

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Beirat für Behindertenfragen	11.09.2019	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Stadtbahnverlängerung der Linie 4 von Lohmannshof über Campus Nord bis Schloßhofstraße

Betroffene Produktgruppe

11 09 02 - Teilräumliche Planung und 110901 - Gesamträumliche Planung
11.12.03 - Verkehrliche Planung
11.12.04 - ÖPNV

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Haushalt Stadt Bielefeld & Haushalt BBVG

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

BV Schildesche, 01.09.2016, TOP 6; BV Dornberg, 08.09.2016, TOP 6 und 27.10.2016, TOP 6; StEA, 20.09.2016, TOP 24.1 und 08.11.2016, TOP 4.3, Drs.-Nr.: 3501/2014-2020

Beschlussvorschlag:

Der Beirat für Behindertenfragen begrüßt die geplante Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 vom bisherigen Endpunkt Lohmannshof über Campus Nord bis Schloßhofstraße / Ecke Dürerstraße.

Begründung:

Die Stadt Bielefeld verfolgt das Ziel, den Hochschulcampus Nord weiter zu entwickeln und sich damit als Hochschul- und Forschungsstandort noch stärker zu profilieren. Mit der Entwicklung des Hochschulcampus Nord war die planerische Entscheidung verbunden, eine Anbindung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in hoher Qualität zu realisieren und den Anteil motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu minimieren. Von dem prognostizierten Verkehrsaufkommen des Hochschulcampus mit knapp 14.000 Fahrten täglich sollen entsprechend der beschlossenen Vorgaben 70% mit dem ÖPNV abgewickelt werden. Daher soll die Stadtbahnlinie 4 von ihrer heutigen Endhaltestelle Lohmannshof um zwei Haltestellen bis zur neuen Endstation an der Dürerstraße/ Schloßhofstraße verlängert werden (Abb. 1). Dies ist die Voraussetzung dafür, die hohe ÖPNV-Erschließungsqualität des Campus Nord herzustellen und

damit den angestrebten und gutachterlich prognostizierten ÖPNV-Anteil von 70% erreichen zu können. Gleichzeitig sollen am neuen Endpunkt bestehende und zukünftige Wohngebiete an das Stadtbahnnetz angebunden werden, um auch dort eine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung zu gewährleisten.

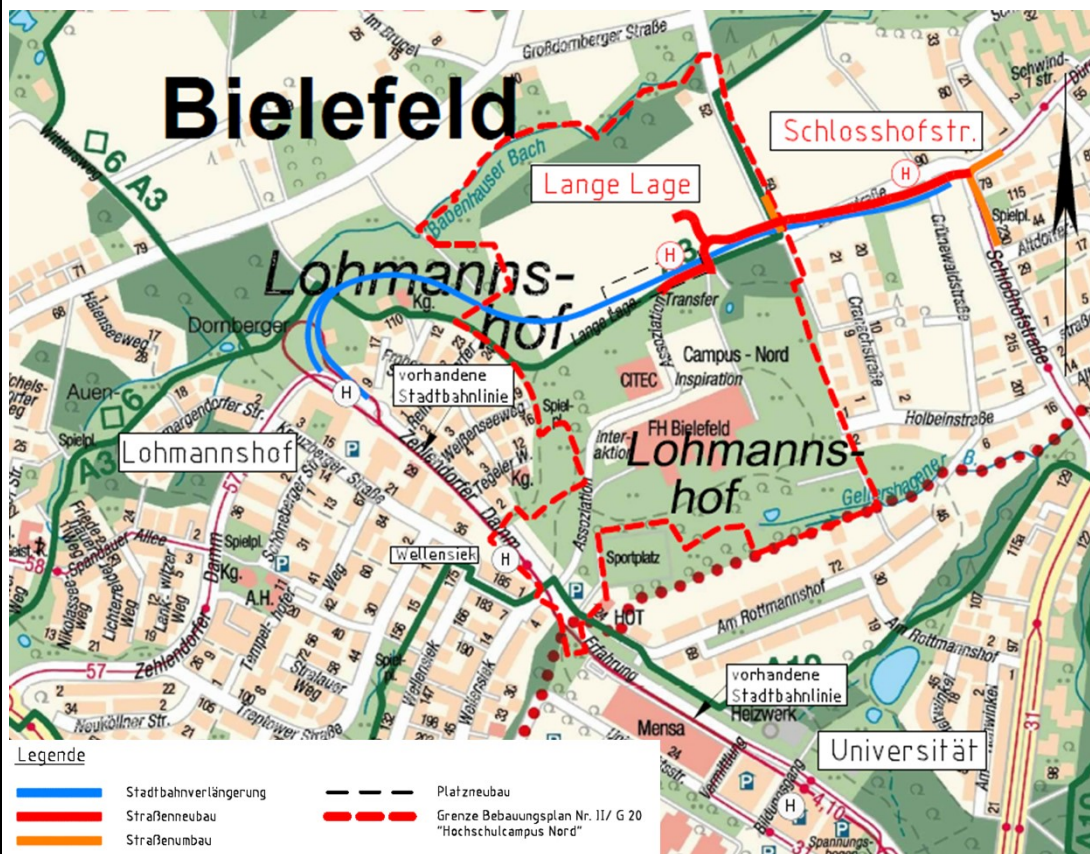


Abbildung 1: Übersichtskarte

Der Neubau und Betrieb von Straßenbahnen unterliegt den Vorschriften des § 28 Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und bedarf eigentlich eines Planfeststellungsverfahrens. Dieses wurde jedoch durch einen planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan ersetzt, in dem die Betriebsanlagen für Straßenbahnen ausgewiesen werden (§ 28 Abs. 3 PBefG). Der Rat der Stadt Bielefeld hat in seiner Sitzung vom 14.12.2017 den planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan als Satzung beschlossen.

Für die Maßnahme wurde nun beim Fördergeber NWL ein Förderantrag gestellt. In diesem Zusammenhang ist auch ein Votum des Beirates für Behindertenfragen einzuholen und dem Fördergeber mitzuteilen. Dem AK BUW wurde die Maßnahme bereits am 24.04.2017 sowie am 01.07.2019 vorgestellt. Vorab wurden den Mitgliedern folgende Informationen übermittelt:

„Die Neubaustrecke ist ca. 1,2 km lang.

Die Trasse beginnt am Ende der Seitenbahnsteige der heutigen Endhaltestelle Lohmannshof. Die bestehende Wendeschleife wird zurückgebaut. Die Strecke verläuft durchgehend zweigleisig von der Haltestelle Lohmannshof über die Haltestelle Lange Lage bis zur Endhaltestelle Schloßhofstraße. Mit Ausnahme des Bereichs der bisherigen Endhaltestelle Lohmannshof, der neuen Endhaltestelle Schloßhofstraße und des Platzbereichs Lange Lage wird die Trasse als Rasengleis hergestellt.

Zwischen der Haltestelle Lohmannshof und der neuen Haltestelle Lange Lage werden zwei Gleisquerungen für Fußgänger und Radfahrer gebaut. Die erste liegt ca. 50 m hinter der zurück zu bauenden Wendeschleife an der bestehenden Wegeverbindung Hof Hallau – Großdornberger Straße. Die zweite Gleisquerung, ebenfalls nur für Fußgänger und Radfahrer, befindet sich etwa 20 m westlich des Platzes Lange Lage im Zuge eines dort geplanten Weges durch die öffentliche Grünfläche.

Die Haltestelle Lange Lage wird mit zwei jeweils 70 m langen und 5 m breiten Hochbahnsteigen in Seitenlage ausgestattet. Die Gleise werden gegenüber dem Platzniveau abgesenkt. Dadurch wird die Höhendifferenz zwischen dem Platzniveau und der Oberkante des Hochbahnsteigs reduziert, womit ein fließender Übergang der Bahnsteige zum Platz erreicht wird. An beiden Bahnsteigenden werden Gleisquerungen vorgesehen. **Der Zugang zu den Hochbahnsteigen erfolgt über Rampen und Treppen.**

Die an die Haltestelle angrenzende Platzfläche ist insgesamt etwa 235 m lang. Der östliche Bereich kann durch Fußgänger flächig gequert werden. **Eine optische und taktile Führung für Sehbehinderte und Blinde wird vorgesehen.** Westlich der Haltestelle soll keine flächenhafte Querung durch Fußgänger erfolgen, daher wird die Gleistrasse dort durch bauliche Hindernisse abgegrenzt.

Östlich der Platzfläche kreuzt die Stadtbahntrasse die Dürerstraße. Dieser Knoten wird durch eine Lichtsignalanlage (rot / gelb / dunkel) gesichert.

Südlich der Trasse befindet sich ein gemeinsamer Fuß- und Radweg bis zur Endhaltestelle Schloßhofstraße. Eine weitere Gleisquerung für Fußgänger und Radfahrer wird in Verlängerung der Straße Wittebreite zum Wohngebiet Cranachstraße hergestellt.

Die Endhaltestelle Schloßhofstraße erhält einen Hochbahnsteig als Mittelbahnsteig. **An beiden Enden werden Rampen vorgesehen.** Am westlichen Ende des Mittelbahnsteigs ist eine Gleisquerung für Fußgänger vorgesehen. Am östlichen Ende des Hochbahnsteigs erfolgt der Anschluss an das vorhandene Straßennetz.

Die Dürerstraße wird verbreitert und in westliche Richtung bis zur Platzfläche „Lange Lage“ verlängert. Der Knotenpunkt Dürerstraße / Schloßhofstraße wird zu einem Kreisverkehrsplatz umgeplant und in allen Zufahrten mit einem FGÜ ausgestattet.

Belange der Barrierefreiheit

Alle Querungsstellen an Straßen (Kreisverkehr und neu zu bauenden Straßen) werden nach den geltenden Standards gebaut (0/6 cm Doppelquerung).

Alle Gleisquerungen für Fußgänger und Radfahrer werden mit einer Umlaufsperre (Z- Überweg), einem optischen und taktilen Leitsystem und einer Signalanlage (gelbes Blinklicht, akustisches Freigabesignal und Vibrationstaster) ausgestattet.

Die Hochbahnsteige werden mit einem optischen und taktilen Leitsystem ausgestattet.

Die Rampen zu den Hochbahnsteigen weisen eine max. Neigung von 6 % auf.“

Der AK BUV lehnte in der Sitzung am 24.04.2017 grundsätzlich den geplanten gemeinsamen Geh- und Radweg ab und forderte eine taktile und optische Trennung von Geh- und Radweg. In der Sitzung am 01.07.2019 wurde zusätzlich gefordert, die an die Hochbahnsteige angrenzenden Bushaltestellen über ein kontrastreiches, taktilen Leitsystem miteinander zu verbinden, um so die Erreichbarkeit für sehbehinderte und blinde Menschen sicher zu stellen. Der Arbeitskreis befürwortet die Anlage der Gehwege auf Hochboard und die Anlage der Radwege auf Straßenniveau, zumal durch die verstärkte Nutzung von E-Bikes bei niveaugleicher Anlage die Sicherheit von Fußgängern mit Handicap gefährdet wäre.

Die Forderungen werden im Rahmen der in naher Zukunft beginnenden Ausführungsplanung geprüft und bewertet.

Oberbürgermeister/Stadtkämmerer