

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Seniorenrat	20.02.2013	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	26.02.2013	öffentlich
Beirat für Stadtgestaltung		öffentlich
Beirat für Behindertenfragen	27.02.2013	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	14.03.2013	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Neubau eines Hochbahnsteiges am Klinikum Mitte

Betroffene Produktgruppe

11.12.04.02 ÖPNV

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

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

StEA, 30.11.2010, TOP 5.1, Drs.-Nr.: 1652/2009-2014
BV Mitte, 15.09.2011, TOP 18; Seniorenrat, 21.09.2011, TOP 10; BV Brackwede, 22.09.2011, TOP 15; BV Schildesche, 22.09.2011, TOP 9; StEA, 27.09.2011, TOP 11; Beirat für Behindertenfragen, 28.09.2011, TOP 9, Drs.-Nr.: 2958/2009-2014

Beschlussvorschlag:

- 1.) Der Bericht über den Variantenvergleich wird zur Kenntnis genommen.
- 2.) Die Bezirksvertretung Mitte beschließt eine Anliegerinformationsveranstaltung durchzuführen.

Begründung:

Die überwiegende Mehrzahl der Stadtbahnhaltestellen in Bielefeld ist bereits mit Hochbahnsteigen ausgestattet. Da ein niveaugleicher Zugang zu Stadtbahnfahrzeugen im gesamten Netz angestrebt wird, wurde ein Ausbaukonzept erstellt, welches eine Priorisierung der umzurüstenden Haltepunkte vornimmt. Unter anderem wurde für die Haltestelle „Krankenhaus Mitte“ der Linie 3 ein vordringlicher Bedarf festgestellt, nicht zuletzt um die barrierefreie Erreichbarkeit des Klinikums sicherzustellen. Dies beschloss der Stadtentwicklungsausschuss in seiner Sitzung vom 27.09.2011.

Für diesen Hochbahnsteig hat die Verwaltung in Abstimmung mit moBiel eine Variantenuntersuchung durchgeführt. Mit Vertretern des Klinikums und des Bauamtes wurden ebenfalls Abstimmungsgespräche geführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden im Folgenden zusammengestellt.

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes:

Da der neue Hochbahnsteig im bestehenden Netz geplant wird, befindet sich das Untersuchungsgebiet in der Oelmühlenstraße entlang des südlichen Astes der Stadtbahnlinie 3. Im Westen wird das Untersuchungsgebiet durch die Bielsteinstraße, im Osten durch die Eduard-Windthorst-Straße begrenzt.

Definition möglicher Haltestellenstandorte:

In einem ersten Schritt wurden potentielle Standorte für einen Hochbahnsteig gesucht. Grundsätzlich war bei den Planungen beabsichtigt, so wenig der vorhandenen Grünanlage zu überplanen wie möglich, da es aus Sicht des Denkmalschutzes große Bedenken gegen einen solchen Eingriff gibt. Des Weiteren sollte die Vergleichbarkeit der Varianten gewährleistet werden. Daher wurde mit einheitlichen und zumeist Mindestmaßen für Geh- und Radwege, für Fahrbahn und Hochbahnsteig geplant.

Ein Hochbahnsteig westlich der Teutoburger Str. im Bereich des Parkplatzes zwischen der Bielsteinstraße und der Teutoburger Straße ist nicht umsetzbar, da keine ausreichende Fläche zur Verfügung steht. Für einen Hochbahnsteig wird eine Länge von mindestens 90 Metern benötigt, welche hier nicht vorhanden ist, da bereits etwa 70 Meter westlich der Kreuzung enge Bebauung einsetzt. Der vorhandene Kurvenradius steht ebenfalls einer Umsetzung entgegen, da an einer Haltestelle ein überwiegend geradliniger Streckenverlauf erforderlich ist, um ein zu großes Spaltmaß zwischen Bahnsteig und Fahrzeug zu vermeiden (vgl. Anlage 1).

Nach Ausschluss dieser Variante bleiben fünf machbare Standorte übrig (vgl. Abb. 1), welche im Folgenden erläutert werden. Dies sind:

- Variante 1: Lage im Straßenraum im Bereich des alten Krankenhausgebäudes
- Variante 2: Seitenlage östlich des Knotens Oelmühlenstr./ Teutoburger Str.
- Variante 3: Lage im Straßenraum östlich des Knotens Oelmühlenstr./ Teutoburger Str.
- Variante 4: Lage im heutigen Haltestellenbereich
- Variante 5: Lage im Straßenraum westlich des Knotens Oelmühlenstr./ E.-Windthorst-Str.

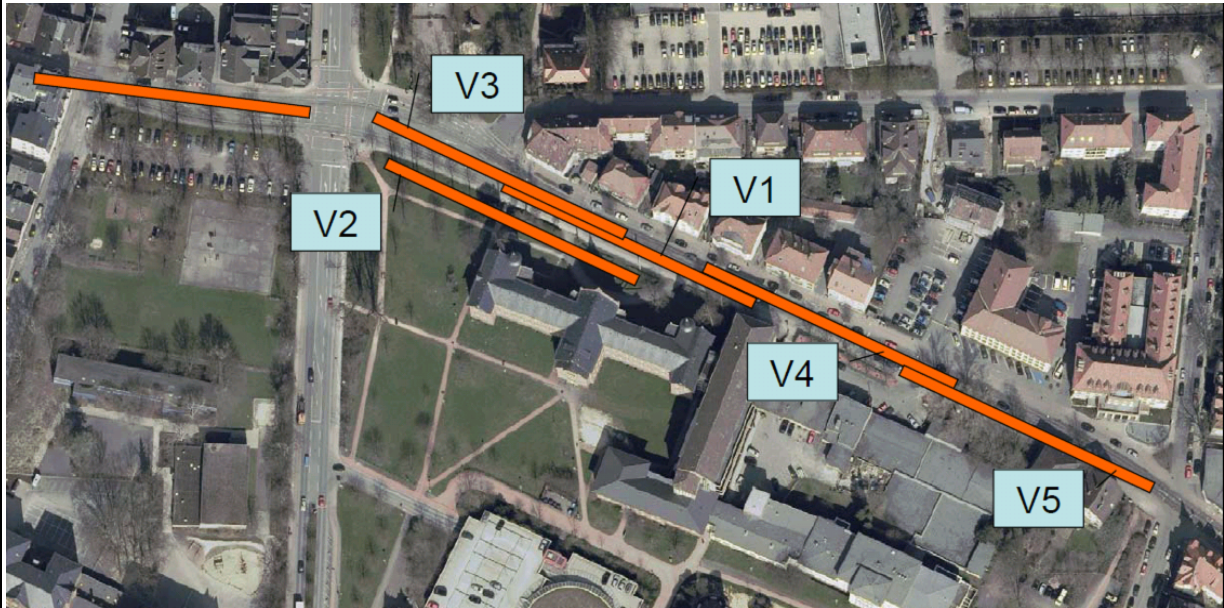


Abb. 1: Potentielle Hochbahnsteigstandorte

Variante 1 (vgl. Anlage 2):

Variante 1 liegt im Straßenraum im Bereich des alten Krankenhausgebäudes (Haus-Nr. 26). Die Stadtbahn teilt sich die Fahrbahn auch im Bereich des Hochbahnsteiges mit dem Kfz-Verkehr, was bedeutet, dass die Kfz mit einem Sicherheitsabstand von 0,5 Metern am Bahnsteig vorbei geführt werden (ähnlich wie auf der Detmolder Str.). Die Grundstückszufahrten auf der nördlichen Straßenseite könnten nur noch im Prinzip „rechts rein – rechts raus“ befahren werden. Die Linksabbiegespur aus der Oelmühlen- in die Spindelstraße würde entfallen. Da das Linksabbiegen in die Spindelstraße somit nicht mehr möglich wäre, hätte dies Umwegfahrten für Anwohner und für Besucher der Schulen bzw. des Finanzamtes zur Folge. Eine Option wäre in diesem Zusammenhang eine komplette Abbindung der Spindelstraße von der Oelmühlenstraße durch die Errichtung eines Wendehammers, was zu einer Verkehrsberuhigung in der Spindelstraße führen würde. Als besonders schwerwiegend stellt sich bei dieser Variante der Verlust aller Stellplätze (ca. 21) in diesem Bereich dar. Wie bei allen anderen Varianten auch, können an der heutigen Stadtbahnhaltestelle (Fahrtrichtung stadteinwärts) vor dem AOK-Gebäude als Ausgleich neue Parkplätze geschaffen werden. Aufgrund des vorherrschenden Parkdrucks ist dies dennoch kaum vertretbar.

Ebenfalls problematisch ist der kurze Bereich, in dem sich hinter der stadtauswärts am Bahnsteig haltenden Stadtbahn PKW sammeln können. Ein möglicher Rückstau würde sich negativ auf den Knoten Oelmühlenstr./ Teutoburger Str. auswirken. Außerdem zu beachten ist, dass lediglich die Anlage einer Zugangsrampe möglich ist. Auf der östlichen Bahnsteigseite würde stattdessen eine Treppe angeordnet. Positiv an dieser Variante ist hingegen der vergleichsweise geringe Platzbedarf. Der Eingriff in die Grünfläche vor dem alten Klinikgebäude würde ca. 1,60 m bis 2,30 m in der Breite betragen, wodurch das jetzige Erscheinungsbild der alten Krankenhausfassade mit der davor liegenden Grünflächenanlage dennoch deutlich eingeschränkt werden würde. Aus Sicht des Bauamtes ist dies bezüglich Denkmalschutz abzulehnen. Durch die Heranführung des Straßenverkehrs an das alte Klinikgebäude wird zudem die zukünftige Nutzung für z.B. medizinische Praxisräume eingeschränkt.

Variante 2 (vgl. Anlage 3):

Variante 2 sieht eine Haltestelle außerhalb des Straßenraumes in Seitenlage vor. Sie befindet sich innerhalb der Grünfläche vor dem alten Krankenhausgebäude. Die Stadtbahngleise würden

bei dieser Variante im Kreuzungsbereich nach Süden verschwenken, Geh- und Radweg würden

hinter den Gleisen oder alternativ zwischen eigenem Gleiskörper und heutiger Fahrbahn angeordnet. Durch den eigenen Gleiskörper gibt es für den Individualverkehr keine weiteren Einschränkungen, alle heutigen Fahrbeziehungen bleiben erhalten. Im Vergleich zu Variante 1 entfallen lediglich die 6 Parkplätze auf der südlichen Straßenseite.

Die Zuwegung zum Haupteingang des Klinikums würde für mobilitätseingeschränkte Personen bei dieser Haltestellenlage über die Teutoburger Str. erfolgen. Entsprechende barrierefreie Wege sind bereits vorhanden. Da bei dieser Variante nicht der gesamte Straßenraum überplant werden muss, ist mit geringeren Baukosten zu rechnen. Ein großer Nachteil ist jedoch der enorme Flächenbedarf. So müsste in die Grünanlage auf einer Breite von über 10 m eingegriffen werden, was einen kompletten Verlust der heutigen Charakteristik des alten Krankenhausgebäudes mit der davor gelagerten Grünflächenanlage bedeuten würde. In ersten Gesprächen mit Vertretern des Klinikums wurde deutlich, dass das Klinikum dieser Variante aus den genannten Gründen negativ gegenüberstehen wird, um das historische Erscheinungsbild der alten Krankenhausfassade und der Auffahrt mit der Grünfläche zu erhalten. Die Nutzungsmöglichkeiten des alten Klinikgebäudes würden erheblich eingeschränkt. Auch aus der Sicht des Bauamtes ist diese Variante aus Denkmalschutzgründen abzulehnen.

Variante 3 (vgl. Anlage 4):

Variante 3 liegt im Straßenraum, östlich des Knotens Oelmühlenstr./ Teutoburger Str. Die Vor- und Nachteile dieser Variante sind analog der Variante 1. Die Parkplätze an der nördlichen Straßenseite können hier jedoch erhalten bleiben. Mit den entfallenden Stellplätzen auf der Südseite und den neu anzulegenden Plätzen vor dem AOK-Gebäude ist die Stellplatzbilanz etwa neutral. Auch bei dieser Variante würde die Zuwegung zum Haupteingang des Klinikums über die Teutoburger Straße erfolgen. Ebenso wie bei Variante 1 wäre auch hier die Errichtung eines Wendehammers in der Spindelstr. eine mögliche Option, um dort eine Verkehrsberuhigung zu erreichen.

Da sich PKW und Stadtbahn die Fahrbahn teilen, würde eine haltende Stadtbahn die gleichzeitige Einfahrt von PKW in die Oelmühlenstraße unmöglich machen, da keine Rückstauräume vorhanden sind. Dies würde aufgrund der Knotenpunktgeometrie bedeuten, dass alle Fahrbeziehungen des Knotens auf Rot gesetzt werden müssten, solange die Stadtbahn am südlichen Bahnsteig hält. Da dies die Leistungsfähigkeit des Knotens entscheidend beeinträchtigen und die Rettungsfahrzeuge auf der Teutoburger Str. erheblich behindern würde, wurden für diese Variante zwei Nebenvarianten (3b und 3c) entwickelt.

Variante 3b (vgl. Anlage 5):

Um bei haltender Stadtbahn den Kfz Grün zu geben, die auf der Teutoburger Str. geradeaus die Oelmühlenstr. queren wollen, ist eine getrennte Signalisierung von Rechtsabbiegern in die Oelmühlenstr. und Geradeausfahren erforderlich. Um dies zu erreichen ist die Anlage einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur in der Teutoburger Str. nötig. Hierfür müsste der vorhandene Straßenraum um etwa 3,25 Meter aufgeweitet werden. Da die Länge dieser Rechtsabbiegespur aufgrund des Klinik-Neubaus (Haus-Nr. 60) jedoch sehr begrenzt ist, ist der Nutzen relativ gering. Ein durch die geringe Länge verursachter Rückstau auf der Teutoburger Str. könnte zudem die Rettungsfahrzeuge bei der Ein-/ Ausfahrt behindern. Dies wurde von Vertretern des Klinikums sehr kritisch gesehen, weshalb diese Variante nicht weiter verfolgt werden sollte.

Variante 3c (vgl. Anlage 6):

Um bei haltender Stadtbahn die Einfahrt in die Oelmühlenstr. zu ermöglichen, wird eine zusätzliche Fahrspur für den Kfz-Verkehr angeordnet. Somit kann der Knoten in seiner heutigen

Form bestehen bleiben, ohne dabei entscheidend an Leistungsfähigkeit einzubüßen.

Insbesondere würden mögliche Rückstaus auf der Teutoburger Str. vermieden, welche ein- und ausfahrende Rettungswagen behindern könnten.

Der Eingriff in die Grünfläche vor dem alten Klinikgebäude (Haus-Nr. 26) beläuft sich bei dieser Variante auf eine Breite von ca. 5,60 m bis 6,30 m. Auch dieser Eingriff wird von der Klinikums-Geschäftsführung aus den bereits dargestellten Gründen sowie vom Bauamt aus Lärmschutz- sowie Denkmalschutzgründen abgelehnt.

Variante 4 (vgl. Anlage 7):

Variante 4 liegt etwa im heutigen Haltestellenbereich. Der Parkplatz der AOK würde nur noch nach dem Prinzip „rechts rein – rechts raus“ erschlossen werden, ebenso wie die Zufahrt zum Innenhof des Klinikums und einige private Einfahrten. Der vorhandene Straßenraum lässt eine Verbreiterung nicht ohne Weiteres zu, da im nördlichen Bereich die Bebauung und im südlichen Bereich eine Rampenmauer angrenzt. Diese Mauer sowie die Treppe müssten abgetragen und versetzt wieder neu errichtet werden. Bei dieser Variante wäre nur eine Zugangsrampe zum Bahnsteig möglich. Auf der westlichen Bahnsteigseite würde eine Treppe angeordnet. Bei beidseitigen Rampen müsste das östlich angrenzende Wohnhaus auf der südlichen Straßenseite (Nr. 42) abgerissen werden, um ausreichend Fläche für den Hochbahnsteig zu gewährleisten. Die Zuwegungssituation zum Krankenhaus wäre wie im Bestand auf direktem Wege möglich. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste könnten direkt über die heutige Zufahrtsrampe zum Innenhof des Klinikums in Richtung Haupteingang gelangen. Dafür ist es jedoch erforderlich, dass die heutigen Parkplätze in Schrägaufstellung entfallen und durch einen Gehweg ersetzt werden. Diese Parkplätze stehen der Praxis der niedergelassenen Kardiologen zur Verfügung und müssen adäquat ersetzt werden. Die Neigung des neuen Gehweges müsste auf maximal 6% angepasst werden, um den Richtlinien zur Barrierefreiheit gerecht zu werden. Dabei muss mithilfe einer Schleppkurvenanalyse sichergestellt werden, dass die Krankenvan bzw. Versorgungsfahrzeuge die Zufahrtsrampe auch nach dem Umbau problemlos befahren können. Ein alternativer Aufzug anstelle der heutigen Treppe wäre nicht leistungsfähig und zudem folgekosten-/ wartungsintensiv. Daher wird ein solcher Aufzug weder von Seiten des Klinikums noch von moBiell als sinnvoll und wirtschaftlich bewertet. Ein Vorteil dieses Standortes liegt in dem äußerst geringen Eingriff in die Grünfläche vor dem historischen Klinikgebäude, die Charakteristik würde so erhalten bleiben. Die Stellplatzbilanz dieser Variante ist leicht negativ (-9 Stellplätze, hinzu kommen die Stellplätze des Klinikums auf der Zufahrtsrampe). Dies gilt ebenso für Variante 5.

Variante 5 (vgl. Anlage 8):

Diese Variante liegt direkt westlich der Kreuzung Oelmühlenstr./ Eduard-Windthorst-Str. und stellt somit die östlichste Möglichkeit für einen Hochbahnsteig innerhalb des Untersuchungsgebiets dar. Die meisten Vor- und Nachteile von Variante 4 treffen auch hier zu. Diese Lage ist jedoch etwas nachteiliger, da die Haltestelle Oststraße in relativ geringer Entfernung liegt, während in der anderen Richtung die geplante Haltestelle Marktstraße (soll die Haltestellen Ravensberger Str. und August-Schroeder-Str. ersetzen) sehr weit entfernt wäre. Von Seiten moBiells wird angestrebt, den Haltestellenabstand möglichst gleichmäßig zu gestalten. Voraussetzung für diesen Haltestellenstandort ist, dass die beiden Wohnhäuser (Haus Nr. 42 und 44) abgerissen werden müssten. Das Klinikum hat informiert, dass die beiden Wohnhäuser unabhängig von der Hochbahnsteigplanung abgängig sind und ein Abriss geplant ist. Bei dieser Variante ist kein Eingriff in die Grünflächenanlage des historischen Krankenhausgebäudes erforderlich.

Die Zufahrt zu dem geplanten Parkhaus an der Ecke Oelmühlenstr./ E.-Windthorst-Str. sollte über die Oelmühlenstr. erfolgen. Ein Hochbahnsteig würde die Einfahrt für Fahrzeuge aus Richtung Osten unmöglich machen. Die Erschließung dieses Parkhauses würde somit nur nach dem

Prinzip „rechts rein, rechts raus“ erfolgen, was bei der geplanten Kapazität aus Sicht des Amtes für Verkehr unzureichend wäre. Zu Stoßzeiten wäre mit einem Rückstau der Autos auf der Oelmühlenstr. zu rechnen, was die Stadtbahn behindern würde.

Die Zuwegungssituation zum Krankenhaus ist ähnlich zu Variante 4. Personen, die den östlichen Zugang zu der Haltestelle benutzen, müssten jedoch einen kleinen Umweg in Kauf nehmen. Die Schulen (besonders das Ceciliengymnasium) könnten auf kurzem Weg erreicht werden.

Zusammenfassung:

Bei allen Varianten stehen dem Vorteil des niveaugleichen Zugangs zur Stadtbahn Nachteile in unterschiedlicher Ausprägung gegenüber. Variante 3c bietet die verkehrlich beste Lage, da der Knoten Oelmühlenstr./ Teutoburger Str. durch die zusätzliche Fahrspur nicht in seiner Leistungsfähigkeit beeinträchtigt wird. Zudem ist bei dieser Variante der Abstand zu den benachbarten Haltestellen am sinnvollsten. Demgegenüber steht jedoch der erhebliche Eingriff in die Grünflächenanlage vor dem historischen Klinikgebäude, welcher bei den Varianten 4 und 5 fast komplett bzw. ganz entfallen würde. Einem solchen Eingriff würden weder das Klinikum noch das Bauamt zustimmen.

Der Vorteil der Varianten 4 und 5 ist, dass die Planungen des Hochbahnsteiges mit denen des Parkhauses verbunden werden könnten. Mit diesen Varianten könnten zum Beispiel die entfallenden Parkplätze für die kardiologische Praxis durch Stellplätze im neuen Parkhaus ersetzt werden. Die Planungen des Krankenhauses bezüglich eines zusätzlichen Parkhauses würden auch die Parkraumsituation in den Nebenstraßen verbessern. Die Lage im heutigen Haltestellenbereich (Variante 4) macht ebenso wie Variante 5 eine Neugestaltung der Zufahrtsrampe zum Innenhof des Klinikums erforderlich.

Für Variante 5 ist jedoch zusätzlich der Abriss von zwei Wohnhäusern nötig, welcher im Falle des Parkhausbaues ohnehin erforderlich wäre. Aufgrund des geplanten Parkhauses ergeben sich zudem erhebliche verkehrliche Nachteile bezüglich der Zufahrtssituation, weshalb diese Variante vom Amt für Verkehr nicht empfohlen wird.

Insgesamt wird vom Amt für Verkehr die Variante 4 favorisiert.

Finanzierung:

Grundsätzlich sind der Bau eines Hochbahnsteiges sowie alle direkt daraus resultierenden Straßenbauarbeiten förderfähig. Erfahrungsgemäß beträgt die Höhe der Förderung ca. 80-90%.

Im Folgenden werden die Baukosten sowie der von moBiel aufzubringende Eigenanteil für drei Varianten wie folgt geschätzt:

	Geschätzte Baukosten in € (gerundet)	Eigenanteil moBiel in € (gerundet)
Variante 3c	2.800.000	420.000
Variante 4	2.600.000	390.000
Variante 5	2.900.000	440.000

Für die Anpassungen des Straßenraumes können der Stadt noch Kosten entstehen. Diese werden im weiteren Planungsprozess ermittelt.

Stellungnahmen der beteiligten Unternehmen/ Ämter:

In mehreren Vorgesprächen zwischen Vertretern des Klinikums und moBiel sowie dem Amt für

Verkehr hat sich herausgestellt, dass das Klinikum einen Eingriff in die Grünflächenanlage vor dem historischen Klinikgebäude nicht akzeptiert. Die Geschäftsführung des Klinikums Bielefeld präferiert daher die Variante 5.

MoBiel favorisiert einen Standort möglichst weit westlich auf der Oelmühlenstr., um den Abstand zwischen den Haltestellen Oststr., Krankenhaus Mitte und Marktstr. möglichst gleichmäßig zu gestalten. Im Hinblick auf die gute Zuwegungssituation könnte jedoch die Variante 4 als Kompromiss dienen.

Auch das Bauamt favorisiert aus Denkmalschutzgründen eine Lösung, die keinen Eingriff in die Grünfläche erfordert. Jedoch könnte auch hier aufgrund des sehr geringen Eingriffs die Variante 4 als Kompromisslösung akzeptiert werden.

Weiteres Vorgehen:

Da die Auswirkungen des deutlich aufgeweiteten Straßenraumes im Hinblick auf die Lärmbelastung der Anwohner und des Klinikums nicht genau abschätzbar sind, wird die Verwaltung eine lärmtechnische Untersuchung zunächst nur für die Variante 4 in Auftrag geben. Ergänzend wäre die Übertragung von Schwingungen auf das historische Klinikgebäude mit zu betrachten, da das Klinikum hier die Ansiedlung von Praxen plant, deren Labore durch Schwingungen beeinträchtigt werden könnten.

Da der Straßenraum in allen Varianten nur nach Süden aufgeweitet wird, wurde bisher nur der Hauptbetroffene (Klinikum) beteiligt. Aufgrund des angestrebten vereinfachten Plangenehmigungsverfahrens würden andere Anlieger formal nicht beteiligt. Daher **empfiehlt das Amt für Verkehr**, vorab eine **Anliegerinformationsveranstaltung durch die BV Mitte durchführen zu lassen**, um frühzeitig die Meinung der Anwohner in den Prozess einzubringen, bevor eine endgültige Festlegung auf eine Variante erfolgt. Im Falle einer Anliegerversammlung wird die Verwaltung die Planungen vorstellen, die Fragen und Anregungen dokumentieren und auswerten. Krankenhaus und Bauamt sind an der Versammlung zu beteiligen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss