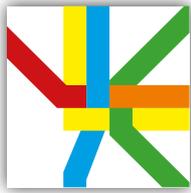


1. Online-Diskussion vom 13.–27. Mai 2013

Beteiligungsprozess zum StadtBahn-Ausbau in Bielefeld

Dokumentation





ZUKUNFT MOBIELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.



Bielefeld



moBiel
Ein Unternehmen
der Stadtwerke Bielefeld



angewandte geographie,
landschafts-, stadt- und raumplanung
Hartz · Saad · Wendl



BPW | baumgart+partner
stadt - und regionalplanun



ZIVIL ARENA

Projektträger

Stadt Bielefeld

Amt für Verkehr
Niederwall 23
33602 Bielefeld
www.bielefeld.de

moBiel GmbH

Postfach 21 90 46
33697 Bielefeld
www.moBiel.de

Prozessteam

agl | Hartz · Saad · Wendl

angewandte geographie, landschafts-,
stadt- und raumplanung
Großherzog-Friedrich-Str. 47
66111 Saarbrücken
www.agl-online.de

BPW baumgart+partner

Stadt- und Regionalplanung
Ostertorsteinweg 70-71
28203 Bremen
www.bpw-baumgart.de

Zivilarena GmbH

Wallstraße 61
10179 Berlin
www.zivilarena.de

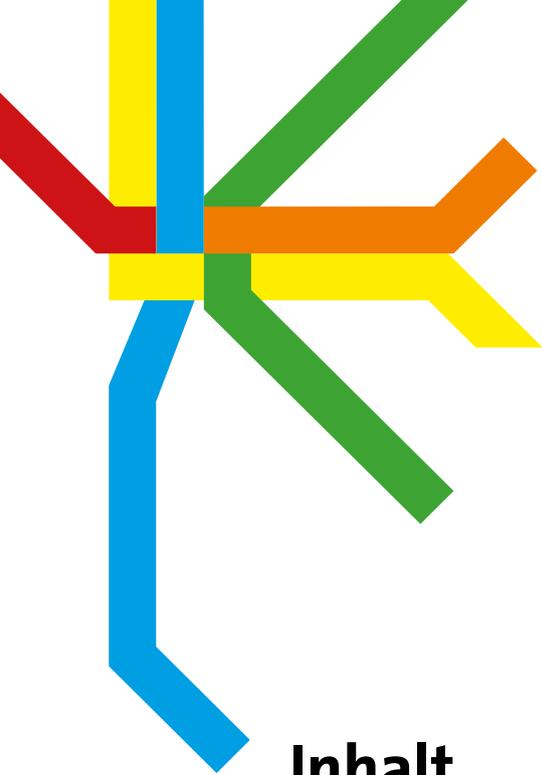
Bearbeitung

Zivilarena GmbH

Gestaltung und Satz

Zivilarena GmbH

16. Juni 2013



Inhalt

Ausgangslage, Prozess und Diskussion	4
Die Themen im Einzelnen	8
Zum Gesamtvorhaben StadtBahn-Ausbau	9
Die Linie nach Heepen	12
Hoch- oder Niederflurtechnik	16
Der Ausbau der Linie nach Sennestadt	18
Die Linienführung in der Innenstadt	20
Die Finanzierung des Gesamtvorhabens	22
Sonstige Themen	24
Das Beteiligungsverfahren	30
Anhang	31

Ausgangslage, Prozess und Diskussion

Die Ausgangslage

Der öffentliche Nahverkehr in Bielefeld wächst. Bis zum Jahr 2030 ist geplant, das bestehende Schienennetz um weitere 60% auszubauen. Der Verkehr in der Innenstadt soll dadurch entlastet werden und bisher nur mit dem Bus erreichbare Stadtteile erhalten einen Anschluss an das Stadtbahnnetz. Auf dem Weg in die Zukunft der Mobilität in Bielefeld gilt es allerdings noch viele Details zu klären, die besten Streckenführungen zu finden und eine sehr zentrale »Systementscheidung« für ein Hoch- oder Niederflursystem zu fällen.

Der Prozess

In dieser Ausgangslage setzen die Stadt Bielefeld und die moBiel GmbH (als Betreiberin der Stadtbahn) weit über das gängige Maß hinaus auf Bürgerbeteiligung. In den nächsten Jahren werden unter dem Label ZUKUNFT MOBIELEFELD wechselnd Informationsveranstaltungen, Bürgerforen, Werkstattwochen und Expertengespräche eingesetzt, um den Dialog vor Ort zu suchen. Diese werden ergänzt durch moderierte Online-Diskussionen auf der Internetplattform zivilarena.de, so dass an verschiedenen Punkten im Prozess eine Beteiligung rund um die Uhr vom heimischen Computer aus möglich ist.

Die erste Online-Diskussion

„Bielefeld bitte einsteigen! – Neue Strecken für die StadtBahn“ sondierte als erste Online-Diskussion der ZUKUNFT MOBIELEFELD vom 13. bis zum 27. Mai die Positionen und Vorschläge zu den Themen

- Gesamtvorhaben Stadtbahnausbau
- Neue Linie nach Heepen
- Streckenausbau nach Sennestadt
- Verlängerung nach Hillegossen
- Systementscheid Hoch- oder Niederflurtechnik

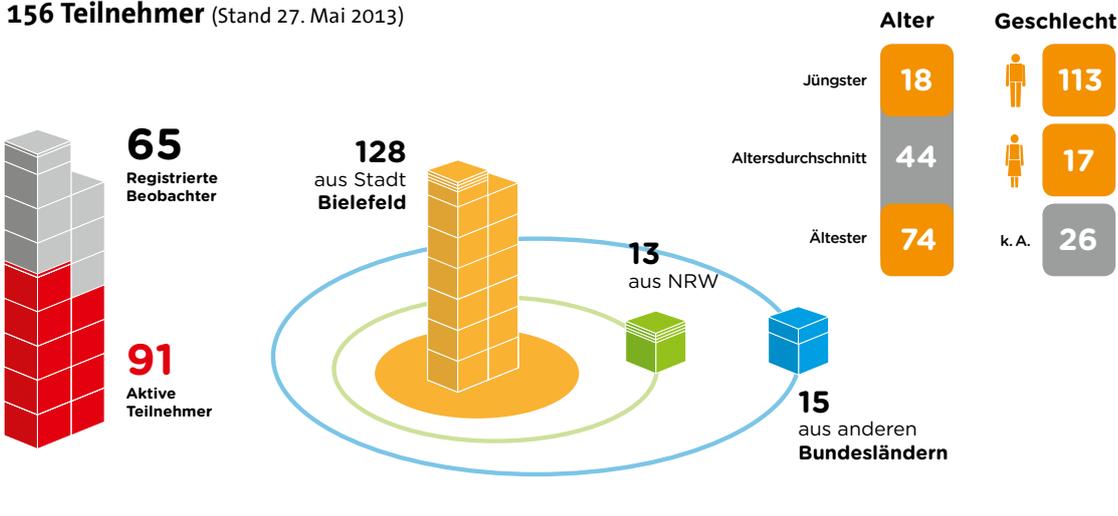
Die Diskussion war also thematisch sehr breit angelegt und umfasste sämtliche zur Zeit relevanten Themenfelder. Damit sollte den Diskutierenden in der Anfangsphase genug Spielraum für die Annäherung an das Gesamtvorhaben Stadtbahnausbau in seiner technischen und politischen Komplexität gegeben werden. Außerdem sollte die Diskussion auf diese Weise ein erstes Stimmungsbild einfangen, das Schwerpunkte sowie kritische Details erkennen lässt und dadurch Orientierung für die thematische Entwicklung des weiteren Off- und Online-Dialogs schafft. Nicht zuletzt dienen die sachlichen Ergebnisse der Diskussion natürlich auch als Basis für künftige Entscheidungen.

Mehr als 1400 Bielefelder haben die Diskussion im Internet besucht und verfolgt, über 150 haben sich aktiv daran beteiligt. Dabei gingen sie auf zahlreiche Themen rund um die geplante Erweiterung ein und tauschten sich sachkundig und detailreich über die Planungen aus. Mit fast 750 Beiträgen innerhalb der 15-tägigen Laufzeit war es eine lebhafteste, aber stets konstruktive Diskussion.

Während der gesamten Diskussionslaufzeit waren die Mitarbeiter von moBiel und dem Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld mit ihrer Sachkenntnis zur Stelle, gingen auf Fragen ein und erläuterten die Zusammenhänge der Planung. Aber auch zahlreiche Bürger legten eine beachtliche Fachkenntnis an den Tag. Nicht wenige brachten durchdachte Vorschläge zur Gesamtgestaltung des Bielefelder Schienennetzes vor, setzten sich mit den Bemessungsgrundlagen der vorliegenden Gutachten kritisch auseinander und bereicherten die Diskussion durch kundige Kommentare.

Die Diskussion war mit 71 % männlichen Teilnehmern eindeutig männlich dominiert, was wohl in Teilen auf das techniklastige Thema „Stadtbahn“ zurückzuführen ist. Die Diskussion bewegte sich immer wieder sehr stark in eine „fachmännische“ Detailtiefe. Die Moderation musste

156 Teilnehmer (Stand 27. Mai 2013)



hier immer wieder gegensteuern. Eine zweite Gruppe von Teilnehmern äußerte sich sehr persönlich und erfahrungsbasiert und war darin nicht weniger meinungsstark. Allgemeinere Beiträge wie beispielsweise zu global-gesellschaftspolitischen Zusammenhängen waren eher schwach vertreten, eher meldeten sich konkret von der Trassenführung Betroffene zu Wort und äußerten konkrete Befürchtungen (Lärm, Erschütterungen, verlängerte Fußwege ...).

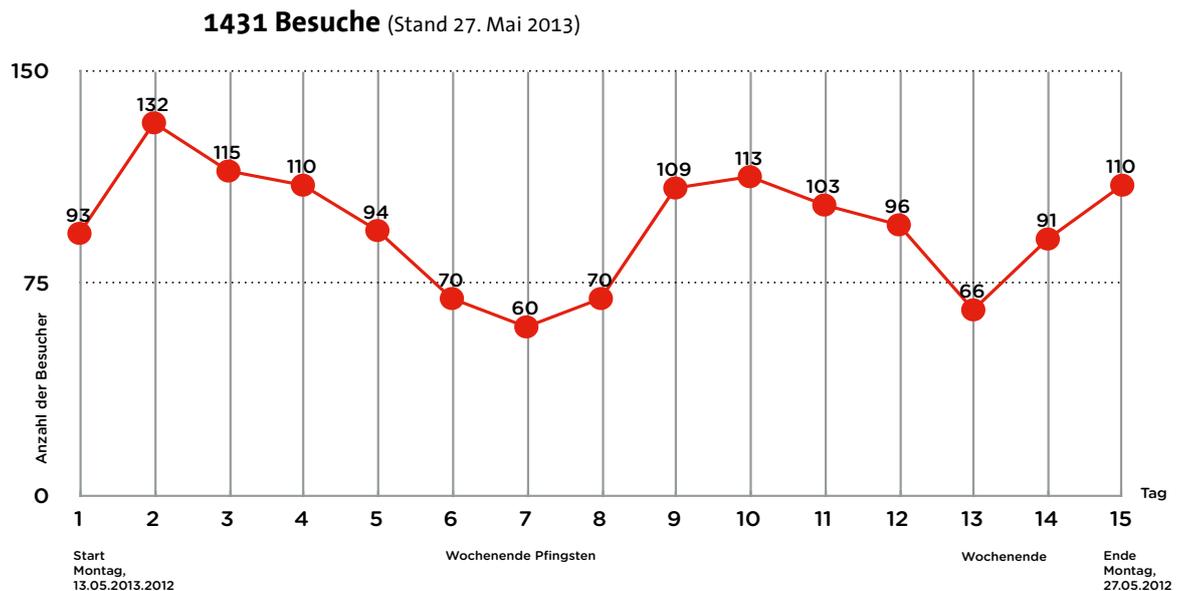
Die Online-Diskussion sollte keinesfalls als repräsentativ betrachtet werden, und in diese Richtung wird sie im Folgenden auch nicht ausgewertet. Vielmehr sollen vor allem Argumente pro und contra aus den verschiedenen Themenfeldern zusammengetragen, dargestellt und in Hinblick auf Ihre Relevanz im weiteren Prozess herausgearbeitet werden.

In der Diskussion

Inhaltlich war die Debatte zwar recht offen angelegt, sie wurde aber im gesamten Zeitraum von der Zivilarena-Moderatorin Wanda Wieczorek moderiert, regelmäßig zusammengefasst und laufend thematisch geordnet.

Die Spitzenposition unter den diskutierten Themen nahm die neue Linie nach **Heepen** ein, insbesondere die Streckenführung im Bereich Mitte. Die Abwägung zwischen den zwei Trassenvarianten Nr. 1 über die Straße Auf dem Langen Kampe und Nr. 5 über die Heeper Straße löste eine teilweise recht emotionale Debatte aus. Einige Beitragende stellten die neue Linie grundsätzlich in Frage, es gab aber auch zahlreiche befürwortende Stimmen und praktische Vorschläge zur Optimierung der Linienführung.

Auch der Systemscheid zwischen **Hoch- und Niederflurtechnik** wurde sehr intensiv debattiert. Die Vor- und Nachteile beider Systeme wurden



detailliert erörtert, von Komfortaspekten über die Integration der verschiedenen Bahnsteige in den Straßenraum bis hin zum Sicherheitsempfinden. Mögliche Fahrzeugtypen für beide Systeme wurden vorgestellt und eingehend gegeneinander abgewogen. Es bleibt hier bei einem uneinheitlichen Meinungsbild, das letztlich die Komplexität der zu treffenden Entscheidung widerspiegelt.

Ein drittes Topthema war die zukünftige **Linienführung in der Innenstadt**. Einerseits wurde nach Wegen gesucht, wie die Kapazitäten des Stadtbahntunnels erweitert und eine oberirdische Trassenführung vermieden werden könnten. Andererseits ging es offensiv um die Gestaltung der

oberirdischen Linienverknüpfungen, besonders am Jahnplatz. Von Stimmen, die einen autofreien Jahnplatz als utopisch erachten, über Verweise auf entsprechende gelungene Projekte in anderen Städten bis hin zur grundsätzlichen Infragestellung des innerstädtischen Verkehrsdrehkreuzes reichte hier das Spektrum.

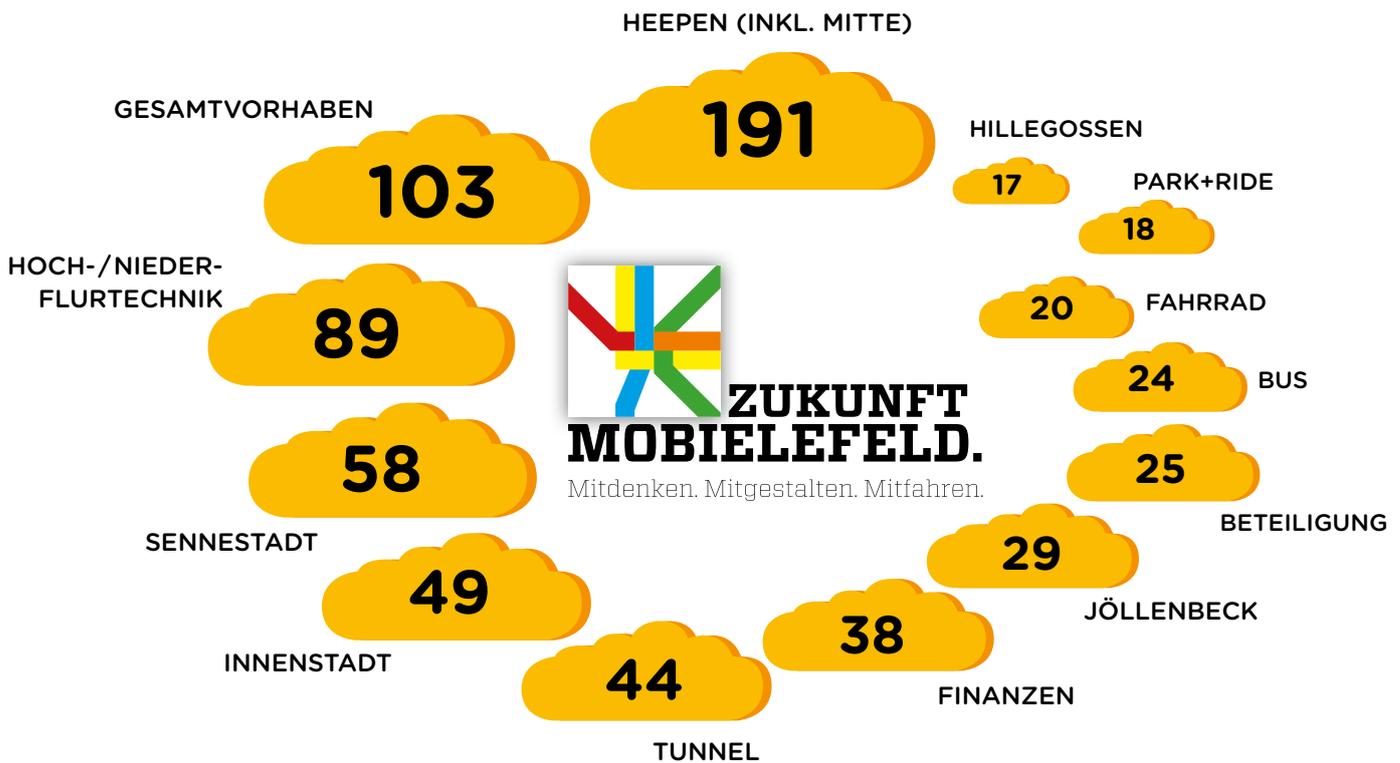
Immer wieder wurde auch nach der **Finanzierung** des Ausbaus gefragt und um den Sinn oder Unsinn dieser großen Investition gestritten. Dabei wurde deutlich, dass es um eine gesellschaftliche und nicht rein technische Bewertung des Stadtbahnausbaus geht: Nur wenn die Planungen die richtige Antwort auf die Anforderungen der Mobilität der Zukunft gäben, sei eine so große Ausgabe gerechtfertigt, ob aus der Bielefelder Stadtkasse oder aus bundesweiten Steuergeldern bezahlt – so der Tenor dieses Diskussionsstrangs.

Die Linienverlängerungen nach **Sennestadt und Hillegossen** wurden natürlich ebenfalls diskutiert. Überdies kamen Fragen nach der künftigen Busbedienung, nach dem geplanten zweiten Betriebshof, nach der Ausgestaltung der Oberbauform (u. a. den Gleisbetten) und auch nach den Chancen für den Fahrradverkehr in die Debatte.

Diese Dokumentation gibt die Positionen der Diskussionsteilnehmer wieder, wie sie in der Online-Diskussion zum Ausdruck kamen. Alle Beiträge sind nach wie vor online auf www.zivilarena.de im Original einsehbar. Wo es für die weitere Diskussion sinnvoll und notwendig erschien, haben die Mitarbeiter von moBiel und dem Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld sachliche Hinweise ergänzt. Diese sind an den entsprechenden Stellen mit Ziffern markiert und im Anhang dieser Dokumentation nachzulesen.

Die Themen im Einzelnen

Es gab insgesamt 744 Beiträge. Davon wurden 705 Beiträge durch die Moderation folgenden Themen (Tags) zugeordnet:



Zum Gesamtvorhaben StadtBahn-Ausbau

29 Diskutierende, 103 Beiträge

Unter dem Label „Gesamtvorhaben“ wurden viele Argumentationslinien geklammert und meist bereits im Clustering durch die Moderation um konkretere Bezüge ergänzt (mit anderen Tags kombiniert, z. B. Gesamtvorhaben/Bus). Daher sind die in diesem Abschnitt gesammelten Aussagen recht allgemeine Auslassungen zum Netzausbau. Teilweise entfalten sich die Vorschläge und Argumente erst in den folgenden, klarer eingegrenzten Themenfeldern, beispielsweise unter dem Themendach „Hoch- oder Niederflurtechnik?“, das neben der Finanzierung am ehesten fassbare Rahmenbedingungen für das Design des Gesamtnetzes vorgibt.

In der Diskussion ging es um allgemeine technische Aspekte wie geeignete Fahrzeugtypen, die Ausgestaltung des Gleiskörpers und Fahrgastzahlen/Kapazitäten, aber auch um die grundsätzliche Orientierung weg vom motorisierten Individualverkehr, hin zum schienendominierten Verbund.

Ein User machte sich das Thema „Gesamtvorhaben“ zur Herzensaufgabe und legte sogar einen komplett neu ausgearbeiteten, prinzipiell funktionsfähigen Netzplanentwurf vor.

Hier einige Aspekte der Debatte:

Fahrzeugtypen:

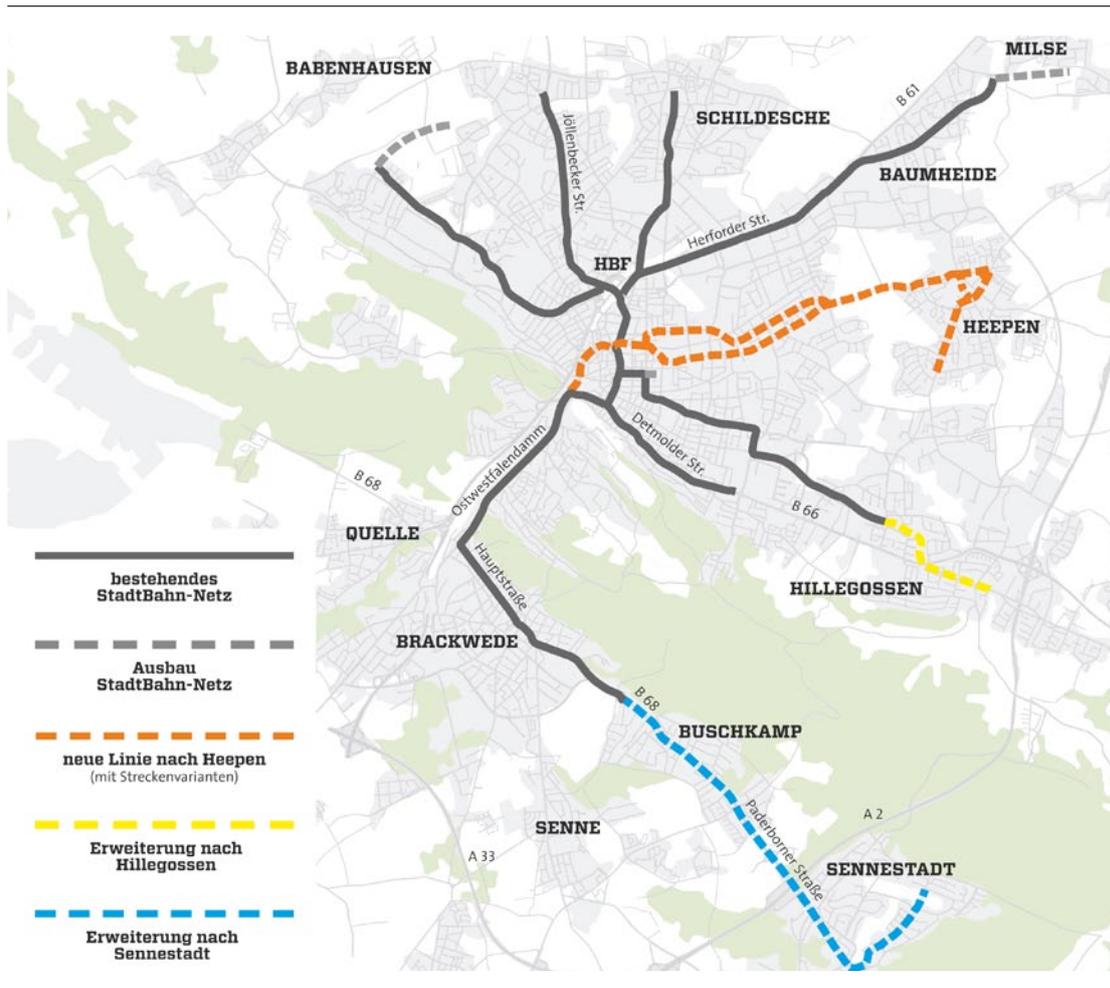
- Ein optimales Fahrzeug – angepasst an die Anforderungen aller Linien – kann es nicht geben.
- Technisch sollte es starke Parallelen zum Fahrzeugtyp VAMOS geben, um nicht noch einen weiteren Fahrzeugtyp in Bielefeld einzuführen.
- Notwendig wären variabel einsetzbare Züge, die nicht zu lang und nicht zu kurz sind.
- Sinnvoll erscheint ein Betrieb mit Doppeltraktion in Normal- und Hauptverkehrszeiten, um auf allen Linien ungefähr die gleichen Zuglängen zu erhalten.
- Wünschenswert wäre eine Ausstattung, die kürzere Bahnsteige ermöglicht.
- Es sollte ausreichend Türen verteilt über das Gesamtfahrzeug geben. Auch die Mittelteile sollten einbezogen werden.
- Die Diskussionsteilnehmer wünschen sich unter anderem einen hohen Sitzkomfort, ein ruhiges, quietschfreies Fahrverhalten und Stellplätze für Kinderwagen. Klappsitze sollten nach Möglichkeit eine Ausnahme bleiben.

Gestaltung des Gleiskörpers

- Rasengleis wird als Oberbauform favorisiert. Es bietet städtebaulich die meisten Optionen und ist am schönsten.

Die Themen im Einzelnen

- An Punkten, wo sich motorisierter Individualverkehr und Bahn den Stadtraum teilen, bietet sich ein Deckenschluss mit Asphalt an. Dieses mindert auch am besten den Autolärm.
- Das günstigste Gleis besteht aus Schienen auf Betonschwelle auf Schotter – klassischer Eisenbahnbau. Es bietet sich für Strecken im Außenbereich an.



Betriebshof

- Wird es einen neuen Betriebshof geben: Wo? Wie teuer? Wie wird er an das Netz angeschlossen?
- Jegliche Vergrößerung des Fahrzeugparks erfordert einen zusätzlichen Depotstandort.
- Das zweite Depot könnte bei Beibehaltung der Hochflurtechnik auch ein reines Busdepot werden und somit die Flächen der heutigen Buswerkstätten in Sieker ersetzen.¹
- Busse könnten aber auch in dezentralen Abstellanlagen abgestellt werden.

Motorisierter Individualverkehr (MIV) und ÖPNV

- Die wachsende Konkurrenz durch Elektroautos muss in der Planung unbedingt berücksichtigt werden.
- Die Bahn muss auf einer eigenen Trasse geführt werden, da sonst kein Geschwindigkeitsvorteil bzw. die Gefahr von Störungen durch den MIV besteht.
- Der Ausbau der A 33 und die Verlängerung des Ostwestfalendamms Richtung Ummeln werden zu einer allgemeinen Verkehrszunahme beim MIV führen. Dies könnte Konsequenzen für die Streckenführung haben.

Fahrgastzahlen, Kapazitäten, Perspektiven

- In Bielefeld liegt die Zahl der ÖPNV-Fahrten pro Person bei 180. Die geplanten Maßnahmen werden vermutlich zu einem sprunghaften Anstieg der Fahrgastzahlen führen. Bonn hat knapp 300, Freiburg knapp über 300, Karlsruhe 350 und Zürich ca. 540 ÖPNV-Fahrten pro Person/Jahr.
- Bielefeld hat vier Stadtbahnlinien mit ca. 30 km Länge. Karlsruhe (300.000 Einwohner) zwölf Linien auf 441 km Länge. Die längste Linie hat 145 km. Die Linien in Karlsruhe werden wirtschaftlich betrieben. Es gibt also so viel Nachholbedarf in Bielefeld, dass die Stadt nicht befürchten muss, die Potentiale zu überschätzen.²

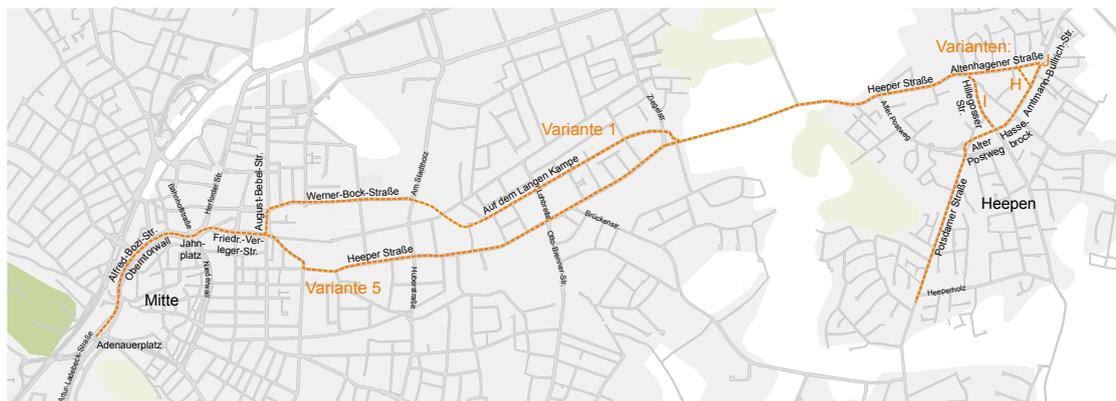
Die Themen im Einzelnen

Die Linie nach Heepen (inkl. Mitte)

55 Diskutierende, 191 Beiträge

Wortführer: Kampe98er, Markus L, 04910, Bielefelder

Die Führung der Linie nach Heepen war von den reinen Beitragszahlen her gesehen das Topthema der Diskussion.



Die neue Linie nach Heepen wurde kontrovers diskutiert: Nicht nur die Varianten der Streckenführung, sondern der Bau der Linie selbst wurden kritisch befragt. Insgesamt hielten sich Gegner und Befürworter die Waage und führten eine faire Diskussion. Von Seiten der Gegner des Linienausbaus wurde oftmals eine skeptische Grundhaltung zum gesamten Vorhaben Stadtbahnausbau vertreten. Die Vorteile für den Stadtteil erschließen sich den Gegnern nicht unmittelbar, dagegen werden zahlreiche Nachteile befürchtet. Die hohe Investition sei angesichts dessen nicht gerechtfertigt.

Beim Heepen-Thema wird wesentlich stärker als beim Gesamtvorhaben aus der Warte persönlicher Betroffenheit heraus argumentiert – gerade im Fall der Varianten für die Linienführung im Stadtteil Mitte. Es lohnt, sich die Vorbehalte im Detail anzuschauen, denn sie stellen wiederkehrende und grundsätzliche Bedenken gegen eine stärkere Orientierung der Mobilität an der Schiene dar, die den Prozess über die nächsten Jahre begleiten werden.

Von den Befürwortern wurde der Umstieg als eine gesellschaftlich wünschenswerte, langfristige Investition betrachtet. Die anfängliche Skepsis würde einer baldigen Zustimmung weichen, so wie bei anderen Erweiterungsprojekten oft geschehen. Es gelte weiter, nicht nur die Situation in Heepen selbst zu betrachten, sondern den Gewinn für das gesamte Netz. Die Varianten im Stadtteil Heepen wurden nur wenig diskutiert.

Argumente contra:

- Die Busanbindung von Heepen wird als sehr gut empfunden: schnell, umsteigefrei, hohe Frequenz.
- Die Trassenführung auf einem besonderen Bahnkörper sei an vielen Stellen nicht möglich, der Betrieb daher störungsanfällig.
- Durch das Wegfallen der jetzigen Buslinien könnte eine schlechtere Erreichbarkeit entstehen (Komfortverlust).
- Bestehende städtebauliche Strukturen würden zerstört.
- Die hohen Kosten der Investition lohnten sich nicht, da das Ergebnis keine eindeutige und zweifellose Verbesserung sei.
- Insgesamt gibt es viele Detailbedenken und Nachfragen zu einzelnen und konkreten Anliegen – die meisten davon sind aber jetzt noch nicht aufklärbar (bspw. Lärm- und Erschütterungsberechnungen).
- Immer wieder wird unterstellt, dass alles bereits entschieden sei, die Verantwortlichen sich intern bereits geeinigt hätten und ohnehin alles nur nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten beurteilt werde.

Argumente pro:

- Es sind viele Umsteiger vom Pkw auf die Stadtbahn zu erwarten (aber nicht auf den Bus). Diese zusätzlichen Bahnnutzer verringern den motorisierten Individualverkehr.
- Eine neue Linie nach Heepen macht das gesamte System leistungsfähiger und wirtschaftlicher: davon profitiert die ganze Stadt.
- Die Überlastung der Busse nach Heepen ist insbesondere für Fahrgäste mit Kinderwagen, Rollstuhl usw. problematisch. Der Ausbau berührt also auch die Frage der Barrierefreiheit des Netzes.

Intensiv diskutierte Punkte 1: Bereich Innenstadt

- Die direkte Anbindung an den Hauptbahnhof ist prinzipiell sehr gewünscht.
- Die Notwendigkeit einer oberirdischen Linienführung wird hinterfragt. Hier schließen immer wieder Überlegungen an die Kapazität des bestehenden Tunnels und die Errichtung eines Ergänzungstunnels an (*siehe auch „Der Tunnel durch die Innenstadt“, Seite 24*) sowie die Frage, wie die Umsteigewege möglichst kurz gehalten werden können.
- Die Gleise auf dem Jahnplatz können eine trennende und zerschneidende Wirkung haben, sie bieten aber auch die Chance für eine Neugestaltung und Belebung des Platzes (*siehe „Linienführung in der Innenstadt“*).
- Das Schicksal des gerade neu gestalteten Grünen Bandes wird befragt. Hier gibt es Konflikte zwischen bestehender Planung und gewünschter Stadtbahntrasse.

Intensiv diskutierte Punkte 2:

Variante 5 Heeper Straße vs. Variante 1 Auf dem Langen Kampe

- Soll die neue Linie über die Heeper Straße (Variante 5) oder die Straße Auf dem Langen Kampe (Variante 1) geführt werden? Hier geht die Tendenz in der Online-Diskussion eindeutig in Richtung Heeper Straße. Zwar werden durchaus Vorteile der Führung über den Langen Kampe erkannt, vor allem eine bessere Erschließung der nördlicher gelegenen Wohngebiete.
- Jedoch wird immer wieder die jetzige Wohn- und Lebensqualität der Straße Auf dem Langen Kampe hervorgehoben, insbesondere wegen der Bepflanzung mit 250 Japanischen Kirschbäumen.
- Dagegen sei die Heeper Straße bereits jetzt eine große Verkehrsachse und damit geeignet dafür, die Stadtbahn aufzunehmen. Sie wird überdies als recht vernachlässigt wahrgenommen. Die Stadtbahnerschließung könnte hier zur Entwicklung des Einzelhandels und zur allgemeinen Lebensqualität beitragen.
- Dennoch wurde viel darüber nachgedacht, wie eine Trasse Auf dem Langen Kampe zu führen sei (Mittel- oder Seitenlage) und welchen Einfluss das auf die Kirschbäume, Radwege und Parkplätze hätte.
- Es wurde über die Positionen der Baugenossenschaft „Freie Scholle“ (Eigentümerin zahlreicher Wohnhäuser Auf dem Langen Kampe) und der politischen Parteien spekuliert. Der Annahme, dass alles im stillen Kämmerlein schon entschieden sei, begegnete die „Freie Scholle“ durch eine Darlegung ihrer Position zu den Trassenvarianten.
- Auf dem Langen Kampe werden Gebäudeschäden durch Vibrationen sowie vor ein Verlust an Privatsphäre durch Haltestellen und Straßenbahnen auf Fensterhöhe befürchtet.
- Es wird Schleichverkehr durch den Langen Kampe bei Führung durch die Heeper Straße befürchtet.
- Varianten-Kombinationen bzw. -Alternativen wurden ebenfalls eingebracht, insbesondere was die Führung von der Innenstadt bis zum Ostbahnhof angeht: beispielsweise vom Kesselbrink entlang der Bleichstraße bis zur Huberstraße und dann Übergang in die Heeper oder die Straße Auf dem Langen Kampe.
- Beide Strecken werden eher in der Niederflurlösung gesehen, da die Bahnsteige besser zu integrieren sind (*siehe „Hoch- oder Niederflurtechnik?“*, Seite 16).

Sonstige Anmerkungen und Vorschläge

- Die direkte Anbindung von Heepen an den Hauptbahnhof wird als Königsweg betrachtet.
- Die zentrale Stellung des Jahnplatzes als hauptsächlicher Umsteigeplatz wird hinterfragt.
- Die Verlängerung der Linie 4 nach Heepen wird unterstützt.
- Der Ostbahnhof sollte als Umsteigestelle zu Bahn und Bus gestärkt werden.
- Ein Vorschlag zur Verlängerung der Linie 3 von Stieghorst nach Heepen.³
- Ein Vorschlag zur Verbesserung der Anbindung per Bus an die Linie 2.

Die Themen im Einzelnen

Hoch- oder Niederflurtechnik

35 Diskutierende, 89 Beiträge

Wortführer: Holger, Hein Bloed, Hartwig Meier, Wolfgang K

Trotz komplexer technischer Aspekte wurde das Thema Hoch- oder Niederflurtechnik sehr breit diskutiert. Es handelt sich sogar um den Themenbereich mit den meisten Diskussionsteilnehmern. Zwar dominierte auch hier eine Gruppe von Wortführern, aber in der Zusammenschau zeigen sich bei 35 Teilnehmern und „nur“ 89 Beiträgen recht ausgewogene Diskussionsanteile.

Das Stimmungsbild zeigt sich bei der Entscheidung „Hoch- oder Niederflurtechnik?“ weitgehend ausgeglichen, aber polar. Einige Aspekte des Themas wurden recht emotional debattiert und blieben strittig – so beispielsweise die Frage, ob Niederflurfahrzeuge tatsächlich weniger Komfort böten als Hochflurfahrzeuge, oder ob es sinnvolle Möglichkeiten gäbe, die erforderlichen Hochbahnsteiglängen zu reduzieren. Unter anderem wurde der Verdacht artikuliert, dass die Entscheidung pro Niederflur bei moBiel und in der Politik bereits gefallen sei. Weil es sich um ein verkehrsplanerisches Fachgebiet mit unterschiedlichen Philosophien, vor allem aber auch mit großen Konsequenzen für Bielefeld handelt, wurde das Thema von den Verkehrsplanern von moBiel intensiv fachlich begleitet. So wurde schließlich in weiten Teilen der Diskussion auf der Sachebene argumentiert.

Argumente pro Niederflur

- Niederflursysteme bieten mehr gestalterische Möglichkeiten zur Integration der Bahnsteige in das Straßenbild und in den Verkehrsraum. Ihre zerschneidende Wirkung ist schwächer. Dies könnte sich als sehr günstig bspw. in Brackwede, am Jahnplatz und in Wohngebieten erweisen.
- Die Bahnsteiglänge ist geringer als bei Hochflursystemen (wg. kürzerer Rampen), damit wird die Haltestellenplatzierung im Netz insgesamt flexibler.
- Niederflursysteme sind wirtschaftlicher zu bauen und zu betreiben.⁴
- Niederflurbahnen und -bahnsteige stellen die Kompatibilität mit den in Bielefeld eingesetzten Niederflurbussen her.⁵
- Niederflursysteme sind von vornherein barrierefreier.⁶
- Eine Fahrzeugneuanschaffung ist in beiden Fällen nötig.
- Fahrzeuglängen und Innenraumgestaltung sind frei wählbar.
- Der Komfort ist mittlerweile mit dem der Hochflursysteme vergleichbar.
- Die Breite der Fahrzeuge ist systemunabhängig. Das Bielefelder Stadtbahnnetz soll grundsätzlich auf allen Abschnitten in der für Deutschland zulässigen Breite von 2,65 m ausgeführt werden.⁷

Argumente pro Hochflur

- Das Bielefelder Stadtbahnsystem wird bislang als Hochflur-system betrieben. Ein einheitliches System bietet mehr Flexi-bilität bei Engpässen sowie bei der zukünftigen Entwicklung, bspw. Linienquerverbindungen.
- Ein einheitliches System ist auch einfacher barrierefrei zu gestalten.
- Ein Hochflursystem bietet immer noch mehr Fahrkomfort: weniger Vibrationen, mehr Platz, mehr Freiheit bei der Innen-gestaltung der Bahnen, bequemere Sitze.
- Das Hochflursystem ist weniger wartungsintensiv, da gerin-gerer Verschleiß.
- Ein Mischbetrieb ist technisch störungsanfällig.
- Der Zwang zum Bau und zur Bereitstellung einer zweiten Hauptwerkstatt würde entfallen.⁸
- Bestehende Hochflurbahnsteige in künftigen Linien können weiter genutzt werden und müssen nicht abgerissen werden.
- Das subjektive Sicherheitsempfinden auf den höheren Bahn-steigen des HF-Systems ist besser.

Intensiv diskutierte Punkte: Vorschläge für die Umsetzung eines durchgängigen Hochflur-Systems mit teilweise reduzierten Bahnsteiglängen

- In Hochflurbahnen können für einen barrierefreien Zugang niedrige Mittelflurwagen eingefügt werden. In einem Teil des Bahnsteigs werden dann geringere Höhen nötig, was eine kür-zere Gesamtlänge zur Folge hat.⁹
- Alte Bahnen können mit behindertengerechten Ausstiegen ausgerüstet werden.¹⁰
- Durch den Bau von nur einer Rampe reduziert sich die Länge des HF-Bahnsteigs. Zusätzlich kann die Bahnsteiglänge durch Züge mit enger stehenden Türen verkürzt werden. Der Bahn-steig wäre dann kaum länger als beim NF-System.

- Ein Großteil der Parkplätze verschwindet. Das ist schlecht für die ohnehin angeschlagenen Sennestädter Gewerbetreibenden.
- Warum bekommt Sennestadt die Stadtbahn und Jöllenbeck nicht? Es wird unterstellt, dass die Ergebnisse der Potenzialanalyse politisch verzerrt seien (siehe „Sonstige Themen/ Jöllenbeck“, Seite 25).

Argumente pro

- In zahlreichen anderen Städten (Bonn, Freiburg, Kassel oder Karlsruhe) fahren die Bahnen noch viel weiter ins Umland. Die angefahrenen Vororte haben deutlich weniger Einwohner als Sennestadt, trotzdem werden die Linien erfolgreich und wirtschaftlich betrieben.
- Bei der jetzigen Streckenführung fährt die „Sennebahn“ viele wichtige Ziele nicht an (Brackwede-Zentrum, Bethel, Adenauerplatz und Jahnplatz).
- Da die Linie 1 zwischen Sennestadt und Brackwede durch das Einzugsgebiet mehrerer Schulen fährt, ist die Nachfrage groß und sogar ein Einsatz von Langzügen geboten.
- Die Erschließung der unberücksichtigten Teile des Stadtteils kann mit Bussen gut organisiert werden.
- Eine direkte Anbindung von Brackwede zum Hbf wird stark in Erwägung gezogen.

Sonstige Anmerkungen und Vorschläge

- Welche Möglichkeiten gibt es, die Linie 1 mit der Linie 5 nach Heepen zu verknüpfen?
- Es wird für den Erhalt der der Linie 1 und der Wendeschleife plädiert. Die Wendeschleife sollte allerdings modifiziert werden, könnte beispielsweise deutlich kleiner dimensioniert werden. Auch könnte sie von beiden Seiten befahrbar sein.
- Kann es eine Verlängerung der Linie 1 um zwei bis drei Haltestellen bis in das dicht bebaute Wohngebiet Buschkamp geben?
- Möglicherweise kann eine der vier Haltestellen in der Brackweder Hauptstraße eingespart werden, z. B in Brackwede. Auch die Haltestelle Sennefriedhof könnte aufgegeben werden. Gibt es Erhebungen, wie häufig die Haltestellen genutzt werden?
- Um mit dem Bus ab Sennestadthaus noch weiter ins Umland fahren zu können, könnte hier eine große Umsteigehaltestelle in alle Richtungen eingerichtet werden.
- Mittelbahnsteige in der Zone Brackweder Hauptstraße sind eine Alternative zu Außenbahnsteigen.
- Im neuralgischen Abschnitt zwischen Germanenstraße und Berliner Straße könnte im Zuge des Stadtbahnausbaus die Hauptstraße zu einer Fußgängerzone mit mittig angeordneter, gesicherter Bahntrasse aufgewertet werden.
- Die alte Eiche vor der Pizzeria an der Wendeschleife soll erhalten bleiben.

Die Themen im Einzelnen

Die Linienführung in der Innenstadt

17 Diskutierende, 49 Beiträge

Wortführer: Bielefelder, Markus L, Hartwig Meier, Michael

Zur Linienführung in der Innenstadt debattiert eine relativ kleine Gruppe von vier Diskutierenden sehr intensiv. Die restlichen 13 User flankieren die Diskussion eher mit einmaligen Vorschlägen und Anregungen.

Im Grunde herrscht bei diesem Thema eine große Einigkeit: Bielefeld braucht eine zweite Stammstrecke, welche Innenstadt und Hauptbahnhof bedient und die vorhandene Stammstrecke entlastet. Die Diskutierenden liefern viele konstruktive Vorschläge und Ideen zur Streckenführung. Entlang der Idee, dass der Stadtbahnausbau dazu genutzt werden könne, den Jahnplatz städtebaulich zu definieren, aufzuwerten und vor allem autofrei zu gestalten, entwickelt sich die Diskussion kontrovers.

Anmerkungen und Vorschläge

- Der Jahnplatz soll eine Frischzellenkur bekommen und als städtisches Zentrum mit Aufenthaltsqualität entwickelt werden. Bielefeld soll dazu auf die Erfahrung anderer Städte mit der Kombination von Stadtbahn und Platzgestaltung zurückgreifen. Als Best-Practice-Beispiele werden genannt:
 - Dresden – Postplatz
 - Augsburg – Königsplatz
 - Montpellier – Place de la Comédie
 - Dortmund – Kampstraße
 - Bremen – Domshof
 - Erfurt – Anger
- Die Hauptbahnhofanbindung wird als essenziell wichtig betrachtet.
- Das Umsteigen sollte generell so bequem wie möglich gestaltet werden, um einen nahtlosen Verbund von Bahnen untereinander und Bussen zu schaffen. Zum Beispiel wäre ein zentraler Busumsteigebereich am Kesselbrink denkbar.¹² Auch Haltestellen für die Stadtbahn in unmittelbarer Nähe der heutigen Bushaltestellen sind sehr erwünscht.
- Auf keinen Fall sollte der Mittelstreifen für die Trasse beansprucht werden. Die Stadtbahn sollte rechts und links am Fahrbahnrand verkehren.
- Als Schutz des Gleisbereichs am Jahnplatz wird einerseits ein beidseitiger Zaun mit Barrieren und Warnsignalen an den Durchlässen eingefordert. Andererseits wird vorgeschlagen, die Gleise am Jahnplatz einzupflastern, so dass eine problemlose Überquerung durch Fußgänger möglich ist.
- Der Niederwall soll befahrbar bleiben.

Intensiv diskutierte Punkte: autofreier Jahnplatz

- Durch eine Niederflurlösung in Kombination mit einem autofreien Jahnplatz würde es möglich, einen Niederflurbahnsteig vor dem Haus der Technik/Café Europa direkt über den Zugängen zur unterirdischen Stadtbahnstation einzurichten. Eine Niederflurbahn ließe sich auch städtebaulich elegant in den umgestalteten Jahnplatz integrieren.¹³
- Ein autofreier Jahnplatz gewinnt Aufenthaltsqualität. Im Vergleich zum MIV beansprucht die Stadtbahn nur wenig Fläche und zerschneidet die vorhandenen Flächen deutlich weniger.
- Dagegen wird gehalten: Ein autofreier Jahnplatz wäre eine schöne, aber praktisch nicht umsetzbare Utopie.¹⁴
- Es gibt kaum alternative Stecken für Autos. Die meisten Straßen im Innenstadtbereich sind winzig. Der Ostwestfalendamm ist jetzt schon recht voll und es würden sich riesige Staus ergeben.
- Die zentralsten Parkhäuser wären nicht mehr erreichbar.
- Die Gleise würden eine Falle für Radfahrer darstellen. Fußgänger wären durch die Stadtbahnfahrzeuge ebenfalls in Gefahr.
- Der Jahnplatz hat nicht das Potenzial, ein „Alter Markt zwei“ zu werden. Er lädt nicht zum Verweilen ein, auch wenn er autofrei ist.

Die Themen im Einzelnen

Die Finanzierung des Gesamtvorhabens

17 Diskutierende, 38 Beiträge

Befürworter und Gegner halten sich beim Thema Finanzen die Waage. Argumente werden zwar abgewogen, aber es ergibt sich eher ein Aneinander vorbeireden als ein Gespräch, weil die Positionen „grundsätzlich“ und verhärtet sind.

Die Investition in den Stadtbahnausbau stößt bei einigen Usern auf prinzipielle Abwehr, da die Ausgabe solch großer Summen in einer verschuldeten Kommune wie Bielefeld als nicht gerechtfertigt betrachtet wird. Der Sinn des Gesamtvorhabens für die Zukunft der Stadt leuchtet den Gegnern nicht ein. Die Befürworter sind dagegen grundsätzlich der Meinung, dass die Stadtbahn erweitert werden soll und dass dadurch mittelfristig nicht nur wirtschaftliche, sondern auch gesellschaftliche und ökologische Gewinne zu erwarten sind.

Argumente contra

- Die Stadt sollte sparen. Die Stadtkassen sind leer, andere Projekte brauchen dringender Geld¹⁵, die Verwaltung gibt insgesamt zu viel Geld aus.
- Es wird intakte Infrastruktur zerstört:
- Rückbau der ehemaligen B 68 nach Sennestadt.
- Rückbau von Hochbahnsteigen im Fall der Niederflurlösung.
- Bielefeld hat bereits leidvolle Erfahrungen mit „Fehlinvestitionen“ wie dem Bau des technischen Rathauses gesammelt.
- Auch Fördergelder sind Steuergelder, die sinnvoll verwendet werden sollten.
- Die Kosten, die durch die Beeinträchtigung des Verkehrs während der Bauphase entstehen, sind nicht berücksichtigt.

Argumente pro

- Die Maßnahmen kommen im Betrieb mit deutlich weniger Zuschüssen aus als bisher pro Fahrgast von der Stadt Bielefeld ausgegeben werden. Das heißt, dass das gesamte ÖPNV-System durch die neuen Stadtbahnstrecken wirtschaftlicher wird. In diese Kosten sind auch schon die Kosten für die Kreditaufnahme miteingerechnet.
- Ohne Stadtbahn wird es langfristig sogar teurer: eine Bahn kann zwei Busse ersetzen, sie ist weniger wartungsintensiv und hält länger. Die Treibstoffkosten steigen in Zukunft stärker an als Stromkosten. Als sinnvolle Investition verbessert die Stadtbahn langfristig die Haushaltsbilanz und hilft sparen.
- Der Zeitpunkt für den Ausbau ist wegen derzeit hoher Förderungsrate durch Bund und Land sowie günstige Kredite gut gewählt.
- Mit einer Stadtbahn fahren nach Eröffnung im Durchschnitt zirka 40% mehr Fahrgäste als auf der vorher bestehenden

Buslinie. Eine Untersuchung für Bielefeld hat ergeben, dass ohne den Streckenausbau die Fahrgastzahlen langfristig stagnieren würden. Jede weitere Linie erzeugt dagegen überproportionalen Fahrgastzuwachs.

Anmerkungen und Vorschläge

- Es sollte ein einfacheres und preiswerteres Tarifsysteem geschaffen werden, welches das Umland einbezieht. Die Ticketpreise werden derzeit als deutlich zu hoch wahrgenommen.
- Wenn die Fahrzeuge aus einem einheitlichen System kommen (= Hochflur), dann ließen sich bei der Beschaffung Rabatte erzielen – die Niederflurlösung wird wegen nicht realisierter Einsparungen also weniger wirtschaftlich.
- Lohnt sich die höhere Investition für einen kurzen Tunnelabschnitt möglicherweise doch, wenn das gesamte System dadurch entlastet und optimiert wird?
- Es muss eine sorgfältige Abwägung der finanziellen Vorteile (Förderfähigkeit) gegen städtebauliche und andere Argumente stattfinden: die höhere Ersparnis darf nicht allein ausschlaggebend sein (*vgl. die Problematik Auf dem Langen Kampe, Seite 14*)
- Zur Abfederung der mangelnden Kapazitäten im Tunnelbereich zu den Spitzenzeiten könnten als kostengünstige Lösung Busse eingesetzt werden.¹⁶

Die Themen im Einzelnen

Sonstige Themen

Der Tunnel durch die Innenstadt und seine Kapazität

*19 Diskutierende, 44 Beiträge; Wortführer:
Michael, Hartwig Meier, Ede*

Die Diskussionsteilnehmer argumentieren fast geschlossen für eine Führung der neu zu bauenden Strecken durch den Tunnel und gegen eine oberirdische Linienführung. Da alle erstellten Studien bescheinigen, dass eine zusätzliche Nutzung des Tunnels nicht realistisch ist, haben sich viele Diskussionsteilnehmer sehr detaillierte Gedanken darüber gemacht, wie der Tunnel entlastet werden könnte:

- Erweiterung des Tunnels wie in London und Paris: Paralleltunnel bzw. Quertunnel eine Etage tiefer.
- Erweiterung des U-Bahnhofs Jahnplatz, so dass dort pro Richtung zwei Bahnen halten können.
- Wenn Fahrgastwechselzeiten am Jahnplatz ein gravierender Faktor für den Kapazitätsengpass im Tunnel sind, sollten neue Linienführungen angedacht werden, z. B. Linie 4 künftig von Lohmannshof nach Sieker und Linie 2 von Milse nach Heepen.
- Entlastung des Tunnels, wenn die existierende Linie 4 aus Lohmannshof von Hauptbahnhof als Linie 5 direkt weiter nach Heepen fahren würde.
- Entlastung der Tunnelstrecken im Zuge des Netzausbaus: Die neue Linie 5 ersetzt zumindest zu einem großen Teil die „starke“ Linie 1 oberirdisch. Die Restlinie 1 z. B. vom Rathaus (die Wendeanlage ist schon da) nach Schildesche würde dann in einem deutlich reduzierten Takt fahren und für die anderen Tunnellinien wären dann mehr Kapazitäten vorhanden.
- Den Lückenschluss Campus – Babenhausen Süd bauen und den Einsatzwagenverkehr zur Universität neu strukturieren: Dadurch verändert sich die Belastung des Tunnels. Heute führen die Einsatzzüge der Linie 3 ab Jahnplatz quasi leer nach BS-Süd. Sie könnten aber bereits als Zubringer zur Universität sinnvoll eingesetzt werden.
- Taktzahl der einfahrenden Züge erhöhen. Um trotzdem Sicherheit zu gewähren, sollten entlang der Strecke Sensoren angebracht werden, die eine Kollision der Züge verhindern können.
- Anschluss der Linie 5 an die Haltestelle Hauptbahnhof, die die nötigen Kapazitäten besitzt. Die Strecke könnte dann im Bereich Kesselbrink/Arbeitsamt wieder ans Tageslicht geführt werden.
- Es gebe kein „Kapazitätsproblem im Tunnel“, sondern nur ein „Kapazitätsproblem im Tunnel an etwa 190 Tagen im Jahr zwischen etwa 7 Uhr und 8 Uhr“ wegen der Schüler, die zu den weiterführenden Schulen einmal quer durch die Stadt fahren müssen. Deshalb sollten die Schulanfangszeiten entzerrt werden.
- Einrichtung eines zweiten Hauptumsteigepunktes zur Spitzenzeit, der automatisch entsteht, wenn man die Einsatzfahr-

zeuge der Linie 4 (Heepen - Lohmannshof) über Landgericht/ Adenauerplatz nach Brackwede ableitet.¹⁷

- Entlastung des Tunnels durch Pendelverkehr der Einsatzwagen der Linie 4 zwischen Lohmannshof und dem „Extragleis“ am Hauptbahnhof.¹⁸
- Es gibt hinter dem Jahnplatz einen Verlängerungsstutzen in Richtung Adenauerplatz. Wenn man zwischen Hauptbahnhof und Rathaus die fehlenden 700 m Zusatztunnel bauen würde, hätte man eine zweite Station Jahnplatz und Kapazität für weitere vier Linien. Den Paralleltunnel verbindet man wieder mit der Rampe am Rathaus.

Warum Sennestadt, aber nicht Jöllenbeck?

*15 Diskutierende, 29 Beiträge; Wortführer: Holger, Ede
Die beiden engagiertesten Verfechter einer Stadtbahn nach Jöllenbeck haben zusammen 40 % der Beiträge verfasst.*

Eine Gruppe von Diskussionsteilnehmern empfindet es als eine als nicht vertretbare Benachteiligung des Stadtteils Jöllenbeck, dass dort keine Stadtbahn gebaut werden soll. Die offensichtlich sehr schlechte Busanbindung verstärkt zusätzlich das Gefühl, von der ÖPNV-Entwicklung abgehängt zu werden. Die Beiträge sind sehr emotional, es werden Argumente auf allen Ebenen vorgebracht. Die Potenzialanalyse wird grundsätzlich in Frage gestellt. Der Vergleich mit der Linie nach Sennestadt dominiert die Diskussion.

- Die Anbindung von Jöllenbeck muss unbedingt und möglichst schnell verbessert werden, denn die jetzige Situation ist unzumutbar – mit Blick auf die Innenstadt und noch mehr als Direktverbindung zum neuen Uni-Campus. Es könnte eine Querverbindung der Stadtbahn von der Jöllenbecker Straße zum Uni-Campus geschaffen werden.
- In Jöllenbeck ist gegenwärtig ausreichend Fahrgastpotenzial zu erwarten und in Zukunft Bevölkerungszuwachs anzunehmen. Die Nähe zum neuen Uni-Campus macht Jöllenbeck zum attraktiven Wohnort für Studenten.
- Der vorhandene, aber stillgelegte Streckenverlauf Schildesche – Theesen – Jöllenbeck könnte unkompliziert reaktiviert werden.
- Das Umland ist komplett ohne Bahnanschluss.
- Die Strecke in die Innenstadt ist kurz – im Gegensatz zur Sennestadt-Linie.
- Wichtige Punkte wurden in der Potenzialanalyse nicht beachtet oder falsch dargestellt¹⁹:
 - Dieselbe Fahrzeit ergibt für Jöllenbeck einen höheren Fahrzeugbedarf als für Sennestadt (vier statt drei im Umlauf).
 - Die bereits existierende Bahnverbindung in Sennestadt wurde nicht einbezogen.

- Die Umlandgemeinden wurden nicht mit einbezogen.
- Keine Untersuchung von P+R-Potenzialen.
- Keine Untersuchung der Querverbindung Babenhau-
sen – Uni.
- Wenn diese Parameter der Potenzialanalyse anders
gesetzt würden, ergebe sich eine höhere Wirtschaft-
lichkeit als bei der Sennestadt-Linie.
- Weitere Voraussetzungen für die Rentabilität einer Jöllenberg-
Stadtbahn können geschaffen werden durch
 - die Veränderung der baurechtlichen Rahmenbedin-
gungen für ein Siedlungsband links und rechts der
Jöllenger Straße zwischen Theesen und Jöllenberg,
womit zusätzliches Fahrgastpotenzial entstünde.
 - Die Verlegung der Haltestelle Babenhau-
sen Süd an Standort nördlich der Westerfeldstraße, von dort eine
Verknüpfung mit den Linien nach Jöllenberg. Dadurch
ergibt sich eine kürzere Fahrzeit und damit ein Bedarf
nach weniger Fahrzeugen.
 - Eine überwiegend eingleisige Streckenführung.²⁰
 - Eine verbesserte Busanbindung aus den Umlandge-
meinden und eine Anpassung des Tarifsystems, das
derzeit als sehr teuer empfunden wird.

Hillegossen

13 Diskutierende, 17 Beiträge

Die Linie nach Hillegossen zeigte wenig Konfliktpotenzial. Es ergab sich eine sehr ausgeglichene Diskussion zwischen den Usern, die sich vorwiegend auf Abwägungen und Vorschläge beschränkte.

- Die direkte Weiterführung durch die Häuser der Anlagen ist sinnvoll.
- Die Trassenvariante mit der Unterführung der Detmolder Straße sollte nochmal geprüft werden, aber: die Unterführung muss sicher sein.
- Eine Streckenführung über die Detmolder Straße verlängert die Fußwege vom Lipper Hellweg und den oberhalb verlaufenden Straßen.
- Durch die in der Potenzialanalyse empfohlene Verbindungsstrecke Sieker – Sieker-Mitte ergäbe sich die Möglichkeit, auch Fahrten der Linie 2 nach Hillegossen zu verlängern.
- Es wurde angemerkt, dass Ubbedissen als Ortsteil außen vor bleibt. Die Verlängerung bis nach Ubbedissen wäre möglich, wenn die Strecke von der Pyrmonter Straße weiter bis zum Bahnhof in Asemissen geführt würde.
- Die Trassenführung durch das Parkgelände könnte eine Gefahrenquelle für spielende Kinder darstellen. Sie sollte möglichst viel Erholungsraum lassen und möglichst wenige Punkte des

Wegenetzes schneiden. Am besten wäre aber ein Park ganz ohne Stadtbahn.

- Eine Verlängerung bis Hillegossen-Zentrum ist ausreichend.
- Es sollte eine Vernetzung der Stadtbahn mit der Bahnlinie Bi-Lage im Bereich „Bahnhof Hillegossen“ in Erwägung gezogen werden. Damit entstünde eine schnelle Anbindung des östlichen Raums von Bielefeld an die City.

Alternative Bus?

*13 Diskutierende, 24 Beiträge; Wortführer: 04190, Regiotramuli, Holger
Die Wortführer beherrschten hier eindeutig die Diskussion.*

Eine Gruppe von Diskussionsteilnehmern bringt immer wieder die Vorteile eines ergänzenden Bus-Systems ins Spiel. Die Initiative „Pro Bus Heepen“ plädiert für den Bus als kostengünstigere Alternative zur Stadtbahn und ein User setzt sich immer wieder für O-Busse ein. Argumente:

- Das System Bus kann im Gegensatz zum System Stadtbahn relativ unaufwändig verändert werden.
- Busse können Probleme auf der Strecke umfahren, während Bahnen feststecken, wenn die Trasse blockiert ist.
- Der Bus ist ein sehr flexibles Ergänzungssystem zur Stadtbahn, mit dem Querverbindungen, Ersatzverkehr in Stoßzeiten etc. realisiert werden können.
- Durch aktuelle Stadtbahnplanung sollte die Busverkehrsplanung keine „Auszeit“ nehmen.
- Gegenargumente: Busse stehen im Stau, Busse sind wartungsintensiv und fassen weniger Fahrgäste, Busse sind weniger komfortabel und bewegen weniger Leute zum Umstieg vom Pkw.
- Der O-Bus wird als unterschätztes System und umweltfreundliche Alternative avisiert, das die Vorteile der Bahn mit denen des Busses verbindet.²¹

Fahrradfreundliche Gestaltung des Ausbaus

*12 Diskutierende, 20 Beiträge; Wortführer: Hein Bloed
Hein Bloed führt die Diskussion mit 20 % der Beiträge.
Immerhin 11 Diskutierende haken ein – das Thema hat also Relevanz.*

- Schienenquerungen sind für Radfahrer ist immer gefährlich. Ihrer Gestaltung sollte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Wo Stadtbahnen und MIV sich eine Spur teilen, sollten an den Seiten breite Radwege angelegt werden, damit die Radfahrer nicht in die Nähe der Schienen kommen. Ideal ist eine zur Fahrbahn höhengleich und durch Markierungen abgetrennte Verkehrsfläche nur für Radfahrer, die kein Teil der Fahrbahn des MIV darstellt. Hier sind die Radfahrer direkt im

Sichtfeld des MIV und ein guter Abstand zu den Rillenschienen ist gewährleistet.

- Städtebaulich ergeben sich Platzprobleme, wenn sowohl Parkplätze als auch Radwege erhalten werden sollen.
- Die Wege von der Heeper Straße zur Rußheide sind allesamt nicht breit genug für Fußgänger und Radfahrer zusammen.
- Viele Radfahrer aus Heepen nutzen den Grüngürtel entlang der Stauteiche, um in die Stadt zu pendeln. Diese Wege sollten endlich offiziell für Radfahrer freigegeben werden.
- Radfahrer sollten auf dem Langen Kampe konzentriert werden und die Stadtbahn auf die Heeper Straße. Die Straße auf dem Langen Kampe ist besonders für das Fahrrad geeignet und bietet eine zügige Verbindung in die Innenstadt.
- Insgesamt gibt es zu wenig Bike+Ride-Plätze und die vorhandenen sind nicht ausreichend gesichert (*siehe Park+Ride*).

Park+Ride

8 Diskutierende, 18 Beiträge; Wortführer: Holger, Bastian Schwarz

Es handelt sich hier eher um ein Gespräch zwischen den oben genannten Teilnehmern mit gelegentlichen Interventionen anderer User. Holger führt dabei die Diskussion.

Aus den Beiträgen zum Thema P+R wird ersichtlich, dass die Diskussteilnehmer die Einrichtung von wesentlich mehr P+R-Möglichkeiten befürworten und in Bezug auf die bisherige P+R-Planung erheblichen Nachbesserungsbedarf sehen.

- Die derzeitige Situation für Park+Ride bzw. Bike+Ride wird stark kritisiert. Einige Beispiele:
 - Jetziger P+R-Standort Senne ist nicht sinnvoll, da man mit dem eigenen Pkw schneller in die Innenstadt gelangt.
 - In Brackwede Bahnhof, Hauptstr./Windelsbleicher Str., Rosenhöhe fehlen P+R-Plätze.
 - Am Hauptbahnhof fehlen P+R-Plätze.
 - Jöllenbeck wurde bisher in der Planung des P+R-Konzepts zu wenig berücksichtigt.
- In der Potenzialanalyse finden sich keine Informationen zu P+R-Verknüpfungen und deren Auswirkungen auf die zukünftigen Fahrgastzahlen.
- Auch die Machbarkeitsstudie gibt keine Hinweise auf P+R, obwohl dies für Kunden aus dem Raum Schloss-Holte/Oerlinghausen wünschenswert wäre. Ein guter Standort dafür wäre an der Haltestelle an der ehemaligen B 68.
- Es sollte eine Analyse möglicher P+R-Standorte im Hinblick auf den Einsatz von Parkpaletten stattfinden, durch die der Flächenbedarf für eine P+R-Anlage um die Hälfte oder zumindest um ein Drittel reduziert werden kann.

- Vorschläge für P+R-Standorte:
 - P+R- und auch B+R-Plätze in Sennestadt-Zentrum am Sennestadthaus.
 - Wenn die Stadtbahn bis zur Pyrmonter Straße verlängert wird, P+R-Plätze im Grünen an der Endhaltestelle.
 - P+R-Angebot am Ostring.
 - P+R in Milse, z. B. am Friedhofsgelände, würde viele Lipper dazu bewegen, ihr Auto dort stehen zu lassen und nicht mehr mit dem Auto ins Zentrum zu fahren.
 - Zwei große P+R-Anlagen in den Spangen (Grünflächen) der Auf- und Abfahrten der Abfahrt Bielefeld-Süd bei Sennestadt. Auch Lkw-Fahrer könnten hier P+R in die Innenstadt nutzen.
 - Die Strecke Jahnplatz-Sieker kann durch P+R attraktiver werden.

Die Themen im Einzelnen

Das Beteiligungsverfahren

12 Diskutierende, 25 Beiträge

Beim Themenpunkt Beteiligungsverfahren geht es nicht zuletzt um das Bekenntnis der Auftraggeber zum Prozess und um die Erläuterung des Spielraums, den dieser bietet. Daher stammt ein erheblicher Teil der Beiträge (38 %) von der Moderation, der Stadt sowie von moBiel und geht auf Befürchtungen, Nachfragen und Bedenken ein.

Insgesamt ist die Zustimmung zum Beteiligungsprozess groß und die diversen Beteiligungsmöglichkeiten werden begrüßt. Das Thema Beteiligung offenbart sich aber auch als sensibel und kritisch. Vor allem wird immer wieder die diffuse Vermutung geäußert, dass alles bereits „hinter den Kulissen“ abgekartet ist (durch die Baugenossenschaft „Freie Scholle“, durch moBiel, die Politik usw.) und dass der Prozess lediglich eine Scheinbeteiligung, ein „Akzeptanzmanagement“ nach Marketinggesichtspunkten darstellt.

Äußerungen

- Es gibt eine große Zustimmung zum gesamten Bürgerbeteiligungsprozess und zur ersten Online-Diskussion als ein Element. Dafür sprechen zahlreiche lobende Worte und Dank-sagungen insbesondere an die Adresse der Mitarbeiter von moBiel und der Stadt.
- Die Haltung ist teilweise recht anspruchsvoll. Es wird z. B. kritisiert, dass nicht auf jeden Beitrag unmittelbar eingegangen wird. Dies wird als Aussitzpolitik interpretiert.
- Es gibt Stimmen, die für weitaus größere Entscheidungsbefugnisse plädieren:
 - Ein Vorschlag, ein Meinungsbild für einzelne Varianten per Abstimmung zu erzeugen.
 - Ein Plädoyer für umfassendere Entscheidungsbefugnisse der Bielefelder: Rechtlich bindende Abstimmungen durch die Bewohner zu mehreren Zeitpunkten der Projektplanung bis hin zur Entscheidung über ausgearbeitete Varianten.
- Es wird der Wunsch artikuliert, die Online-Diskussion fortzuführen bzw. einen regelmäßigen Austausch zwischen den Bürgern in einem ständigen Forum zu organisieren.

Kartographie: agl, Saarbrücken; Kartengrundlagen: Stadtbahn-Strecken und Straßennetz: moBiel GmbH, Siedlungs- und Waldflächen: Corine Land Cover (CLC 2006) der European Environment Agency
Infografiken: Zivilarena GmbH
Alle Diskussionsbeiträge sind online auf www.zivilarena.de nachzulesen.

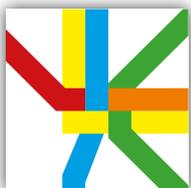
Anhang

Anmerkungen zu den Diskussionsbeiträgen durch die Mitarbeiter von moBiel und dem Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld:

1. Da die Stadtbahnwerkstatt in Sieker an der absoluten Kapazitätsgrenze arbeitet, wird bei einem weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur ein zweiter Betriebshof mit neuer Stadtbahnwerkstatt benötigt. Auch die Inbetriebnahme weiterer Fahrzeuge vom Typ Vamos als Ersatz für vorhandene Fahrzeuge bedeuten erhebliche Investitionen in die Werkstatt- und Abstellkapazitäten.
2. Die Regionalstadtbahn in Karlsruhe ist technisch nicht vergleichbar mit der Situation in Bielefeld, da die vorhandene Eisenbahnstrecke nicht von meterspurigen Fahrzeugen mitbenutzt werden können. Eine Umstellung des gesamten Bielefelder Netzes auf Normalspur wäre mit extrem hohen Kosten verbunden.
3. Aus Sicht der Einwohnerpotenziale ist der dicht besiedelte Bezirk Mitte zwischen Innenstadt und Radrennbahn auf dem Weg nach Heepen unbedingt mit zu erschließen.
4. Nach Auswertung der Betriebserfahrungen anderer Unternehmen sind die Betriebskosten des NF-Systems gegenüber dem HF-System etwas höher.
5. Dies ist nur bei entsprechender baulicher Ausgestaltung der Haltestellen der Fall.
6. Beide Systeme gelten als barrierefrei ausgestaltbar.
7. Die Spurweite bleibt systemunabhängig bei der in Bielefeld vorhandenen Meterspur.
8. Neufahrzeuge als Folge einer Ausweitung der Infrastruktur oder weitere Vamos-Fahrzeuge als Ersatz für vorhandene C-Wagen erfordern in jedem Fall Investitionen in die Werkstatt- und Abstellkapazitäten.
9. Das würde den Umbau sämtlicher Hochbahnsteige im Netz (auch im Tunnel) zwingend erfordern. Das System ist dann nicht an allen Türen bzw. an jeder Haltestelle komplett barrierefrei.
10. *Variante a) Einbau von Niederflurabteilen („Sänften“):*
Bei den bestehenden Hochbahnsteigen ist eine solche Lösung nicht möglich, da die Niederflurabteile dann einen abgesenkten Bahnsteigbereich genau an der Halteposition des Niederflureinstiegs erfordern. Im Mischbetrieb mit Hochflurstadtbahnen auf der Stammstrecke ist dieses nicht sinnvoll möglich. Ohne eine partielle Absenkung der Hochbahnsteige kann bei Einsatz eines Niederflurabteils zwar mit niedriger Bodenhöhe eingestiegen werden, an einem Hochbahnsteig ist jedoch kein Ausstieg möglich.
Variante b) Einbau von Hubliften in die bestehenden Hochflurfahrzeuge:
Die Anwendung von Hubliften im Stadtbahnbereich ist nach bisherigen Erfahrungen anderer Verkehrsbetriebe nicht unproblematisch: Die Hublifte benötigen mehr Zeit, als für einen durchschnittlichen Fahrgastwechsel vorgesehen ist. Aufgrund der Länge der Stadtbahnfahrzeuge kommen manuell durch den Fahrer zu bedienende Einrichtungen wie beim Bus nicht in Betracht. Die derzeit verfügbaren automatischen Hubeinrichtungen sind störungsanfällig. Viele kleine

Zeitverzögerungen summieren sich im Betrieb einer längeren Linie auf, so dass im Ergebnis ein schneller, zuverlässiger Betrieb gefährdet wird.

11. Der Einsatz von Langzügen im Außenbereich ist nicht vorgesehen.
12. Sinnvoll ist ein zentraler Umsteigepunkt dort, wo sich viele wichtige Linien kreuzen – aufgrund der festgelegten unterirdischen Haltestelle der Stadtbahn bietet sich der Jahnplatz als Umsteigepunkt deutlich stärker an als der Kesselbrink. Ein zentraler Busumsteigepunkt am Kesselbrink wird in der aktuellen Planung nicht favorisiert.
13. Durch die ungünstige Straßengeometrie in diesem Bereich muss noch geklärt werden, ob dieser Standort technisch machbar ist, ohne zu stark in die bestehende Infrastruktur eingreifen zu müssen.
14. Das soll ein Gutachten im Auftrag des Amtes für Verkehr klären, welches Mitte 2013 vorliegen wird.
15. Die Fördergelder von Bund und Land sind zweckgebunden, sie stehen nicht für andere städtische Projekte zur Verfügung.
16. Eine Ausweitung des Busangebotes zu den Spitzenzeiten wäre auf Dauer unwirtschaftlicher als ein Ausbau der Schieneninfrastruktur.
17. Dabei wird die Innenstadt bzw. der zentrale Busverknüpfungspunkt nicht bedient.
18. Genau das wird während der Vorlesungszeiten bereits so praktiziert. Damit wird deutlich, dass bereits alle technisch machbaren Maßnahmen zur Entlastung des Tunnels ergriffen wurden.
19. In der Potenzialanalyse wurden für alle Strecken vergleichbare Rahmenbedingungen unterstellt. Wenn z. B. für Jöllenbeck P+R-Potenziale oder Einwohnerpotenziale in Umlandgemeinden mitbetrachtet würden, müsste das für die übrigen Maßnahmen auch erfolgen. Der Abstand der Maßnahmen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit bleibt daher konstant. moBiel und die Stadt Bielefeld konzentrieren sich in der Umsetzungsplanung zunächst auf die Maßnahmen, die am besten abgeschnitten haben.
20. Das gibt Probleme bezüglich der Förderung dieser Maßnahme.
21. Ein O-Bus verbindet aber auch die Nachteile beider Systeme (geringe Kapazität, unflexible Linienführung, teure Fahrzeugtechnik, Oberleitungen im Straßenraum).



ZUKUNFT MOBIELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

Ihr persönlicher Kontakt:

ZUKUNFT MOBIELEFELD

Telefon: 0521 - 51 12 22

info@zukunftmobielefeld.de

