

# Erläuterungsbericht

## Stadtbahnlinie 1

Bau der barrierefreien Haltestelle

„Windelsbleicher Straße“

in der Brackweder Straße

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Vorhabenbeschreibung .....</b>	<b>3</b>
1.1	Straßenquerschnitt .....	3
1.2	Gleistrassierung.....	5
1.3	Haltestellen .....	5
1.4	Fahrleitung .....	5
1.5	Signalanlagen .....	6
1.6	Leitungsbestand Versorgungsträger .....	6
1.7	Entwässerung .....	7
1.8	Auswirkungen.....	7
<b>2</b>	<b>Allgemeines.....</b>	<b>8</b>
2.1	Veranlassung, Aufgabenstellung und Begründung der Planung .....	8
2.2	Rechtfertigung des Verfahrens .....	8
<b>3</b>	<b>Variantenuntersuchung.....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Grunderwerb.....</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>Umweltbelange .....</b>	<b>14</b>
5.1	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls.....	14
5.2	Artenschutzfachbeitrag.....	15
5.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan .....	15
5.4	Luftschallimmissionen.....	16
5.5	Schwingungsimmissionen .....	16
5.6	Klimaschutz .....	16
5.7	Beleuchtung .....	17
<b>6</b>	<b>Durchführung der Maßnahme/ Bauablauf.....</b>	<b>17</b>

## Anlage 1

### 1 Vorhabenbeschreibung

In der Brackweder Straße in Bielefeld-Brackwede ist der Neubau eines Hochbahnsteigs geplant, der die aktuelle Haltestelle Windelsbleicher Straße ersetzen und den barrierefreien Ausbau des Stadtbahnsystems in Bielefeld gemäß PBefG, Nahverkehrsplan und Mobilitätstrategie vorantreiben soll. Durch den Bau des Hochbahnsteiges muss der Straßenquerschnitt der Brackweder Straße in dem Bereich angepasst werden. Die Stadtbahn verkehrt analog zu heute in dem Streckenabschnitt auf straßenbündigem Bahnkörper.



Abbildung 1: Übersichtslageplan Haltestelle Windelsbleicher Str. (Planung)

#### 1.1 Straßenquerschnitt

Um den geplanten Mittelhochbahnsteig realisieren zu können, müssen die vorhandenen Gleise im Bereich zwischen der Leo-Fall-Straße und der Leharstraße in ihrer Lage angepasst werden. Die Höhenlage orientiert sich am Bestand, sodass lediglich geringfügige Angleichungen in den Anschlussbereichen absehbar sind.

Parallel zum Hochbahnsteig ist eine beidseitig jeweils 3,50 m breite asphaltierte Fahrbahn geplant. Der vorhandene Radfahrstreifen wird im Bahnsteigbereich zwischen der Leo-Fall-Straße und der Leharstraße aufgelöst. In den Anschlussbereichen werden die Radfahrenden auf die vorhandenen Radfahrstreifen zurückgeführt.

## Anlage 1

---

Der stadtbildprägende Baumbestand auf der südlichen Nebenanlage bleibt durch entsprechende bautechnische Maßnahmen weitestgehend unberührt und erhält besondere Berücksichtigung. In Abstimmung mit den zuständigen Behörden wurde beschlossen, dass die dort vorhandene Bordanlage erhalten bleibt, um das Wurzelwerk der vorhandenen Winter- und Sommerlinden sowie Roßkastanien zu schützen. Dementsprechend wird der neue Bordverlauf in ausreichendem Abstand zum Bestandsbord gesetzt. Zusätzlich werden während der Bauphase weitere erforderliche Schutzeinrichtungen (wie z.B. Schutzzäune) für die betroffenen Bäume vorgesehen.

Im hier betroffenen Abschnitt befinden sich Parkstände. Diese derzeit vorhandenen Parkstände an dem südseitigen Gehweg erfüllen nicht den aktuellen Standard der Barrierefreiheit, da durch den dort befindlichen Baumbestand nur eingeschränkte Durchgangsbreiten vorhanden sind. Durch die Anpassung des Querschnitts, entfallen diese fünf Parkstände im Straßenraum. Im direkten Umkreis sind keine Geschäfte oder öffentlichen Ziele erkennbar. Für Gäste des Friedhofs sind die weiter östlich vorhandenen Stellplätze an der Brackweder Straße sowie die am Stadtring gelegenen Stellplätze weiterhin verfügbar. Für Anliegerinnen und Anlieger stehen weiterhin Parkmöglichkeiten in den angrenzenden Nebenstraßen und auf den Privatgrundstücken zur Verfügung.

Die Einmündungen der Straßen Am Alten Friedhof und der Leo-Fall-Straße werden als Gehwegüberfahrten mit Leiteinrichtungen gemäß den aktuellen Standards für barrierefreie Verkehrsanlagen der Stadt Bielefeld ausgebaut. Die Fahrbeziehungen am Knotenpunkt Leharstraße – Brackweder Straße werden durch eine Lichtsignalanlage gesichert und ebenfalls mit Leiteinrichtungen gemäß Vorgabe barrierefreier Verkehrsanlagen der Stadt ausgebaut. Dadurch bleiben alle Fahrbeziehungen an den jeweiligen Einmündungen erhalten.

Während der Bauausführung wird es erforderlich, zur Angleichung der Gehwege, Teilbereiche privater Grundstücksflächen zeitweise in Anspruch zu nehmen. Dies betrifft die nördlich an den öffentlichen Verkehrsraum angrenzenden Anliegergrundstücke (Brackweder Straße Nummer 23, 25, 27, 27A und 29). Es kann beispielsweise zu Angleichungsarbeiten geringfügigen Ausmaßes im Bereich von Grundstückszufahrten bzw. -zugängen kommen. In dem Fall würde eine Fachfirma eine höhenmäßige Anpassung der privaten Flächen (Aufnehmen, Regulieren und Wiederverlegen von Oberflächenbefestigungen) vornehmen. Hierbei handelt es sich um eine Veränderung der Anschlusshöhen von maximal 12 cm, sofern dieses Maß nicht bereits im Zuge der Ausführungsplanung reduziert werden kann.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme können einige Anliegende (Brackweder Straße 23, 25, 27, 27A, 29) aufgrund des Hochbahnsteigs nur rechts in die Zufahrten einbiegen und diese rechts in die Brackweder Straße verlassen.

## Anlage 1

---

### 1.2 Gleistrassierung

Die beantragte Trassierung entspricht der BOStrab-Trassierungsrichtlinie und der Stadtbahn-Richtlinie Rhein-Ruhr. Die Maße des lichten Raums sind für die 2,65 m breiten Stadtbahnwagen ausgelegt, soweit nicht andere im Fuhrpark vorhandene Fahrzeuge größere Maße erfordern.

Sowohl das stadteinwärts als auch das stadtauswärts führende Gleis wird auf etwa 275 m Länge angepasst (Anlage 3). Die Gradienten orientiert sich am Bestand und wird in der Ausführungsplanung konkretisiert.

### 1.3 Haltestellen

Der Hochbahnsteig wird im Straßenraum errichtet. Um den geplanten Hochbahnsteig inklusive der beiden barrierefrei ausgebauten Zugangsrampen und eines Aufstellbereiches für Linksabbieger an der Einmündung der Leharstraße anordnen zu können, erhält der Bahnsteig eine Länge von 68 m und eine Breite von 4,10 m. Parallel zum Hochbahnsteig wird zur Sicherheit ein 50 cm breiter Randstreifen abmarkiert.

Die Haltestelle, die Zugänge zur Haltestelle sowie die Nebenanlagen werden im überplanten Abschnitt der Brackweder Straße mit taktilen Leiteinrichtungen ausgestattet. An den Zugängen zum Bahnsteig werden Rampen mit einer maximalen Neigung von 6 % sowie Zwischenpodesten gemäß den Anforderungen an barrierefreie Verkehrsanlagen angeordnet, sodass ein nahezu niveaugleicher Einstieg ermöglicht wird. Der Hochbahnsteig erhält auf beiden Seiten gerade Bahnsteigkanten, welche ebenfalls mit Blindenleiteinrichtungen ausgestattet werden. Neben einem Wetterschutzdach wird der Bahnsteig mit den erforderlichen Fahrgastinformations- und Abfertigungseinrichtungen ausgestattet. Die Längsneigung der Haltestelle ergibt sich aus der Neigung der Straße, die bei etwa 3 % liegt. Aufgrund der verhältnismäßig großen Straßenlängsneigung im Bestand ist die geplante Zugangsrampe auf der Westseite des Hochbahnsteigs unter Einhaltung der Vorgaben durch die Barrierefreiheit länger als der Standard.

Es werden im Bereich des Hochbahnsteiges in beiden Richtungen jeweils eine barrierefreie Bushaltestelle errichtet, die die Bushaltestellen an der heutigen Haltestelle Windelsbleicher Straße ersetzen. Diese werden für den dort verkehrenden Bus-, Schienenersatz-, Nachtbusverkehr und eventuell spätere Erweiterungen des Busnetzes genutzt.

### 1.4 Fahrleitung

Die Fahrleitung in der Brackweder Straße ist derzeit als Flachkettenanlage mit Masten in Seitenlage und mittig verlaufenden Verstärkungsleitungen ausgeführt.

Durch die Anpassung der Gleisachsen und der Neuaufteilung des Straßenquerschnitts, sowie die Anforderungen der neuen Fahrzeuggeneration muss die Fahrleitung angepasst und einige

## Anlage 1

---

Fahrleitungsmasten entfernt und neu gesetzt werden. Im Bereich des Hochbahnsteigs sind Mittelmasten auf dem Hochbahnsteig geplant.

Die grundsätzliche Struktur und der Aufbau der Fahrleitungsanlage wird etwas verändert und nach Möglichkeit an die Belange der Feuerwehr, des Schutzes des Baumbestands und des optischen Erscheinungsbildes angepasst.

Die Fahrleitungsplanung wird im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert.

### 1.5 Signalanlagen

Die beiden Zugänge zum Hochbahnsteig werden jeweils mit einer „Rot-Dunkel-Anlage“ gesichert.

Um zu prüfen, ob im Zuge der Errichtung des Hochbahnsteigs alle vorhandenen Fahrbeziehungen erhalten bleiben können wurden die Sichtfelder an den Knotenpunkten Brackweder Straße/ Leo-Fall-Straße/ Am Alten Friedhof und Brackweder Straße/ Leharstraße überprüft. An dem Knotenpunkt der Brackweder Straße mit der Leo-Fall-Straße und Am Alten Friedhof ist eine Einschränkung des Sichtfelds durch den Hochbahnsteig nicht abzusehen. Das Linksabbiegen/ Geradeausfahren aus der Straße Am Alten Friedhof heraus ist nach Abstimmung mit dem Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld weiterhin möglich.

Die Prüfung der Sichtfelder an dem Knotenpunkt der Brackweder Straße und der Leharstraße ergab, dass das Linksabbiegen aus der Leharstraße ohne eine Signalisierung nicht möglich ist. Um alle vorhandenen Fahrbeziehungen zu erhalten, wird der Knotenpunkt daher durch die Anordnung einer Lichtsignalanlage gesichert und barrierefrei ausgebaut. Östlich des Hochbahnsteiges wird eine Aufstellfläche zum Linksabbiegen in die Leharstraße angeordnet, um eine mögliche Störung der Hauptverkehrsbeziehung durch einen Linksabbieger zu minimieren.

### 1.6 Leitungsbestand Versorgungsträger

Von den im Bielefelder Stadtgebiet vertretenen Leitungsträgern wurden Bestandspläne angefordert. Demnach sind im Bereich des Bauvorhabens zahlreiche Bestandsleitungen vorhanden (Anlage 5.1-5.4).

Ein Großteil der Bestandsleitungen verläuft in den vorhandenen Nebenanlagen, d.h. Parkstreifen, Rad- und Gehwegen auf beiden Straßenseiten. Teilweise befinden sich auch Trassenabschnitte im Bereich der Fahrbahnen.

Die im Bereich der geänderten Nutzung befindlichen Leitungen werden nach Bedarf und Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern umgelegt oder durch entsprechende Maßnahmen geschützt.

## Anlage 1

---

### 1.7 Entwässerung

Die sich im Streckenabschnitt befindenden vorhandenen Entwässerungseinrichtungen werden dem leicht veränderten Bordsteinverlauf angepasst. Der Versiegelungsgrad im Straßenraum verändert sich nicht. Es ändert sich lediglich die Art der Versiegelung bzw. die Nutzung der Flächen. Die vorhandenen Straßenabläufe sollen, soweit der Materialzustand dies zulässt, umgesetzt, an den neuen Bordverlauf angepasst und an das vorhandene Leitungssystem angeschlossen werden. Ebenso werden die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen der Gleiszone sowie der Dränage zum druck- und schadlosen Ableiten des im Untergrund anfallenden Wassers berücksichtigt. Das auf dem geplanten Hochbahnsteig anfallende Niederschlagswasser wird über separate Entwässerungseinrichtungen abgeleitet und über einen neu herzustellenden Sammler an den vorhandenen Kanal angeschlossen. Insgesamt wird das vorhandene Entwässerungssystem somit weitestgehend weiter genutzt und die Größe der einleitenden Fläche nicht verändert.

Die Planung der Entwässerung wird in der Ausführungsplanung konkretisiert.

### 1.8 Auswirkungen

Die hier vorgelegte Planung wurde gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen einer Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt untersucht. Dabei wurde insbesondere auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Tiere, Pflanzen, Landschaft, Sach-/Kulturgüter und Mensch eingegangen. Ergebnis der Vorprüfung ist, dass die genannten Schutzgüter nach den im Zuge der Vorplanung mit den zuständigen Ämtern abgestimmten Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen überwiegend nicht bzw. nicht erheblich betroffen sind, sodass auch geringe vorhandene Wechselwirkungen zwischen diesen keine Beeinträchtigungen durch die geplante Maßnahme erfahren. Der Neubau der modernen, barrierefreien Haltestelle sowie die Neugestaltung des Verkehrsraumes stellt eine bedeutsame Verbesserung dar. Bei den Maßnahmen handelt es sich unter anderem um die Umsetzung erforderlicher Schallschutzmaßnahmen, den Erhalt des Baumbestandes, den optimierten Bauablauf, etc. (s. Anlage 6).

Am 21. Juni 2023 fand eine Bürgerinformationsveranstaltung statt. In dieser wurde umfassend über die Maßnahme informiert. Die anwesenden Bürgerinnen und Bürger konnten Fragen zur geplanten Baumaßnahme stellen und Anregungen einbringen. Diese wurden im Anschluss geprüft und abgewogen und sind nach Möglichkeit in die weitergehende Planung eingeflossen.

Die Befreiung von der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde nach der Einzelfallvorprüfung am 11.08.2023 von der Bezirksregierung Detmold erteilt (s. Abschnitt 5.1).

## Anlage 1

---

### 2 Allgemeines

#### 2.1 Veranlassung, Aufgabenstellung und Begründung der Planung

Gegenstand des vorliegenden Antrags auf Planfeststellung ist die Planung zum Bau des Hochbahnsteiges Windelsbleicher Straße incl. der Anpassung der Brackweder Straße auf dem ca. 275 m langen Abschnitt zwischen den Einmündungen der Leo-Fall-Straße und der Leharstraße in Bielefeld, Stadtbezirk Brackwede.

Nach § 8 PBefG ist im Öffentlichen Personennahverkehr bis zum 1. Januar 2022 vollständige Barrierefreiheit herzustellen. In Bielefeld sind bereits etwa 85 % der oberirdischen Stadtbahnhaltestellen barrierefrei ausgebaut die einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg ermöglichen. Die heutige Stadtbahnhaltestelle Windelsbleicher Straße befindet sich auf der Brackweder Straße östlich der Kreuzung Cansteinstraße bzw. Windelsbleicher Straße. Der Zugang zum Fahrzeug erfolgt über Klapptrittstufen, nachdem der Radfahrstreifen und die Fahrbahn des MIV gequert wurde. In den kommenden Jahren werden im gesamten Stadtbahnnetz die noch nicht barrierefreien Haltestellen umgebaut. So werden zum Beispiel die Haltestellen in der Brackweder Hauptstraße in den Jahren 2023 und 2024 ausgebaut.

Gemäß Mobilitätsstrategie ist es das Ziel der Stadt Bielefeld und von moBiel die barrierefreie Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für alle (Leitziel 3.2) herzustellen. So soll auch diese Haltestelle möglichst zeitnah einen barrierefreien Hochbahnsteig erhalten. Laut drittem Nahverkehrsplan ist hierfür eine Umsetzung in Phase 2 (2024-2027) vorgesehen.

Baulastträger der im Plangebiet befindlichen öffentlichen Verkehrsflächen ist die Stadt Bielefeld. Durch die Anforderungen des Personenbeförderungsgesetz, des Nahverkehrsplans und Mobilitätstrategie der Stadt Bielefeld ist der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnanlagen notwendig, wonach auch die Haltestelle Windelsbleicher Straße barrierefrei ausgebaut werden muss. Die umzubauenden Stadtbahnanlagen im betrachteten Streckenabschnitt der Linie 1 sind Eigentum der moBiel GmbH. Somit ist die moBiel GmbH sowohl Vorhabenträgerin als auch Antragstellerin im Sinne des Planfeststellungsverfahrens und tritt später auch als Auftraggeberin der zur Durchführung der Baumaßnahme zu vergebenden Bauleistungen auf.

#### 2.2 Rechtfertigung des Verfahrens

Die rechtliche Grundlage zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens ergibt sich für die hier beschriebene Maßnahme unmittelbar aus § 28 Abs. 1 PBefG. Gemäß den dortigen Ausführungen dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt wurde.

Für den Bau des Hochbahnsteigs ist die Gleislage und somit der Grundriss und auch der Aufriss der Betriebsanlage im Sinne des Gesetzestextes gegenüber dem heutigen Zustand zu



## Anlage 1

verändern, sodass eine Änderung der Betriebsanlage gemäß Satz 1 des oben genannten Paragraphen vorliegt. Die maßgeblichen gesetzlichen Vorgaben, sowie die verkehrsbetrieblichen Zusammenhänge, die den geplanten Umbau erforderlich machen und damit die beantragte Planfeststellung rechtfertigen, sind den Ausführungen unter Abschnitt 2.1 zu entnehmen.

### 3 Variantenuntersuchung

Mit dem Ziel, den barrierefreien Zugang zum ÖPNV im Bereich der Haltestelle „Windelsbleicher Straße“ zu ermöglichen, wurden zunächst verschiedene Grundsätze und Standorte untersucht.

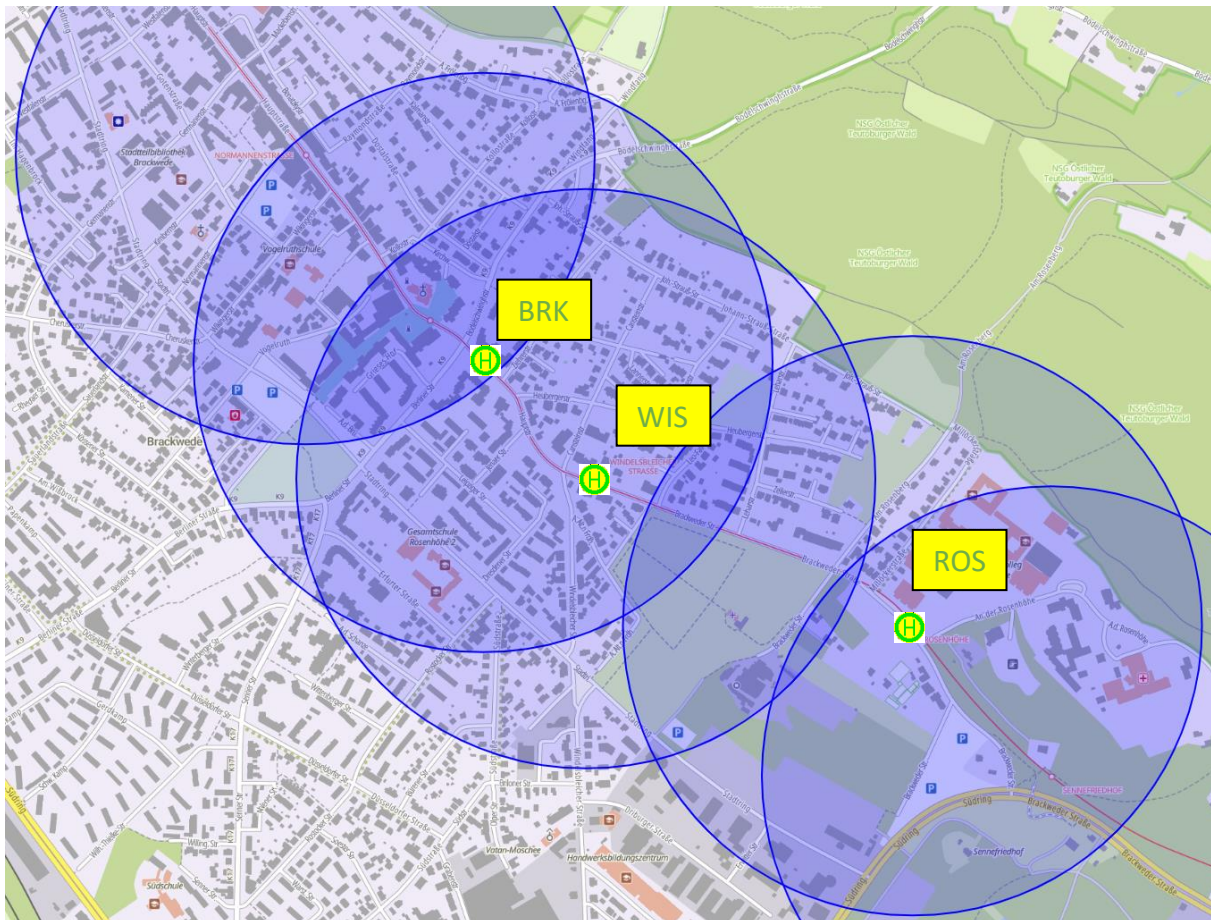
Bei einem Verzicht der Haltestelle würde der Abstand zwischen den Haltestellen Rosenhöhe und Brackwede Kirche sehr groß werden. Hierdurch würde es zu einer Verschlechterung des Status Quo und zu vereinzelt Erschließungslücken (zum Beispiel im Bereich Johann-Strauß-Straße) kommen bzw. die Wege zur Erreichung des Stadtbahnsystems zu lang werden (Plan Nullfall). Dies wäre mit dem aktuell gültigen Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld und den Zielen der Mobilitätsstrategie nicht vereinbar. Daher wird diese Variante verworfen.



Abbildung 2: Plan Nullfall - Weglassen der Halteposition Windelsbleicher Str.

## Anlage 1

Am heutigen Standort der Haltestelle Windelsbleicher Straße (Windelsbleicher Straße/ Cansteinstraße/ Hauptstraße/ Brackweder Straße) ist die Anlage eines barrierefreien Hochbahnsteiges auf Grund der geringen Straßenraumbreite nicht ohne Eingriffe in private Grundstücke möglich. Außerdem würde der Abstand zum neuen Hochbahnsteig Brackwede Kirche (östlich des Knotenpunkts Hauptstraße/ Berliner Straße/ Bodelschwinghstraße) mit nur ca. 250 m sehr gering sein und zur Haltestelle Rosenhöhe mit 630 m sehr groß werden (Planfall 1). Aus diesen Gründen ist diese Variante nicht zu empfehlen.



**Abbildung 3: Planfall 1 - Haltestelle an Bestandsposition Windelsbleicher Str.**

Um einen gleichmäßigen Abstand zu den jeweils angrenzenden Haltestellen Rosenhöhe und Brackwede Kirche zu erreichen, soll die Haltestelle Windelsbleicher Straße um etwa 150 m in Richtung Südosten verschoben werden und zukünftig zwischen der einmündenden Leo-Fall-Straße und Leharstraße liegen (s. a. Anlage 2.2-2.3). An diesem Standort ist die Realisierung eine Hochbahnsteiges ohne einen Eingriff und Erwerb von privaten Flächen möglich.



## Anlage 1

Es entsteht eine optimale Erschließung entlang der Linie 1 zwischen Brackwede Kirche und Rosenhöhe. Dieser Standort (Planfall 2) ist für die Haltestelle Windelsbleicher Straße am besten und wird favorisiert.



**Abbildung 4: Planfall 2 - geplante Haltestellenposition Windelsbleicher Str. zw. Leo-Fall-Str. und Leharstr.**

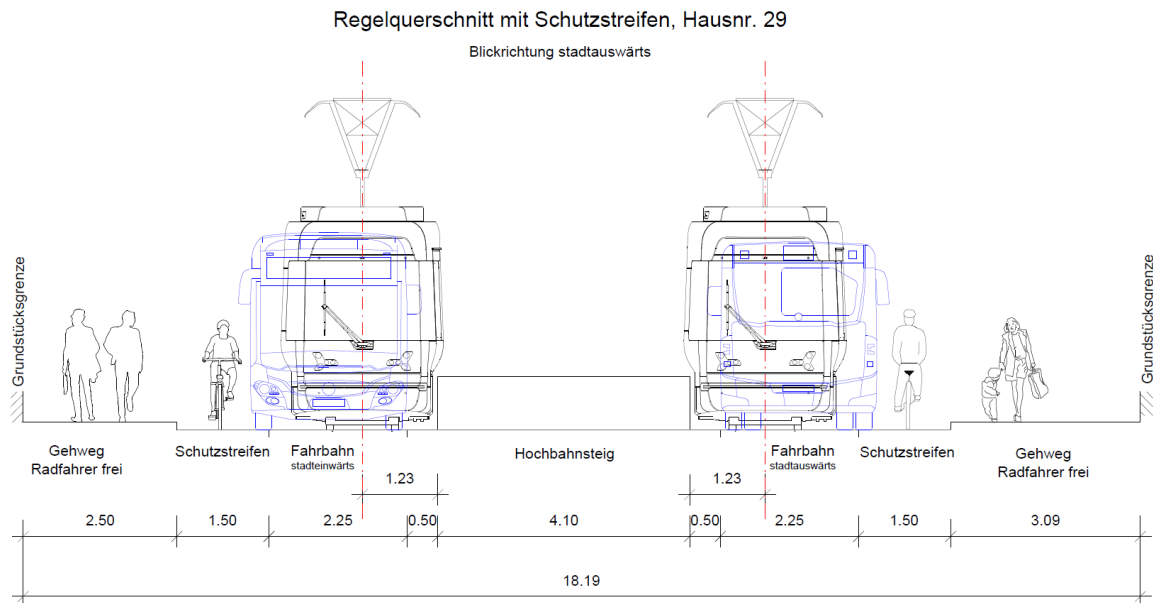
An dem neuen Haltestellenstandort (Planfall 2) wurden verschiedene Querschnittsvarianten untersucht, die sich im Wesentlichen um die Art der Radverkehrsführung unterscheiden. Es wurden folgende Querschnittsvarianten untersucht:

### Variante 1 – Schutzstreifen (V 1):

Bei dieser Variante würde der Radverkehr im Bahnsteigbereich auf einem 1,5 m breiten Schutzstreifen geführt. Die Anlage von Radfahrstreifen wie im Bestand wäre aufgrund der zur Verfügung stehenden Breite nicht möglich. Durch die erforderlichen Breiten für Fahrbahn und Schutzstreifen könnte bei dieser Variante das Mindestmaß der Gehwegbreite von 2.50 m nur unter Entfall des in der südlichen Nebenanlage befindlichen Baumbestandes eingehalten werden. Neupflanzungen sind bei dieser Querschnittsaufteilung nicht möglich.

## Anlage 1

Da sich die Borde in dieser Variante gegenüber dem Bestand deutlich in Richtung der angrenzenden Grundstücke verschieben würden, müsste von einer Verlegung der sich im Gehwegbereich befindlichen Versorgungsleitungen im größeren Ausmaß ausgegangen werden, welches zu erhöhten Kosten, Bauzeit und damit Beeinträchtigungen der Anwohner und des Individualverkehrs führen würde.



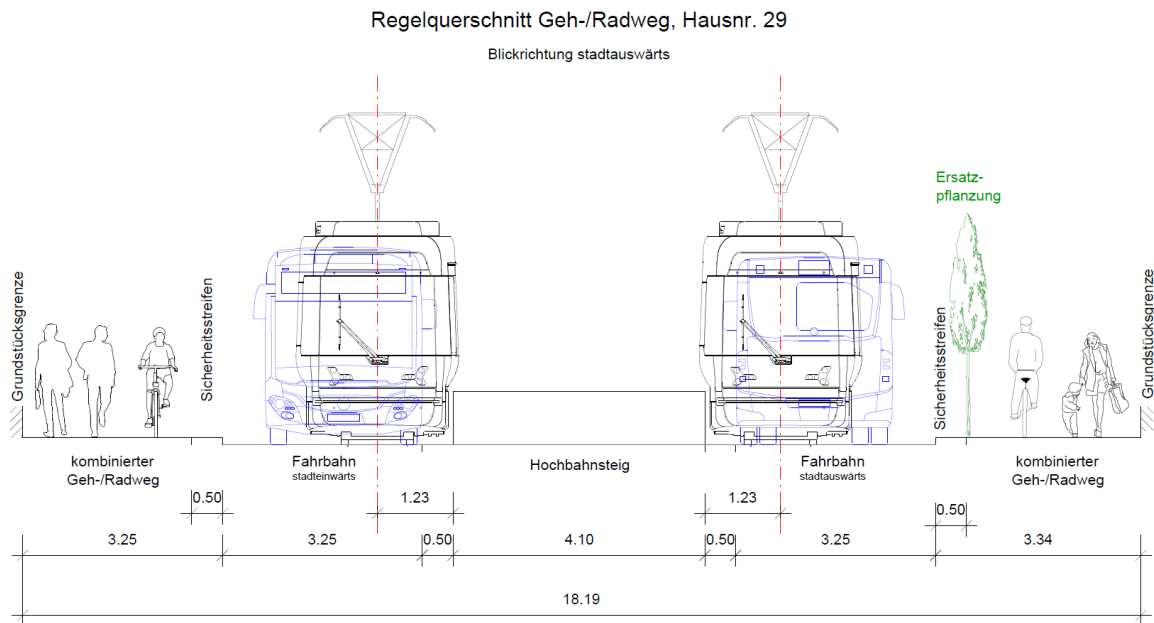
**Abbildung 5: Querschnitt Variante 1 – Schutzstreifen**

### Variante 2: – Gemeinsamer Geh-/ und Radweg (V 2):

Bei dieser Variante würde der Radverkehr im Bahnsteigbereich auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,25 m bis 3,35 m geführt. Durch die Führung auf Hochbord wird das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrer besonders bei Überholvorgängen durch den motorisierten Individualverkehr und bei haltender Stadtbahn gestärkt. Bei dieser Variante könnten die vorhandenen Bäume nicht bestehen bleiben, jedoch wäre eine Neupflanzung von Bäumen möglich.

Ein weiterer Vorteil dieser Variante ist, dass die vorhandenen Versorgungsleitungen im Gehwegbereich verbleiben und somit Kosten, Bauzeit und damit Beeinträchtigungen der Anwohner und des Individualverkehrs minimiert werden könnten. Gemäß Radverkehrskonzept handelt es sich bei der Brackweder Straße in diesem Bereich jedoch um eine Hauptroute der Kategorie II. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg ist hier somit nicht vorgesehen.

## Anlage 1



**Abbildung 6: Querschnitt Variante 2 - kombinierter Geh- und Radweg**

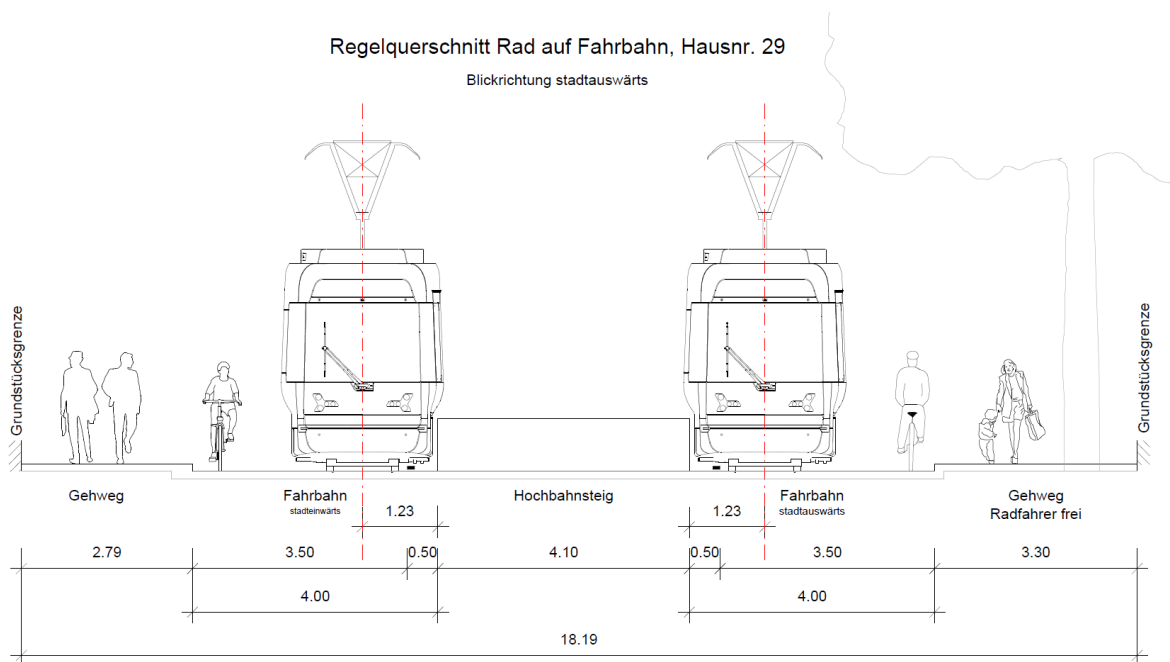
Die Variante 1 und 2 wurden in der politischen Diskussion auf Grund des Wegfalls der vitalen und ortsbildprägenden alten Linden und Kastanien auf der Friedhofseite abgelehnt. Die Klimawirksamkeit der alten Bäume sei durch eine Neupflanzung nicht zu kompensieren (s. Stellungnahme BUND, 05.06.22). Daher wurde eine weitere Variante mit Erhalt der Bestandsbäume entwickelt:

### Variante 3 – Erhalt des südlichen Bordverlaufs (V 3):

Voraussetzung für den Erhalt der Bäume ist die Beibehaltung des Bordes auf der Südseite. Die Mindestanforderungen an die Breiten der Fahrbahn 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. Der Abstand vom Verkehrsraum der Stadtbahn zum Bord soll mindestens 1,30 m betragen. Hieraus ergibt sich eine Fahrstreifenbreite von jeweils 3,50 m. Im Anschluss werden die Radfahrerinnen und Radfahrer auf den vorhandenen Radfahrstreifen zurückgeführt.

Der Gehweg auf der Südseite wird auf einer Länge von ca. 120 m zur Benutzung durch Radfahrer freigegeben. Dies ist unter Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs aus Sicht des Amtes für Verkehr vertretbar. Auf dem freigegebenen Gehweg besteht ein Benutzungsrecht und keine Benutzungspflicht. Radfahrer können somit ebenfalls auf der Fahrbahn fahren. Der Gehweg ist auf der Südseite ca. 3,30 m breit und auf der Nordseite etwa 2,80 m (Abb. 7).

## Anlage 1



**Abbildung : Querschnitt Variante 3 - Erhalt des Baumbestands**

Nach Einbeziehung der Politik und einer ersten Resonanz der Anliegerinnen und Anlieger wurde dem Eingriff in den ortsbildprägenden Baumbestand in der südlich gelegenen Nebenanlage des Plangebiets eine große Gewichtung zugesprochen.

Aus den oben genannten Gründen wurde der Variante 3 die Bezirksvertretung Brackwede am 1. September 2022 und durch den Beirat für Behindertenfragen am 28. September 2022 zugestimmt. Die Beschlussfassung des Stadtentwicklungsausschusses erfolgte am 6. September 2022

## 4 Grunderwerb

Für die Realisierung der Maßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich.

## 5 Umweltbelange

### 5.1 Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls

Nach Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ergibt sich eine Verpflichtung zur Durchführung der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles für das hier vorgestellte Vorhaben. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist in diesem Fall jedoch nur dann durchzuführen, wenn das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

## Anlage 1

---

Hierfür wurde seitens des Vorhabenträgers ein Erläuterungsbericht für die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles erstellt, der in Anlage 6 vorliegt.

Angesichts der Ergebnisse kann für dieses Vorhaben auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden (Schreiben der Bezirksregierung Detmold vom 11.08.2023).

Im Zuge der Befreiung von der Umweltverträglichkeitsprüfung gingen folgende Stellungnahmen und Hinweise ein, die von der moBiel GmbH im weiteren Prozess und der Umsetzung der Maßnahme berücksichtigt werden:

- Grenzstein (Denkmal Nr. A 539) im Plangebiet ist zu erhalten
- Beteiligung des Dezernats 52.7 „Abfallstromkontrolle“ der Bezirksregierung Detmold bei Vorhaben bezüglich Entsorgung oder Aufbereitung von Materialien auf der Baustelle
- Anzeige der Entdeckung von Bodendenkmälern bei Bodeneingriffen und Sicherung bis Ablauf der Frist eine Woche nach Anzeige bzw. zur Freigabe durch die Obere Denkmalbehörde
- Bergungsarbeiten durch die Obere Denkmalbehörde sind auch auf Privatgrund zu dulden
- Übergabe des Lärmgutachtens nach Fertigstellung an die Stadt Bielefeld
- Prüfung der Umsetzung von Photovoltaikmodulen auf dem Haltestellendach
- Erhalt der vorhandenen Grünflächen im Straßenraum, Prüfung von Ersatzpflanzungen

### 5.2 Artenschutzfachbeitrag

In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde kann auf die Erstellung eines Artenschutzfachbeitrags verzichtet werden, da der Baumbestand entlang der Friedhofsmauer erhalten bleibt und die Baumaßnahme im vorhandenen Straßenraum erfolgt. Eine Betroffenheit des § 44 Bundesnaturschutzgesetzes läge nicht vor.

### 5.3 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Der Landschaftspflegerische Begleitplan umfasst die Untersuchung und Bewertung der Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 (1) Bundesnaturschutzgesetz soweit sie erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungs- Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes bedingen. In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde kann auf die Erstellung eines landschaftspflegerischen Begleitplans verzichtet werden, da der Baumbestand entlang der Friedhofsmauer erhalten bleibt und die Baumaßnahme im vorhandenen Straßenraum erfolgt. Eine Betroffenheit des § 44 Bundesnaturschutzgesetzes läge an dieser Stelle nicht vor.



## Anlage 1

---

### 5.4 Luftschallimmissionen

Die Planung des zu errichtenden Hochbahnsteigs Windelsbleicher Straße und die dadurch angepasste Lage der Verkehrsanlagen im Straßenraum wurde im Vorfeld durch die Fa. GTA mbH hinsichtlich der veränderten Luftschallimmissionen durch Straßen- und Schienenverkehr untersucht. (siehe Anlage 7)

Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach:

Im Gutachten zu den Luftschallimmissionen sind Änderungen durch die geplante Maßnahme dargelegt und bewertet worden. Anders als bei Nacht sind im Ergebnis der Untersuchungen am Tage und so auch in den Außenwohnbereichen keine grundsätzlichen Ansprüche auf Schallschutz festgestellt worden. Für die Luftschallimmissionen bei Nacht haben einige Anliegenden jedoch einen Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach. Hiervon betroffene Immissionsorte sind an den Gebäuden Brackweder Straße 23, 25, 27, 29 und Brackweder Straße 12 zu verorten. Die moBiel GmbH überprüft vor Ort ob an den gemäß Schallgutachten (s. Anlage 7) ermittelten Immissionsorten der Hausnummern 12, 23, 25, 27 und 29 der Brackweder Straße Schallschutzmaßnahmen notwendig sind und setzt diese nach Abstimmung mit den Betroffenen um.

### 5.5 Schwingungsmissionen

Durch das Ingenieurbüro GTA wurde im Mai 2023 ein Gutachten zur Beurteilung der Schwingungsmissionen aufgrund der baulichen Veränderungen erstellt (s. Anlage 8). Bei baulichen Eingriffen an Bahnstrecken ab einer Erhöhung der Erschütterungen um 25% ist von einer wesentlichen Änderung auszugehen.

Auf Grundlage der Vorermittlung von Erschütterungen, die eine Erhöhung der Schwinggeschwindigkeit an den im Planbereich liegenden Immissionsorten durch die Gleisverschiebung um mehr als 25 % ausschließen kann, sind im Hinblick auf die Erschütterungsmissionen gemäß dem Gutachten keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Der Gleisbau erfolgt nach dem Stand der Technik, sodass dennoch ein positiver Effekt auf die Erschütterungsmissionen erwirkt wird.

### 5.6 Klimaschutz

Die Vorhabenträgerin wird den gesetzlichen Verpflichtungen zum Klimaschutz, insbesondere entsprechend § 13 Bundes-Klimaschutzgesetz sowie gem. § 6 Klimaanpassungsgesetz Nordrhein-Westfalen, nachkommen.



## Anlage 1

---

Durch die geplante Maßnahme sind hinsichtlich des Qualitätskriteriums Klima/Luft, wie in der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls erläutert, keine Mehrbelastungen, sondern durch die Aufwertung des ÖPNV und den Erhalt des Baumbestands sowie der Grünanlagen eher Entlastungen zu erwarten (s. Anlage 6, Abschnitt 3.2).

### 5.7 Beleuchtung

Die Anlagen zur Beleuchtung der neuen Hochbahnsteige sowie sonstige im Zusammenhang mit dem Vorhaben stehende neue Beleuchtungsanlagen im Umfeld der Bahnsteige bzw. an den Straßen und Wegen bzw. Zugängen zu den Haltestellen werden sowohl den sicherheitstechnischen Vorgaben (vgl. u. a. § 27 BOStrab) als auch den sonstigen einschlägigen Normen und damit dem Stand der Technik entsprechen. Sie werden so gestaltet, dass Belästigungen der Nachbarschaft sowie der Insekten und anderen lichtsensiblen Tiere und der Umwelt durch Lichtimmissionen so gering wie möglich gehalten werden.

## 6 Durchführung der Maßnahme/ Bauablauf

Die Durchführung der Maßnahme ist für das Jahr 2024 geplant. Um die Einschränkungen für Anwohnende und Fahrgäste zu minimieren, soll die Maßnahme in dem Zeitfenster der aktuell im Bau befindlichen Maßnahme Brackweder Hauptstraße stattfinden. Die Stadtbahnlinie 1 ist bis zur Fertigstellung der Hauptstraße in dem hier betroffenen Streckenabschnitt nicht in Betrieb, sodass der Bau ohne Stadtbahnbetrieb durchgeführt werden kann. Die Verkehrsführung des Individualverkehrs und der bereits aktive Schienenersatzverkehr werden entsprechend angepasst.

Die Umleitung der Verkehre kann über die Heuberger Straße bzw. Cansteinstraße im nördlichen und über den Stadtring im südlichen Siedlungsbereich abgewickelt werden.

Die genaue zeitliche Durchführung der Maßnahme, der Bauablauf und die Verkehrsführung werden in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachabteilungen und der Baukoordination der Stadt Bielefeld abgestimmt.

Während der Bauphase werden so weit wie möglich die Gehwege und Zufahrten der Anliegenden freigehalten. Der Bauablauf wird entsprechend dahingehend fortlaufend optimiert, sodass die Sperrzeiten der Zufahrten und Einschränkungen möglichst minimiert werden. In der Zwischenzeit werden alternative Lösungen wie z.B. Stellplätze für die betroffenen Anwohnenden im näheren Umfeld abgestimmt. In Abstimmung mit der Feuerwehr werden je nach aktuellem Bauzustand und Bedarf Rettungsgassen freigehalten.

Sowohl westlich (zwischen der Einmündung Windelsbleicher Straße und dem Planfeststellungsbereich) als auch östlich (zwischen dem Planbereich und dem Hochbahnsteig Rosenhöhe) sind in der Brackweder Hauptstraße Sanierungsarbeiten am Gleiskörper erforderlich.

## Anlage 1

---

Die Lage der Gleise verändert sich nicht. Um die Einschränkungen der Anwohner und Fahrgäste zeitlich zu minimieren, werden diese Sanierungsarbeiten mit dem Bau des Bahnsteiges koordiniert. Der Bereich zwischen dem Ende des Gleisbogens an der Windelsbleicher Straße und des geplanten Hochbahnsteigs wird zeitgleich mit der Ausführung der Maßnahme saniert. Diese Arbeiten sind jedoch nicht Bestandteil dieses Genehmigungsverfahrens.

Bielefeld, im November 2023

moBiel GmbH