch gibt es drei verschiedene Varianten für die Lage des Bahnsteiges auf dem Gelände:

- entlang der Oelmühlenstraße
- entlang der Teutoburger Straße
- diagonal über die Fläche

Entlang der Oelmühlenstraße kann der Bahnsteig nicht angeordnet werden, da zwischen der Bielsteinstraße und der Teutoburger Straße nur ca. 65 m zur Verfügung stehen. Allein die Länge eines Hochbahnsteiges beträgt bereits 70 m zuzüglich der Längen für die Abgänge (mindestens eine Rampe mit ca. 17 m).

Die Anlage der Haltestelle diagonal über die gesamte Fläche wäre zwar machbar, würde aber zu einer Zerschneidung der heute zum Teil als Parkplatz und zum Teil als Spielplatz genutzten Fläche führen. Daher wird diese Variante als städtebaulich nicht realisierbar eingeschätzt.

Die Anlage einer Endhaltestelle entlang der Teutoburger Straße ist in verschiedenen Varianten und mit unterschiedlichem Aufwand und Eingriff in das Gelände der Diesterwegschule machbar. Die Variante mit dem kleinsten Aufwand und dem geringsten Eingriff in das Gelände der Diesterwegschule ist in der Anlage 2 dargestellt. Der Hochbahnsteig würde etwa auf Höhe des neuen Ärztehauses liegen. Auf Grund der Neigungsverhältnisse (Teutoburger Straße steigt nach Süden hin um ca. 2,4% an; das Gleis einer Stumpfkehranlage darf nach den technischen Vorschriften keine Längsneigung aufweisen) schneidet sich das Stadtbahngleis allerdings bis zu ca. 2-3 m in das vorhandene Gelände ein. Das bedeutet, dass im hinteren Bereich der Haltestelle beidseitig Stützmauern zum Abfangen des Geländesprunges angeordnet werden müssten. Gleichzeitig würde die Bahnsteigoberfläche bis zu 2 m unterhalb der angrenzenden Teutoburger Straße liegen. Um auszuschließen, dass Passanten Teile der Fahrleitung erreichen oder auf die Bahnsteigüberdachung klettern können, wären entlang der Teutoburger Straße und auf dem Schulgelände der Diesterwegschule entsprechende Zäune aufzustellen. Von den Zugängen kann nur der nördliche sinnvoll mit einer Rampe barrierefrei gestaltet werden. Am südlichen Abgang kann der Geländeunterschied nur mit einer Treppe (ca. 14 Stufen) oder mit einer sehr langen Rampe überwunden werden. Durch die Führung der Stadtbahnlinie 4 bis zu einer Endhaltestelle neben der Teutoburger Straße kann das Krankenhaus Mitte und die umliegende Wohnbevölkerung barrierefrei an das Stadtbahnnetz angeschlossen werden. Die derzeitige Haltestelle Krankenhaus Mitte (ca. 170 m östlich) ist bisher nicht barrierefrei ausgebaut.

Baulich würde die Anlage dieser Endhaltestelle einen Eingriff in den Baumbestand entlang der Teutoburger Straße und der Oelmühlenstraße bedeuten. Gleichzeitig müsste der Straßenzug August-Bebel-Straße – Oelmühlenstraße bis zur Teutoburger Straße für die breiteren Vamos-Fahrzeuge ausgebaut werden. Für diesen Bereich liegen derzeit noch keine konkreten Planungen vor. Daher erscheint eine mögliche Fertigstellung dieser Variante frühestens ab 2015 realistisch.

Auf Grund der Verlängerung der Linienführung um insgesamt etwa einen Kilometer pro Richtung ist bei dieser Variante ein weiteres Fahrzeug auf der Stadtbahnlinie 4 notwendig. Die heute im Niederwall für die Wende zur Verfügung stehenden sieben bis acht Minuten Wendezeit bieten hinreichend Gelegenheit, die ca. 420m zusätzliche Strecke bis Dürkopp Tor 6 zu bedienen, sie reichen allerdings weiter Richtung Krankenhaus gerade einmal für die reine Fahrzeit bis vor die Wendeanlage. Für diesen zusätzlichen Stadtbahnzug fallen pro Jahr ca. 400.000,- € Kosten an.

Betrieblich kann durch die Schaffung eines neuen Endpunktes für die Stadtbahnlinie 4 die Wendeanlage im Niederwall wieder bei Störungen und für Einsatzwagen genutzt werden. Auf den Betrieb der Stadtbahnlinie 3 und den Individualverkehr auf Oelmühlenstraße und Teutoburger Straße wirkt sich diese Variante allerdings negativ aus. Ein zentrales Problem ergibt sich aus der Fahrplankonstruktion des Bielefelder Stadtbahnnetzes, die sich ohne weiteren Mehraufwand nicht verändern lässt. Ziemlich genau vor der Wendeanlage würden sich die Züge der Linie 4 zukünftig begegnen. Mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit müssen dann immer wieder Fahrten auf die Einfahrt in die Wendeanlage warten, bis das Gleis frei ist. Dadurch würden dann sowohl Individual- wie

Stadtbahnverkehr weiter gestört. Der Verkehrsfluss vor allem in Richtung Oststraße im Verlauf von August-Bebel-Straße und Oelmühlenstraße würde massiv behindert.

Durch die unmittelbare Nähe der Ausschleifung zur Kreuzung Teutoburger Straße / Oelmühlenstraße kommt es zu einer deutlichen Beeinträchtigung der Kapazität dieses wichtigen Knotenpunktes. Während der Ausfahrt eines Zuges aus der Anlage müssen die von der Teutoburger Straße in Richtung Westen abbiegenden Verkehrsströme und der Verkehr entlang der Oelmühlenstraße aufgehalten werden. Gleichzeitig werden die Räumwege erheblich länger und beeinflussen die Durchlässigkeit des Knotens zusätzlich.

Alternativen, welche die Behinderung der bestehenden Verkehrswege in geringerem Maße beeinträchtigen, sind möglich, verursachen aber je nach Optimierungsalternative höhere Kosten, einen höheren Flächenverbrauch und sind städtebaulich schwerer zu integrieren.

Fazit:

- erhebliche Störung des Stadtbahnbetriebes der Linie 3 und des Individualverkehrs im Kreuzungsbereich Oelmühlenstraße / Teutoburger Straße (Optimierungen sind möglich jedoch nur zu Lasten finanzieller Mehraufwendungen, städtebaulicher Nachteile sowie eines höheren Flächenverbrauches)
- hohe Investitionskosten
- jährlich 400.000,- € mehr Betriebskosten
- Variante 14 stellt keine kurzfristige Lösung dar

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss

