

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	13.10.2011	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	08.11.2011	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Stadtbahnbetrieb im Dürkoppquartier und in der Nikolaus-Dürkopp-Straße - Ergebnis der Variantenuntersuchung

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)
Stadtentwicklungsausschuss, 17.05.2011, TOP 8, Dr.-Nr. 2241, 2390, 2565
Bezirksvertretung Mitte, 05.05.2011, TOP 6, Dr.-Nr. 2241, 2390, 2447
Stadtentwicklungsausschuss, 21.06.2011, TOP 4.2, Dr.-Nr. 2241, 2565, 2775
Stadtentwicklungsausschuss, 19.07.2011, TOP 33.3, Dr.-Nr. 2883

Beschlussvorschlag:

1. Für den neuen Endpunkt der Stadtbahnlinie 4 wird eine kurze Verlängerung in das Gelände Dürkopp Tor 6 mit der Anlage eines Hochbahnsteiges (Variante 1) beschlossen.
2. Das Planfeststellungsverfahren wird auf Basis der vorliegenden Planung bezüglich der Gleislagen und der Lage des Hochbahnsteiges bei der Bezirksregierung Detmold eingeleitet.

Begründung:

Der Stadtentwicklungsausschuss wurde in seiner Sitzung am 17.05.2011 über unterschiedliche Varianten der Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 in Verbindung mit der Anlage einer zusätzlichen Abstell- und Wendemöglichkeit, möglichst in der Nähe der Stammstrecke, informiert. In der Sitzung am 21.06.2011 hat der Stadtentwicklungsausschuss die Verwaltung beauftragt, die Alternativen „Verlängerung der Linie 4 auf das Areal von Dürkopp Tor 6“ und „Nikolaus-Dürkopp-Straße“ hinsichtlich der technischen Realisierbarkeit, der Kosten sowie der Kunden- / Nutzerfreundlichkeit durch ein neutrales Gutachten prüfen zu lassen.

Die Verwaltung hat daraufhin das Büro Transport Technologie-Consult Karlsruhe TTK mit der Untersuchung beauftragt.

Das Büro TTK hat folgende zwei Varianten untersucht und bewertet:

Variante 1: mit einer neuen Endhaltestelle für die Linie 4 „Dürkopp Tor 6“ an der Nordseite des G.-Rothgiesser-Parks, knapp 500 m östlich des Niederwalls, mit der Anlage eines Hochbahnsteigs. Die heutige Wendeanlage der Linie 4 im Niederwall steht dann zukünftig dem Betrieb als Betriebsgleis zur Verfügung. Die Haltestelle

August-Schröder-Straße wird nur von der Linie 3 bedient.

Variante 3: mit einem neuen Betriebsgleis als Kehrgleis im Straßenraum der Nikolaus-Dürkopp-Straße zwischen Turnerstraße und August-Bebel-Straße. Das Kehrgleis wird neben dem Richtungsgleis in Richtung Stieghorst angeordnet. Die Linie 4 wendet wie bisher am Rathaus bzw. in der Wendeanlage im Niederwall. Die Haltestelle August-Schröder-Straße muss aufgegeben werden.

Der Gutachter hat beide Varianten im Detail untersucht und mit Hilfe von folgenden Kenngrößen bewertet:

Investitionen
Betriebliche Auswirkungen
Erschließung
Lärm und Erschütterung
Auswirkungen Individualverkehr
Ruhender Verkehr
Verkehrssicherheit
Beeinträchtigung der Wohnqualität
Städtebauliche Integration
Wechselwirkung mit Stadtentwicklung
Wege- und Sichtbehinderung
Soziale Kontrolle und subjektive Sicherheit

Die im Gutachten TTK aufgeführten Investitionskosten sind aus den Vergleichsmaßstäben der Potenzialanalyse für alle Stadtbahnstrecken in Bielefeld abgeleitet, die derzeit in endgültiger Abstimmung ist. Es ist ausdrücklich nicht Ziel dieses Gutachtens, eine exakte Baukostenschätzung zu erstellen, sondern vorrangig einen verlässlichen relativen Vergleichsmaßstab zwischen beiden Varianten aufzustellen.

Die Kostenschätzungsmethodik der TTK berücksichtigt dabei größere pauschale Zuschläge (hier über 40%), die für in der Entwurfsplanung noch nicht durchgearbeitete Projekte anzusetzen sind. Der Detaillierungsgrad der beiden bislang von moBiel ausgearbeiteten Varianten ist so unterschiedlich, so dass die bekannten Baukosten für Dürkopp Tor 6 nicht einheitlich in einen Variantenvergleich eingehen können. Die moBiel GmbH verweist bei Ihrer Kostenschätzung (nach aktuellen Ansätzen ca. 1,2-1,6 Mio. Euro) auf geringere Pauschalansätze und referenziert auf abgeschlossene Projekte, die bei wesentlich größerem Leistungsumfang andere Maßstäbe aufzeigen. So ist die gesamte Kehranlage Milse inkl. Busverknüpfung und P+R für 3,19 Mio. Euro errichtet worden, die komplexe Endstation Sieker inklusive der Einbindung des Betriebshofes für 5,1 Mio. Euro.

Alle Kenngrößen sind mit einer unterschiedlichen Gewichtung in die Bewertung eingegangen. Die Bewertung hat für beide Varianten ein negatives Ergebnis ergeben. Im Ergebnis schneidet die Variante 1 weniger nachteilig als die Variante 3 ab. Demzufolge wird empfohlen, das in der Vorlage Dr.-Nr. 2241 vorgeschlagene weitere Verfahren auf der Grundlage der Variante 1 fort zu führen.

Der Bericht zu der Untersuchung der beiden Varianten ist als Anlage zu der Vorlage beigefügt.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss

