

**Beschlussvorlage der Verwaltung
Nachtragsvorlage**

Diese Vorlage

- ersetzt die Ursprungsvorlage.
- ergänzt die Ursprungsvorlage.

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Brackwede	01.09.2022	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	06.09.2022	öffentlich
Beirat für Behindertenfragen	28.09.2022	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes) Neubau des Hochbahnsteiges Windelsbleicher Straße auf der Stadtbahnlinie 1
Betroffene Produktgruppe 11.12.04.02 ÖPNV
Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen Keine Auswirkungen
Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan Keine Auswirkungen
Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.) -
Beschlussvorschlag: Die Bezirksvertretung Brackwede und der Beirat für Behindertenfragen empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt: <ol style="list-style-type: none"> 1. Dem vorgeschlagenen Entwurf (Variante 3) für einen neuen Hochbahnsteig an der Haltestelle Windelsbleicher Straße wird zugestimmt. 2. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit moBiel auf dieser Grundlage die Planung zu vertiefen und die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren vorzubereiten und einzureichen.
Begründung: Die überwiegende Mehrzahl der Stadtbahnhaltestellen in Bielefeld ist bereits mit Hochbahnsteigen ausgestattet. Die Haltestelle Windelsbleicher Straße auf der Linie 1 jedoch noch nicht. Unter Maßgabe der Zielsetzung einer Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit nach § 8 (3) Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie dem Ziel von moBiel und Stadt Bielefeld gemäß

Mobilitätsstrategie die barrierefreie Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für alle (Leitziel 3.2) herzustellen, soll auch diese Haltestelle möglichst zeitnah einen barrierefreien Hochbahnsteig erhalten. Gemäß drittem Nahverkehrsplan ist hierfür eine Umsetzung in Phase 2 (2024-2027) vorgesehen.

Ausgangssituation

Die heutige Haltestelle befindet sich auf der Brackweder Straße östlich der Kreuzung mit der Windelsbleicher bzw. Cansteinstraße. Fahrgäste müssen zum Einstieg in die Bahn den auf beiden Seiten der Fahrbahn vorhandenen Radfahrstreifen und Teile des Fahrstreifens queren und die Stadtbahn über Klapptrittstufen betreten. Die Stadtbahn teilt sich derzeit in beiden Fahrrichtungen jeweils einen Fahrstreifen mit dem MIV.

Planung

Um einen gleichmäßigen Abstand zu den jeweils angrenzenden Haltestellen Rosenhöhe und Brackwede Kirche (zukünftig östlich des Knotens Berliner Straße/ Bodelschwingstraße) zu erreichen, wurde die Haltestelle Windelsbleicher Straße um etwa 100m in Richtung Südosten verschoben und soll zukünftig zwischen den Einmündungen Leo-Fall-Straße und Leharstraße liegen.

Der zukünftige Hochbahnsteig ist 70 Meter lang und wird an beiden Seiten mit barrierefreien Zugangsrampen ausgestattet. Durch das starke Längsgefälle der Brackweder Straße von etwa 3% muss die nordwestliche Rampe länger als üblich ausfallen, um den Höhenunterschied ausgleichen zu können. Die Gesamtlänge des Bauwerks (Bahnsteig + Rampen) wird daher etwa 115 Meter betragen. Der Bahnsteig erhält eine Breite von 4,10 Meter.

Neben dem Bahnsteig ist beidseitig ein Abrückmaß von 0,5 Metern bis zur Markierung der Fahrstreifen vorzusehen. Die Stadtbahn teilt sich wie im Bestand den Fahrstreifen mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Für die Führung des Radverkehrs wurden zunächst zwei Varianten untersucht.

Bei Variante 1 wird der Radverkehr im Bereich des Bahnsteiges auf Schutzstreifen auf Fahrbahnniveau geführt, bei Variante 2 hingegen auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg auf Hochbord (Eine genauere Beschreibung der Varianten ist der Ursprungsvorlage zu entnehmen). In der bisherigen politischen Diskussion wurde keiner der Varianten der Vorzug gegeben, da in beiden Varianten die vorhandenen Linden nicht erhalten werden konnten. Die Bezirksvertretung Brackwede hat daraufhin die Verwaltung beauftragt, eine Alternativplanung mit Erhalt der ortsbildprägenden Linden vorzulegen. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob eine Tempo 30 Beschränkung im Bereich des Hochbahnsteiges den benötigten Fahrbahnquerschnitt derart reduzieren könnte, dass das Bord mit der Linden-Baumreihe am Friedhof vollumfänglich erhalten werden kann. Ebenso sollte dargelegt werden, was ein Verzicht auf den Haltepunkt für Auswirkungen auf das Fahrgastverhalten hat.

Beschränkung auf Tempo 30

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h kommt nach der StVO nicht in Betracht. Es besteht in dem Bereich keine schützenswerte Einrichtung. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Eine solche Häufung liegt nach Auskunft der Polizei in diesem Bereich jedoch nicht vor und es ist auch nicht zu erwarten, dass hier zukünftig häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle auftreten werden.

Zudem hätte eine Reduzierung der Geschwindigkeit allein nicht den gewünschten Effekt in Bezug auf die Reduzierung der Querschnittsbreiten, um die Linden zu erhalten. Daher wird eine Beschränkung auf Tempo 30 in diesem Bereich nicht weiterverfolgt.

Verzicht auf den Haltepunkt

Das Amt für Verkehr hält ein dichtes Netz von Haltestellen für unerlässlich, um einen attraktiven und zukunftsfähigen ÖPNV anzubieten. Nur so kann zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV motiviert und somit zu einer klimafreundlicheren Mobilität beigetragen werden. Der Abstand des geplanten Hochbahnsteiges zu der Haltestelle Rosenhöhe beträgt ca. 400m und zum neuen Hochbahnsteig Brackwede Kirche ca. 450m. Bei Weglassen der Haltestelle würde der Abstand zwischen den Haltestellen Rosenhöhe und Brackwede Kirche sehr groß werden. Hierdurch würde es zu einer Verschlechterung des Status Quo und zu vereinzelt Erschließungslücken (zum Beispiel im Bereich Johann-Strauß-Straße) kommen. Dies wäre mit dem aktuell gültigen Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld und den Zielen der Mobilitätsstrategie nicht vereinbar. Durch den Bau des Hochbahnsteiges werden die anliegenden Einwohner gut erschlossen und die Fußwege zur nächstgelegenen Haltestelle minimiert. Des Weiteren wird die Haltestelle von vielen Fahrgästen genutzt (über 2.000 Ein- und Aussteiger).

Aus Sicht des Amtes für Verkehr kann daher auf die Haltestelle nicht verzichtet werden.

Alternativplanung

Um den Erhalt der Lindenreihe zu ermöglichen, wurde in Zusammenarbeit mit dem UWB und moBiel ein Alternativquerschnitt entwickelt. Grundvoraussetzung für einen Erhalt der vorhandenen Bäume ist, dass der Bord auf der Friedhofseite in unveränderter Position erhalten bleibt. Die Mindestanforderungen an die Breiten der Fahrbahnen sowie der Gehwege führen dazu, dass nicht genügend Platz für eine Anlage separater Radverkehrsanlagen verbleibt. Der Radverkehr wird daher auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Tabelle 10, soll der Radverkehr rechts von den Gleisen außerhalb des Verkehrsraumes der Stadtbahn geführt werden. Der Abstand vom Verkehrsraum der Stadtbahn zum Bord soll mindestens 1,30m betragen. Hieraus ergibt sich eine Fahrstreifenbreite von jeweils 3,50m. Für den Gehweg auf der Nordseite verbleiben somit ca. 2,95m. Im Hinblick auf die Steigung von ca. 3 % ist jedoch eine Freigabe des südlichen Gehweges (Friedhofseite) aus verkehrlicher Sicht erforderlich, damit Radfahrende nicht auf der Fahrbahn bergauf anfahren müssen, wenn die Stadtbahn hält bzw. wieder anfährt. Unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger ist es aus Sicht des Amtes für Verkehr vertretbar, den Gehweg für eine Länge von ca. 120 m zur Benutzung durch Radfahrer freizugeben. Es besteht lediglich ein Benutzungsrecht und keine Benutzungspflicht. Radfahrer können somit trotzdem auf der Fahrbahn fahren.

Der Querschnitt der neuen Variante 3 ist der Anlage zu entnehmen. Im weiteren Planungsprozess werden unter Mitwirkung eines Sachverständigen Maßnahmen zum Schutz des Baumbestandes während der Baumaßnahme und Standortverbesserungen zur langfristigen Unterstützung der Bäume untersucht. Außerdem wird angestrebt, eine ökologische Baubegleitung durchzuführen. Mit diesem Querschnitt und den aufwändigen Schutzmaßnahmen ist der Erhalt der Bäume im Bahnsteigbereich möglich.

Insgesamt spricht sich die Verwaltung für das weitere Verfahren für die neue Variante 3 aus.

Barrierefreiheit

Der Hochbahnsteig, die Zuwegung sowie die Gehwege und Querungen werden gemäß der zum Zeitpunkt des Baus gültigen technischen Regelwerke und Vorschriften ausgeführt. Eine taktile Führung wird sowohl im Bereich der Querungen als auch am Bahnsteig vorgesehen. Die Zugänge zum Bahnsteig werden jeweils signaltechnisch gesichert.

Beleuchtung

Die bestehende Beleuchtung wird im Baubereich an den neuen Querschnitt angepasst und erneuert.

Finanzierung

Der Streckenabschnitt liegt in der Zuständigkeit der moBiel GmbH, die daher Kostenträgerin der Maßnahme ist. Grundsätzlich sind der Bau eines Hochbahnsteiges sowie alle direkt daraus resultierenden Straßenbauarbeiten förderfähig. Erfahrungsgemäß beträgt die Höhe der Förderung ca. 80-90%. Der Eigenanteil wird von moBiel getragen. Der Stadt Bielefeld entstehen durch die Baumaßnahme keine Kosten, außer diese entstehen im Rahmen der Kostendeckung der Verluste der moBiel GmbH durch die Stadt Bielefeld.

Weiteres Vorgehen

Auf Grundlage der vorgestellten Planung werden die weiteren Planungsschritte eingeleitet und die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren vorbereitet und eingereicht.

Es ist vorgesehen, die Bauarbeiten zeitlich mit dem Umbau der Hauptstraße zu bündeln, da in diesem Zeitraum die Stadtbahnlinie 1 nicht verkehrt. So können die Einschränkungen für die Fahrgäste, aber auch für den Individualverkehr auf diesen einen Zeitraum begrenzt werden

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.

