

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Brackwede	21.11.2019	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	28.11.2019	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	03.12.2019	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p>Zentrumsnahe Haltestelle für Fernreisebusse</p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.12.03.01</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>-</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>Derzeit keine Angaben möglich</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>BV Brackwede/ BV Mitte/ UStA 08.05.2007 (DS 1063/2004-09) BV Brackwede/ UStA 20.11.2007 (DS 4304/2004-09) BV Brackwede, 05.09.2013, TOP 6.4 (DS 6143/2009-2014) BV Brackwede, 27.02.2014, TOP 5.5 (DS 6811/2009-2014) Bv Brackwede, 18.03.2014 TOPs 19, 19.1, 19.2 (DS 7071/2009-14) -abgesetzt- StEA 01.03.2016, TOP 8 (DS 2802/2014-20) – Beratungsverchiebung- Beirat für Behindertenfragen 25.01.17, TOP 6; BV Brackwede 26.01.17, TOP 9; StEA 31.01.2017, TOP 10; Seniorenrat 15.02.2017, TOP 5.1 (alle DS 4203/2014-20) BV Mitte, 24.09.2019, TOP 5.1 (DS 2066/2014-20)</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Die Bezirksvertretungen Mitte und Brackwede empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt,</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Verlegung des Fernbushaltes an die Joseph-Massolle-Straße umzusetzen. - die Planungen für einen zentrumsnahen Fernbushalt an der Joseph-Massolle-Straße auf Basis der Variante 2 zu konkretisieren und hierfür Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen. - gemeinsam mit moBiel eine Planung für eine Mobilitätsstation am Brackweder Bahnhof zu erarbeiten und <p>die Ergebnisse den politischen Gremien regelmäßig vorzulegen.</p>

Begründung:

Da die Deutsche Bahn Ende ihre Sanierungsarbeiten an den DB-Brückenbauwerken in der Bielefelder Innenstadt abgeschlossen hat, ist der Weg frei, auch andere Verkehre wieder in Bahnhofsnähe zu zulassen.

Dieser Umstand war Grund genug für die Verwaltung zu prüfen, ob nach Abschluss der o.g. Sanierungsarbeiten auch ein Fernbushaltepunkt in der Joseph-Massolle-Straße eingerichtet werden kann.

Da diese Prüfung noch nicht voll umfänglich abgeschlossen werden konnte, beschreibt die Vorlage den Stand der derzeitigen Überlegungen und führt auf, welche nächste Schritte zu unternehmen sind, um den Fernbushaltepunkt in die Joseph-Massolle- Straße zu verlegen.

Aufgrund der Liberalisierung des Fernbusmarktes ist die Nutzernachfrage weiter gestiegen. Zukünftig ist mit einer mindestens gleichbleibenden Nachfrage zu rechnen.

In Bielefeld fahren heute die innerdeutschen und internationalen Fernreisebusse die Haltestelle am Bahnhof Brackwede an. Insgesamt sind über 70 Konzessionen bei der Stadt Bielefeld aktenkundig. Fahrplanmäßig sind an einzelnen Wochentagen über den Tag verteilt ca. 50 fahrplanmäßige Busabwicklungen vorgesehen. Allerdings steuern die meisten Fernbuslinien Bielefeld nur bei Bedarf an, so dass die Anzahl tatsächlich haltender Fernbusse an hoch frequentierten Werktagen bei rund 40 liegt.

Die Nachfrage im Fernbussektor und dem Wunsch der Fernbusanbieter entsprechend, hat die Verwaltung eine Prüfung der möglichen Nutzung der jetzigen Schienen Ersatz Verkehr - Abfahrtsplätze im Zuge der DB-Brückensanierung an der Joseph-Massolle-Straße als Fernbusbahnhof durchgeführt.

Dabei wurde festgestellt, dass eine Verlegung des Fernbusbahnhofes an die Joseph-Massolle-Straße grundsätzlich möglich ist. Für den Standort sprechen u.a.:

- Nach aktuellen Fahrgastzahlen des VVOWL für 2018 für Ein- und Aussteiger im Nahverkehr (Zahlen für den Fernverkehr liegen nicht vor) ergibt sich, dass pro Woche 176.311 Ein- und Aussteiger am Hbf. Bielefeld und **18.590** Ein- und Aussteiger am Bhf Brackwede zu verzeichnen sind. Zu beachten ist, dass in der 2. Jahreshälfte 2018 die Großbaustelle an den Brückenbauwerken in Bielefeld mit Schienenersatzverkehr (SEV) angelaufen ist. Dies hat zur Folge, dass im Vergleich zu den Vorjahreszahlen der Wert des Hbf. wesentlich geringer (ca. -10%), die Zahlen von Brackwede ein wenig höher ausfallen. Zusammengefasst kann man sagen, dass im „Normalzustand“ ohne SEV am Hauptbahnhof ca. zehnmal so viele Fahrgäste ein- und aussteigen als in Brackwede. Hinzu kommen noch die Fahrgäste des Fernverkehrs.

Tägl. Fahrgastzahlen	Mo - Fr	Sa	So
Bielefeld Hbf.	27.896	21.836	14.995
Brackwede Bhf.	3.089	1.919	1.226

- Der Standort Joseph-Massolle-Straße würde durch den direkten Anschluss an den Ost-Westfalen Damm und damit an das überörtliche Fernstraßennetz (Autobahnen A2 und A33) eine gute Erreichbarkeit für Fernbusse und Fahrgäste gewährleisten.
- Der Standort an der Joseph-Massolle-Straße bietet eine hervorragende Verknüpfung mit dem ÖPNV als auch dem SPNV
- Auch sind Abstellmöglichkeiten für Kfz und Fahrräder in den vorhandenen Parkhäusern und Abstellanlagen im Umfeld des Hauptbahnhofs ausreichend vorhanden oder werden im Fall der Radstation noch ausgebaut.

- Zudem können bestehende Einrichtungen des Hauptbahnhofs, wie Kiosk, WC-Anlagen, Fahrgastinformationen etc. genutzt werden. Eine gute soziale Kontrolle ist gegeben.
- Konflikte bei sogenannten Risikoheimspielen des DSC Arminia Bielefeld können nicht ausgeschlossen werden, müssen aber im Einzelfall mit den zuständigen Einsatzkräften besprochen werden.

Auch das im Vorfeld beteiligte Bauamt sieht keine Probleme der Verlegung eines Fernbusbahnhofes in die Joseph-Massolle-Straße in Bezug auf das INSEK Nördliche Innenstadt. Nach Rücksprache mit der Bezirksregierung Detmold als Fördergeber ist mit der Umplanung keine Rückzahlung von Fördergeldern verbunden.

Basierend auf den oben beschriebenen Standortvorteilen, sollen die Planungen für eine entsprechenden Fernbushalt an der Joseph-Massolle-Straße vorangetrieben werden. Dabei erfordern sowohl die Stellflächen für die Reisebusse, als auch die Belange der Radverkehrsanlagen im Rahmen der weiteren Detailplanung eine besondere Aufmerksamkeit.

Eine Aufwertung des Umfeldes am Bahnhof Brackwede kann durch nachfolgende Verkehrsangebote erfolgen:

Bereits vorhandene Verkehrsangebote:

- SPNV-Anschluss
- Anbindung an die Stadtbahn sowie den städtischen Linienbusverkehr, wobei sich diese Haltestellen mehr als 300 m entfernt in der Arthur-Ladebeck-Straße sowie der Hauptstraße befinden.
- Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützte Abstellanlagen sowie Fahrradboxen)
- Parkplätze für den MIV

Denkbare zusätzliche Verkehrsangebote im Rahmen einer Mobilitätsstation:

- Verlegung der Bushaltestellen in der Arthur-Ladebeck-Straße direkt zum Bahnhof (Eisenbahnstraße), z. Bsp. in die bereits vorhandenen Bushaldebuchten. So kann eine bessere Verknüpfung des städtischen Busverkehrs mit dem SPNV erreicht und die Umsteigevorgänge attraktiver gestaltet werden (auch im Hinblick auf mobilitätseingeschränkte Personen).
- Einrichtung einer „Kiss & Ride“-Zone für kurzzeitige Haltevorgänge
- Integration von Taxi-Stellplätzen vor dem Bahnhof
- Einrichtung einer Carsharing-Station, z. Bsp. in Kombination mit E-Fahrzeugen und entsprechender Ladeinfrastruktur
- Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für private Elektro-PKW (dies bezgl. wurde bereits durch die Stadtwerke Bielefeld GmbH ein Antrag gestellt und genehmigt)
- Bedarfsorientierte Erweiterung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen
- Ladestation für Akkus von Elektro-Fahrrädern (z. Bsp. in Kombination mit Gepäckschließfächern)
- Einrichtung einer Verleihstation für Elektro-Roller (flowBie von moBiel)
- Einrichtung einer Fahrradverleihstation

Positive Aspekte einer Mobilitätsstation sind die Erweiterung des multimodalen Verkehrsangebotes in Brackwede. Der Stadtteil Brackwede wird damit „Vorreiter“ in Sachen umweltfreundliche Mobilität, verbunden mit einer Attraktivitätssteigerung des Bahnhofes Brackwede und dessen Umfeldes.

Die Verwaltung wird die Planung für eine Mobilitätsstation zusammen mit moBiel ausarbeiten und der BV Brackwede zur Beschlussfassung vorlegen.

Stand der Planung – Vorüberlegungen und Konzepte:

Die ÖPNV-Systeme Bus und Bahn sollen im Zuge des Fernbusbahnhofes komfortabel für den ÖPNV-Nutzer verknüpft werden. Darüber hinaus soll die bestehende Radverkehrsführung an der Joseph-Masolle-Straße insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit verbessert werden.

Aktuell wird der Radverkehr in der Joseph-Masolle-Straße als Zweirichtungsradweg mit Benutzungspflicht in nur 2 m Breite auf der Südostseite zwischen Gehweg und den Wartebereichen der Bushaltestellen geführt. Der Streckenabschnitt ist darüber hinaus Teil des Radroutennetzes II. Ordnung und ist demzufolge entsprechend stark frequentiert.

Im Rahmen der Vorplanung wurde zunächst die verkehrliche Situation vor Ort untersucht. Nach Analyse der Bestandssituation wurden die Ziele definiert, auf deren Grundlage die Planung erfolgen soll.

Analyse Bestand:

- hohes Konfliktpotential zwischen Fußgängern (ÖPNV-Nutzer) und den Radfahrern
- Radverkehrsführung im Kreisverkehr an der Therme „Ishara“ nicht richtlinienkonform, da der Radverkehr auf der Kreisfahrbahn tlw. als Radfahrstreifen geführt wird
- Auffällige Unfallsituation im Einfahrtbereich zum Parkhaus
- Nordwestseitiger Gehweg in Höhe des Cinemaxx-Kinos durch Radabstellanlagen (Fahrradbügel) sehr schmal.

Ziele:

- Berücksichtigung des durch den Fernbushalt zu erwartenden erhöhten Aufkommens an Fußgängern
- Separate Führung des Radverkehrs (weitgehende Trennung von Fußgängern und Radfahrern)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Unfallsituation durch Reduzierung der Geschwindigkeit (Tempo 30)
- Verdeutlichung der Verkehrssituation und Verbesserung der Querungen durch Anrampungen (Einfahrten Joseph-Masolle-Straße, Einfahrt Parkhaus und Fußgängerüberwege)

Planung:

Zur Realisierung der vorbeschriebenen Planungsziele ist eine grundlegende Umgestaltung des Straßenraumes der Joseph-Masolle-Straße durch eine neue Querschnittsaufteilung erforderlich. Hierzu wurden von der Verwaltung 2 Varianten ausgearbeitet (**Anlage 1**):

Variante 1 – Planung Busspur und Busbucht (Anlage 2)

Die zur Verfügung stehende Straßenraumbreite beträgt 25,95 m (zwischen dem Parkhaus und dem Bahnsteig der Deutschen Bahn AG). Die Joseph-Masolle-Straße soll entsprechend der beiliegenden Anlagen 1 und 2 folgende Aufteilung des Straßenraums (Querschnitt in Höhe des Parkhauses) von Nord nach Süd erhalten:

- 2,50 m Gehweg / 4,50 m Fahrradkäfige bzw. Grün / 6,50 m Fahrbahn / 3,70 m Zweirichtungsradweg einschl. Sicherheitstrennstreifen / 6,25 m Busspur + Busbucht / 2,50 m Bussteig/Gehweg (= 25,95 m)

Um ÖPNV-Systeme Bus und Bahn komfortabel für die Fahrgäste zu gestalten, soll südöstlich

angrenzend zum DB-Gelände ein gemeinsamer Bahnsteig für Bus- und Bahnutzer entstehen. Es ist geplant, die vorhandene Zaunanlage zurückzubauen. Die Fahrradabstellanlagen (Fahrradbügel) sollen ebenfalls im Zuge der Maßnahme entfernt und an anderer Stelle errichtet werden.

Des Weiteren ist die Schaffung einer Busbucht (Fernbushalt) sowie einer Busspur auf gesamter Länge der Joseph-Massolle-Straße in Fahrtrichtung Ishara-Kreisel vorgesehen. Die Busspur verläuft parallel zum geplanten Zweirichtungsradweg. Im Bereich der Kreisverkehre wird die Busspur mit dem Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr zusammengeführt, damit die Zu- bzw. Abfahrt an den Kreisverkehren einstreifig erfolgen kann.

Die Busbucht/Bushaltestelle auf der Nordseite im Bereich der Therme Ishara muss zwar aufgrund der neuen Querschnittsaufteilung lagemäßig angepasst werden, bleibt aber grundsätzlich bestehen.

Die Radverkehrsführung wird vom Fußgängerverkehr weitestgehend getrennt erfolgen und mittig in den Straßenraum verlagert. Es ist geplant, den Radverkehr auf einem separaten Zweirichtungsradweg zwischen Busspur und Fahrbahn zu führen. Die Radverkehrsanlage wird als sogenannte „Protected Bike Lane“ gestaltet, d. h. der Radverkehr wird durch eine bauliche Erhöhung (durch bspw. Hochborde) von den angrenzenden Verkehrsarten (Bus und MIV) getrennt und gesichert geführt. Der Radweg wird nur am Anfang und am Ende zum Einfahren der Busse in die Busspur überfahren.

Der Radweg soll an den Überquerungsstellen Vorrang gegenüber den Fernbussen erhalten und wird mit Radfahrerfurten über die Busspur geführt.

Vor dem Kreisverkehrsplatz „Ishara“ wird der Zweirichtungsradweg aufgelöst und richtungsgetreunt über umlaufende Radwege mit abgesetzten Furten um den Kreisverkehr geführt. Im Bereich des Kreisverkehrs „Cinemaxx“ bleibt der Zweirichtungsführung hingegen bestehen.

Die Fahrbahn für den Kraftfahrzeugverkehr wird entsprechend der Querschnittsaufteilung in ihrer Lage angepasst, bleibt ansonsten aber in ihrer ursprünglichen Form erhalten.

Die fußläufigen Wegebeziehungen vom nordwestlich befindlichen Boulevard zum gegenüberliegenden südöstlichen Bus- und Bahnsteig werden heute bereits über vorhandene Überquerungsanlagen sichergestellt. Die Überquerungsanlagen werden als Fußgängerüberwege (Zebrastrreifen) mit Fußgängervorrang gestaltet.

Die Verkehrssituation im Bereich der Parkhauszufahrt soll für querende Fußgänger und ein- und ausfahrende Fahrzeuge deutlich verbessert werden. Die Überquerungsstelle für Fußgänger wird baulich erhöht in Form von beidseitigen Anrampungen.

Nachteile:

Aufgrund des begrenzten zur Verfügung stehenden Straßenraumes ist die Flächenverfügbarkeit z. T. erheblich eingeschränkt, was sich auf die Dimensionierung der Querschnittselemente Busspur und Zweirichtungsradweg auswirkt, da hier die Breitenbemessung mit Mindestmaßen erfolgen musste (Breite Busspur: 3,00 m anstatt 3,50 m; Breite Zweirichtungsradweg: 3,70 m anstatt 4,50 m).

Stellplätze für Taxis und Behinderte sowie Möglichkeiten „Kiss and Ride“ entfallen teilweise.

Variante 2 – Planung Busspur und Busbucht → mit Einbahnstraßenregelung (Anlage 3)

Die Joseph-Massolle-Straße soll entsprechend der beiliegenden Anlagen 3 und 4 folgende Aufteilung des Straßenraums (Querschnitt in Höhe des Fahrradparkhauses) erhalten:

- 2,50 m Gehweg / 4,50 m prov. Fahrradparkhaus / 3,50 m Fahrbahn / 4,50 m

Zweirichtungsradweg einschl. Sicherheitstrennstreifen / 7,00 m Busspur + Busbucht / 3,90 – 3,95 m Bussteig/Gehweg (= 25,95 m)

Die Fahrbahn für den MIV wird bei dieser Variante von 6,50 m auf 3,50 m reduziert und ist als Einbahnstraße von Kreisel „Cinemaxx“ in Fahrtrichtung Kreisel „Ishara“ vorgesehen. Ansonsten ist das Planungskonzept analog zur Variante 1 zu sehen.

Diese Variante hat allerdings den Vorteil, dass die aufgrund der geplanten Einbahnstraßenregelung reduzierte Fahrbahnbreite von 3,00 m „hinzugewonnen“ werden, die somit auf die anderen Querschnittselemente aufgeteilt werden können. Insofern werden die Busspur mit 3,50 m Regemaß und der Zweirichtungsradweg mit 4,50 m dimensioniert. Darüber hinaus verbreitert sich der Bussteig/Gehweg von 2,50 m auf 3,90 m.

Es ist allerdings noch zu prüfen, wie sich die Einbahnstraßenregelung hinsichtlich der Verlagerung von Verkehrsströmen auf die umliegenden Straßen auswirkt.

Stellplätze für Taxis und Behinderte sowie Möglichkeiten „Kiss and Ride“ entfallen teilweise. Die Busbucht/Bushaltestelle im Bereich der Ishara-Therme entfällt bei einer Einbahnstraßenregelung.

Es wird auf Grund des Breitengewinns für den Bus-/Bahnsteig-Bereich empfohlen, die Variante 2 (Einbahnstraßenregelung) den weiteren Planungen zu Grunde zu legen.

Weitere Vorgehensweise

- Hinsichtlich der Planungsidee zur Erstellung eines gemeinsamen Bahnsteiges für Bus- und Bahnutzer findet am 19.11.2019 ein Gespräch mit der DB Station & Service statt, um die Querschnitte und das Vorhaben mit der Deutschen Bahn AG abzustimmen.
- Soweit die Planung durch die politischen Gremien der Stadt Bielefeld Zustimmung findet, wird die Verwaltung die Planung für den Fernbusbahnhof an der Joseph-Massolle-Str. weiter ausarbeiten. Hierzu ist angedacht, ein externes Ingenieurbüro mit den weiteren Planungen zu beauftragen.
- Im Rahmen der Beauftragung erfolgt die Erstellung eines Rahmenterminplans und einer Kostenschätzung für den weiteren Ablauf des Projektes.
- Die Verwaltung unterrichtet die politischen Gremien regelmäßig über den aktuellen Sachstand

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss