

Rückmeldungen und Fragen aus der Online-Veranstaltung

4. Oktober 2021

Thema Bürgerbeteiligung

„Wurden die Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung berücksichtigt und sind diese alle umsetzbar?“

Die Vorschläge der Bürger*innen für das Nahverkehrskonzept wurden gesichtet und auf Umsetzbarkeit geprüft. Diese wurden in verschiedene Konzepte für den Bus- und StadtBahn-Verkehr übersetzt und anschließend einer fachlichen Bewertung unterzogen. Die jetzt vorliegende Vorzugsvariante basiert somit auf Anregungen der Bürger*innen.

Auch zur Gestaltung der L756 und der damals vorgestellten Vorplanung erreichen uns seit 2019 viele Anregungen. Diese Bürgerideen wurden fachlich geprüft. Zurzeit wird eine optimierte Planung entlang der L756 noch mit Straßen.NRW abgestimmt. Im Anschluss wird es zur L756 ebenfalls eine weitere Beteiligung der Öffentlichkeit geben.

In der späteren Entwurfsplanung für die StadtBahn-Strecke werden sowohl die bisherigen Anregungen vertieft überprüft, als auch neue Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung angeboten.

Thema: Nahverkehrskonzept/ Vorzugsvariante

„Was sind die Vorteile des neuen Busnetzes in Senne?“

Mit dem neuen Busnetz in Senne entstehen neue Relationen, die sich auch aus den Ideen der Bürgerbeteiligung ergeben haben. Alle Senner Bus-Linien knüpfen sowohl in Brackwede an die StadtBahn-Linie 1, als auch an die Sennebahn an.

Die Windelsbleiche wird zukünftig durch die Überlagerung von zwei Hauptbus-Linien in einem 10-Minutentakt zwischen Kampeter und Brackwede angebunden.

Die Wohngebiete Wahlbrink, Augsburgers Straße und Schillingshof erhalten einen attraktiven 20-Minuten-Takt durch die orangene Linie und knüpfen an der neuen StadtBahn-Haltestelle Buschkampstraße an die StadtBahn-Linie 1 an.

Zusätzlich ermöglicht die dunkelblaue Linie neue Querverbindungen über die Osningstraße bis nach Sieker an die StadtBahn-Linie 2, mit Anbindung beider Senner Bahnhöfe und der StadtBahn-Linie 1 an der Haltestelle Buschkampstraße.

Zukünftig soll es an der Haltestelle Kampeter einen zentralen Busverknüpfungspunkt in Senne geben, der von allen Bus-Linien befahren wird.

Der Ortsteil Windflöte wird mit 2 Linien erschlossen werden: Die rote Linie im 20-Minutentakt wird wie gewohnt über die Windelsbleicher Straße nach Brackwede geführt. Hinzu kommt die neu verknüpfte direkte Regionalverbindung (grüne Linie) nach Gütersloh und in Gegenrichtung beschleunigt über die Friedrichsdorfer Straße und die Rosenhöhe nach Brackwede.



„Was sind die Vorteile des neuen Busnetzes in Sennestadt?“

Das Bus-Netz in Sennestadt soll die neue StadtBahn-Anbindung ergänzen und stärken. Auch hier sind maßgeblich Ideen aus der Bürgerbeteiligung umgesetzt worden. Der Kernpunkt im neuen Sennestädter Bus-Netz wird der Umsteigepunkt Kreuzkirche sein: Über diesen werden alle Bus-Linien aus der Sennestadt und Umgebung geführt. Somit kann eine erhebliche Qualitätssteigerung sowohl für StadtBahn/Bus- als auch für Bus/Bus-Umstiege mit kurzen Fußwegen und Anschlusszeiten geschaffen werden.

Die neuen Linienführungen in der Sennestadt ermöglichen neue Querverbindungen zwischen der Nord- und der Südstadt: die gelbe und orangene Linie verbinden den Norden über die Rheinallee und den Umsteigepunkt Kreuzkirche mit dem Süden entweder über die Bleicherfeldstraße oder Innstraße mit dem Sennestädter Bahnhof. Somit werden neben neuen Querverbindungen auch die Anbindung an die Sennebahn gestärkt.

Die orangene Linie erschließt hierbei zusätzlich die Württemberger Allee und den Senner Hellweg.

Auch entsteht eine neue Quartierslinie, die das Industriegebiet "Industriestraße" und die dortigen Einkaufsmöglichkeiten erschließt. Hier wird sowohl der Verknüpfungspunkt Kreuzkirche direkt angebunden, als auch die Wohngebiete der Rheinallee und Travestraße.

Mit dem neuen Bus-Netz in Sennestadt erhält Dalbke zwei 30-Minutentakt-Anbindungen: die schwarze Linie verbindet Sennestadt mit Lipperreihe und Oerlinghausen und die grüne Linie Sennestadt über Heideblümchen mit Schloss Holte-Stukenbrock.

Der Ortsteil Eckardtsheim wird weiterhin im 30-Minutentakt angebunden und verknüpft am neuen Umsteigepunkt Kreuzkirche zuverlässig mit der StadtBahn und den Bus-Linien.

„Was sind die Vorteile der Vorzugsvariante in Sennestadt?“

Die Vorzugsvariante in Sennestadt bietet mehrere Vorteile: Ein Großteil der Bewohner der Nordstadt erhält eine Direktverbindung in die Innenstadt ohne Umstieg. Der Komfortplus einer StadtBahn wird gegenüber einer Bus-Linie Fahrgäste aus einem größeren Umkreis anziehen. Somit ist die StadtBahn auch für die Bereiche Württemberger Allee, Travestraße und darüber hinaus attraktiv. Des Weiteren verkürzt sich für Senne und Sennestadt im Vergleich zu heute die Reisezeit dank der Reduzierung von Fahrtzeiten und Umstiegen.

Die Vorzugsvariante mit der vorliegenden Stadtbahn-Führung und dem ergänzenden Bus-Netz hat auch wirtschaftliche Vorteile: Nach der Nutzen-Kosten-Untersuchung erhält sie ein positives Zeugnis und bietet somit Potenzial für eine Förderung und Umsetzung.

Bei fehlender Wirtschaftlichkeit können Varianten nicht umgesetzt werden. Für eine Förderung muss immer nachgewiesen werden, dass der Nutzen einer Maßnahme deren Kosten übersteigt.

„Was sind die Baukosten der Vorzugsvariante? Wer trägt diese Kosten?“

Die Baukosten werden in diesem frühen Planungsstadium aus vergangener Bauprojekte und unter Berücksichtigung möglicher Kostensteigerungen abgeschätzt. Es wird zurzeit mit einem Betrag im niedrigen, dreistelligen Millionenbereich gerechnet.

Die Gesamtinvestitionen für die Mobilitätslinie werden bis zu 90 Prozent vom Bund und vom Land Nordrhein-Westfalen übernommen. Die restlichen Kosten tragen die Stadt Bielefeld und moBiel. Voraussetzung für die Förderung durch Bund und Land ist jedoch der



Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojekts. Bei der Vorzugsvariante ist die Förderung sehr wahrscheinlich.

„Wo wird die genaue Position der Haltestelle Kreuzkirche sein?“

Der Verknüpfungspunkt wird nördlich der L756 zwischen dem Einkaufszentrum und dem Sennestadtteich liegen. Dort sind eine StadtBahn-Haltestelle sowie Bus-Haltestellen mit attraktiven und bequemen Umsteigemöglichkeiten geplant.

Wir können bereits jetzt schon sagen, dass wir – anders als noch Ende 2019 veröffentlicht – den Parkplatz des Einkaufszentrums am Jadeweg nicht überbauen werden.

„Gibt es von Heideblümchen bis zur Kreuzkirche keine Haltestelle (grüne Linie)?“

Die grüne Linie soll zwischen Heideblümchen und Kreuzkirche dem Fahrweg der Linie 47 folgen und somit die gleichen Haltestellen bedienen.

„Durch die Umsetzung der Vorzugsvariante bekommt die Württemberger Allee statt einem 10-Minuten-Takt nun einen 20-Minuten-Takt. Der Umstieg vom Bus in die Bahn ist für den größten Teil der Anwohner immer noch notwendig. Wo genau ist nun der Nutzen der Vorzugsvariante? Die knapp 7 Minuten Zeitersparnis bis in die Innenstadt ist kein wirklich tolles Argument.“

Der Komfortplus einer StadtBahn wird gegenüber einer Bus-Linie Fahrgäste aus einem größeren Umkreis anziehen. Somit ist die Stadtbahn sowohl für Fahrgäste an der Elbeallee, als auch für die Bereiche Württemberger Allee, Travestraße und darüber hinaus attraktiv. So können zum Beispiel Fahrgäste aus der Württemberger Allee zukünftig zu Fuß die StadtBahn an der Elbeallee erreichen und ohne Umstieg in der Innenstadt fahren. Alternativ kann die orangene Bus-Linie im 20-Minutentakt mit komfortablem Umstieg an der Kreuzkirche genutzt werden.

Der Nutzen für alle Fahrgäste aus der Sennestadt besteht in einer deutlichen Reduzierung von Fahrzeiten und Umstiegen. Diese Fahrzeitgewinne haben nachweislich zur Folge, dass eine größere Anzahl von Menschen auf Bus und Bahn umsteigen und somit nachhaltig die Verkehrswende vorantreiben.

„Wie oft wird die lila Linie, die das Industriegebiet anschließt, fahren?“

Die lila Linie verkehrt genauso wie die orangene Linie im 20-Minutentakt. Alle anderen Bus-Linien erschließen im 30-Minutentakt die Sennestadt.

„Heute gibt es eine Direktverbindung von Dalbke zum Sennestadt Bahnhof. Wie kann ich diese Strecke zukünftig fahren?“

Die Verbindung von Dalbke zum Bahnhof Sennestadt ist weiterhin möglich. Zukünftig kann an der Haltestelle Kreuzkirche in Richtung Bahnhof komfortabel umgestiegen werden. Darüber hinaus ist eine Ausweitung des On-Demand-Angebotes „meinAnton“ ganztägig für die gesamte Senne und Sennestadt angestrebt. Somit ist zukünftig eine Direktverbindung zwischen Dalbke und Sennestadt Bahnhof zu jeder Zeit mit „meinAnton“ möglich.



„Wie oft fährt die dunkelblaue Linie von Senne nach Sieker?“

Die dunkelblaue Linie verkehrt genauso wie die grüne Linie im 30-Minutentakt, um mit der Sennebahn zu verknüpfen. Die orange und rote Linie fahren im 20-Minutentakt.

„Das heißt, dass die Linie 30, die aktuell von Heideblümchen direkt über Stieghorst nach Milse fährt, wegfällt? Warum muss ich dafür jetzt umsteigen?“

Bei der Erstellung des ergänzenden Bus-Netzes haben viele Faktoren eine Rolle gespielt. Das Ziel war es, für möglichst viele Bürger:innen direkte und schnelle Verbindungen zu schaffen. Aus diesem Grund verbindet beispielweise zukünftig die gelbe Linie Stieghorst über die Nord- und Südstadt mit dem Bahnhof Sennestadt und ermöglicht eine neue wichtige Direktverbindung. Heideblümchen ist zukünftig durch die grüne Linie im 30-Minutentakt angebunden und schließt an den Verknüpfungspunkt Kreuzkirche an. Von hier aus ist ein komfortabler Umstieg in die gelbe Linie in Richtung Stieghorst/Milse möglich.

„Kommt man mit dem neuen Verkehrskonzept von Sennestadt direkt nach Bielefeld zum Hauptbahnhof, wenn man an der Elbeallee wohnt?“

Ja, das ist das Ziel unserer Planungen: Die Mobilitätslinie ermöglicht Direktverbindungen von Sennestadt bis in das Bielefelder Zentrum. Bei der Vorzugsvariante kann man im 10-Minutentakt von der Elbeallee und deren fußläufigem Umfeld direkt nach Brackwede, zum Jahnplatz, zum Hauptbahnhof oder weiter nach Schildesche fahren.

„Senne und Sennestadt sind schon durch die Sennebahn angebunden. Wofür brauchen wir noch zusätzlich eine StadtBahn?“

Die Sennebahn gehört zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und bindet mit den Bahnhöfen Senne, Windelsbleiche und Sennestadt lediglich 3 Haltepunkte in den beiden Bezirken an und stellt vielmehr eine (über-)regionale Verbindung dar. Durch die StadtBahn wird eine direkte, ortsnahe und dicht getaktete Verbindung nach Brackwede, Bethel und in die Bielefelder Innenstadt geschaffen. Die Mobilitätslinie und deren ergänzendes Bus-Konzept soll die beiden Stadtbezirke attraktiv machen, indem wichtige Ziele, wie z.B. Schulen, Arbeitsstätten und Einkaufsmöglichkeiten, attraktiv erschlossen und angebunden werden.

Ziel des Nahverkehrskonzeptes ist das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs zu stärken. Beispielsweise bewirken die Querverbindungen durch die neuen Bus-Linien eine Erhöhung der Fahrgastzahlen sowohl bei der StadtBahn, als auch bei der Sennebahn. Somit wird eine Verkehrswende unter Einbezug aller öffentlichen Verkehrsangebote vorangetrieben.

„Werden Eingriffe in der Elbeallee notwendig sein? Wie ist die vorgesehene Ausgestaltung für die Elbeallee?“

In der Elbeallee ist eine straßenbündige Führung der StadtBahn vorgesehen. Ziel ist es die Planung im vorhandenen Straßenraum unterzubringen. Die Neugestaltung des Straßenraumes muss unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer:innen stattfinden. Die Ausgestaltung für die Elbeallee wird noch im Detail entworfen, um sie anschließend öffentlich vorzustellen.



„Warum fährt die Bahn nicht nach Dalbke oder Schloß Holte-Stukenbrock? Die Busse in Sennestadt könnten dann sternförmig verknüpfen.“

Wir haben Vorschläge von Bürger:innen, die diese Erweiterung anregen, untersucht. Unter den gegenwärtigen Voraussetzungen ist jedoch eine StadtBahn-Verlängerung nach Dalbke und Schloß-Holte nicht wirtschaftlich und somit nicht realisierbar.

Bei einer Führung nach Dalbke oder Schloß-Holte reicht der potentielle Fahrgastzuwachs nicht aus, um die Kosten für die StadtBahn-Trasse zu tragen. Dieses negative Nutzen-Kosten-Verhältnis wird verstärkt durch die lange StadtBahn-Führung außerhalb von bebauten Gebieten. Aufgrund der aufwendigen Knotenpunktgestaltung führt eine StadtBahn-Verlängerung entlang der Paderborner Straße über den Ramsbrockring hinaus wiederum zu erhöhten Baukosten.

Thema Endpunkt StadtBahn

„Es wurde bisher immer gesagt, dass die Linie 1 bis zur Württemberger Allee fahren muss, da sonst das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht aufgeht. Warum soll sie jetzt doch nur bis zum Stadion fahren?“

In der Machbarkeitsstudie 2013 wurde auf Grundlage einer vereinfachten Fahrgastpotenzial-Analyse die Weiterplanung einer StadtBahn-Führung bis zur Württemberger Allee empfohlen. Anderen Varianten wurden allerdings damals nicht komplett ausgeschlossen.

In 2021 bei der detaillierten Nutzen-Kosten Untersuchung wurden deshalb sowohl Varianten mit Endpunkt in der Württemberger Allee als anderen Endpunkte in der Sennestadt unter Berücksichtigung der Bürgervorschläge geprüft. Die jetzt vorgenommene Detailuntersuchung ist weitaus genauer als die Machbarkeitsstudie aus 2013. Beispielsweise ist nun eine Optimierung des gesamten Bus-Netzes in Senne und in der Sennestadt in die Betrachtung mit eingeflossen. Es wurden also nun erstmalig gesamtheitlich Nahverkehrskonzepte mit Modellierung aller Verkehrsarten sowie detaillierte Betriebskonzepte und Kostenschätzungen untersucht.

Bei dieser Detailprüfung wurde nun nachgewiesen, dass eine Streckenführung entlang des Senner Hellwegs bis zur Württemberger Allee zwar ein hohes Fahrgastpotenzial aufweist, jedoch mit erheblichen zusätzlichen Bau- und Betriebskosten verbunden ist. Somit übersteigt der zusätzliche Nutzen nicht die zusätzlichen Kosten.

Bei der Vorzugsvariante endet die StadtBahn im Bereich „Am Stadion“ / „Alsterweg“. Die StadtBahn ist erfahrungsgemäß gegenüber einer Bus-Linie attraktiver und zieht Fahrgäste aus einem größeren Umkreis an. Fahrgäste aus den Bereiche Württemberger Allee, Travestraße und darüber hinaus können beispielsweise zukünftig zu Fuß die StadtBahn an der Elbeallee erreichen und ohne Umstieg in der Innenstadt fahren. Alternativ kann aus der Württemberger Allee die orangene Bus-Linie im 20-Minutentakt mit komfortablen Umstieg an der Kreuzkirche genutzt werden. Neu werden dadurch Direktverbindungen in die Südstadt und zum Bahnhof ermöglicht.



„Beim letzten Bürgerdialog wurde gesagt, dass die Variante Kreuzkirche nicht gefördert wird und jetzt heißt es, dass das doch geht.“

Dann erzählen Sie hier, dass der Fahrgast weniger Umstiege hat. Wenn man an der Elbeallee wohnt ja, aber was ist mit den Anwohnern im Rest der Sennestadt? Es wohnen mehr Leute nicht an der Elbeallee!“

Die jetzt vorgenommene Nutzen-Kosten-Untersuchung ist weitaus genauer als unsere bisherigen Kalkulationen. Es wurden beispielsweise die Optimierung des gesamten Bus-Netzes in Senne und in der Sennestadt in die Betrachtung mitbetrachtet. Bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde neben der Variante „Am Stadion/Alsterweg“ auch die Variante „Kreuzkirche“ als durchführbar bewertet. Allerdings hat die Variante „Kreuzkirche“ entscheidende Nachteile und liegt deshalb nur auf dem zweiten Platz: die Fahrgäste auf dem Weg in oder von der Nordstadt müssten weiterhin an der Kreuzkirche umsteigen. Der Vorteil einer Direktverbindung in die Bielefeld Innenstadt wäre nur für einen kleinen Teil der Sennestädter:innen erfahrbar. In dieser Variante würde die Nordstadt ausschließlich mit Bussen erschlossen. Somit wäre an der Kreuzkirche ein größerer Umsteigepunkt notwendig, der aufgrund des hohen Flächenbedarfs wohl nur südöstlich des Sennestadtteichs innerhalb sensibler Umweltflächen unterzubringen wäre.

Somit ist die Vorzugsvariante die Variante „Am Stadion/Alsterweg“ auf Platz eins. Denn sie hat das größte Potenzial für eine Förderung und ermöglicht einem Großteil der Bewohner:innen der Nordstadt eine Direktverbindung in die Innenstadt ohne Umstieg.

Das Komfortplus einer Stadtbahn wird zudem gegenüber einer Bus-Linie Fahrgäste aus einem größeren Umkreis anziehen. Somit ist die Stadtbahn auch für die Bereiche Württemberger Allee, Travestraße und darüber hinaus attraktiv. Des Weiteren verkürzen sich für die gesamte Sennestadt im Vergleich zu heute die Reisezeit dank der Reduzierung von Fahrtzeiten, Umstiegen oder Umsteigezeiten an dem komfortablen Verknüpfungspunkt Kreuzkirche.

„Ist der Endpunkt Am Stadion kompatibel mit der Neugestaltung des Ost-West-Grünzuges?“

Wo genau sich der Endpunkt der Stadtbahn im Norden Sennestadts befinden wird, ist derzeit noch in Prüfung. Dieser könnte im Bereich zwischen der heutigen Bushaltestelle „Am Stadion“ im Grünzug und der heutigen Bushaltestelle „Alsterweg“ am Senner Hellweg liegen. Die Endpunkt-Varianten werden unter Betrachtung der baulichen Machbarkeit, der Folgen für Mensch und Umwelt, sowie der Integration in die Wald- oder Grünflächen bewertet. Für diese Bewertung finden regelmäßige Gespräche der Projektpartner moBiel und Amt für Verkehr mit weiteren zuständigen Ämtern und Dienststellen der Stadt Bielefeld statt. Ziel ist es die Stadtbahn-Anlagen in der Neugestaltung des Ost-West-Grünzuges städtebaulich zu integrieren.

„Wie soll der Endpunkt in der Sennestadt Nord gestaltet werden?“

Der Standort wird aktuell noch im Detail untersucht. Ziel ist es eine städtebaulich ansprechende Integration von Endpunkt und Grünzug zu schaffen.

Sicher ist, dass die Bahnen am Endpunkt keine raumgreifende Wendeschleife benötigen werden. Es wird eine sogenannte Stumpfwende mit Weichen geplant. Somit kann der Endpunkt gut in das heutige Stadtbild integriert und der Flächenverbrauch minimiert werden.



Aufgrund des Standortes der Endhaltestelle in der Nordstadt ist die Umsetzung einer kleinen Mobilitätsstation angedacht, um multimodale Angebote in der Sennestadt zu fördern (bspw. Leihräder, E-Roller, Carsharing, etc). Allerdings wird kein P+R Parkplatz vorgesehen, ein solcher ist vor allem an Ein- und Ausfallstraßen sinnvoll, um Pendlerströmen aus dem Umland direkt und attraktiv einen Umstieg in den ÖPNV anzubieten. Hierzu sind Haltestellen entlang der Landesstraße im Gespräch.

Thema: Untersuchung und Bewertung der Planungsvarianten

„Welche Kriterien wurden bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung berücksichtigt und wie wurden die jeweiligen Bewertungskriterien gewichtet?“

Alle gesammelten Ideen und Vorschläge wurden von dem externen Gutachterbüro Rambøll ausgewertet. Anschließend wurden die Varianten für die StadtBahn-Führung in Sennestadt in einem standardisierten Verfahren nach den folgenden Kriterien bewertet:

- Wirtschaftlichkeit
- Stärkung des Umweltverbundes
- Einsparung im Betrieb
- Störungsanfälligkeit
- Klimaschutz
- Streckensensivität
- Umstiege und Reisezeit

Bei diesem Verfahren haben vier mögliche Trassenverläufe besonders gut abgeschnitten. Auf diesen StadtBahn-Trassen wurden auf Basis der Bürgervorschläge vier Varianten für ein ganzheitliches Nahverkehrskonzept für Senne und Sennestadt inkl. Busnetz und ergänzenden Angeboten erarbeitet. Die Nahverkehrskonzepte mit den besten Bewertungen wurden den Bürgerinnen und Bürgern im Dezember 2020 in Form von Videos auf der Projektwebsite vorgestellt. Anschließend wurden die vier Planungsvarianten einer detaillierten verkehrlichen, baulichen und wirtschaftlichen Betrachtung unterzogen. Die Vorzugsvariante „Am Stadion/Alsterweg“ wurde im Oktober 2021 der Öffentlichkeit präsentiert. Alle oben genannten Bewertungskriterien hatten die gleiche Gewichtung bzw. sind zum gleichen Teil in die Bewertung mit eingeflossen.

„Gibt es Untersuchungen wie weit Fahrgäste zu Fuß gehen würden bis zur nächsten Einstiegsmöglichkeit?“

Laut Studien und Erfahrungswerten wird davon ausgegangen, dass Menschen im Durchschnitt 500 m zurücklegen, um eine StadtBahn-Haltestelle zu erreichen. Dies ist auch im Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld verankert, kann aber je nach Taktangebot und vorhandener Fußwegeverbindung auch abweichen.

Die Bereiche in Senne und Sennestadt außerhalb des Einzugsgebiets der StadtBahn sind engmaschig mit Bus-Haltestellen abgedeckt. Diese Bus-Linien dienen dann als Zubringer zur StadtBahn und Sennebahn mit komfortablem Umstieg.

Darüber hinaus ist eine Ausweitung des On-Demand-Angebotes „meinAnton“ ganztägig für die gesamte Senne und Sennestadt angestrebt. Hierbei können flexibel individuelle Fahrten, egal ob als Zubringer oder Querverbindung, gebucht werden.



„Mit wieviel Fahrgästen wird in der Senenstadt Nord pro Tag gerechnet? Wie viele Stadtbahnen werden im Vergleich zu heute mehr benötigt?“

Laut aktueller Modellierung der Vorzugsvariante „Am Stadion“ werden mit ca. 2000 Fahrgäste pro Tag für die Mobilitätslinie in der Sennestadt Nord gerechnet. Durch das gesamtheitliche Nahverkehrskonzept in Senne und Sennestadt wird mit insgesamt 380.000 zusätzlichen ÖV-Fahrten pro Jahr gerechnet.

Bei der Vorzugsvariante brauchen wir 10 StadtBahn-Fahrzeuge mehr als im Bestand, dagegen werden insgesamt weniger Busse gebraucht.

Thema Lärmschutz und Sicherheit

„Wie sieht es mit dem Schallschutz entlang der Linie 1 aus? Kommt eine Lärmschutzwand für die Anwohner?“

Es gibt eindeutige gesetzliche Bestimmungen zum Lärmschutz, welche die Mobilitätslinie einhalten wird. Dabei gibt es viele Möglichkeiten, wie der Lärmschutz umgesetzt werden kann, wie zum Beispiel der Bau von Rasengleisen, elastischer Schienenlagerung, Einsatz von Schmieranlagen oder auch den Einbau von Schallschutz vor oder an Gebäuden. Welche Lösungen umgesetzt werden hängt von der jeweiligen Örtlichkeit und Machbarkeit ab. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden dann alle Planungen zum Thema Lärmschutz und deren Wirkungen detailliert überprüft und von der zuständigen Behörde in der Baugenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) als Auflage aufgenommen.

„Wie sieht das Sicherheitskonzept rund um die eventuelle Endstation am Stadion aus? Wegen des Spielplatzes, der Schule usw. Wie sieht es mit den Auswirkungen auf die Anwohner aus, in Bezug auf Lärm, Dreck und dem Wegfall von Parkplätzen?“

Die Sicherheit, insbesondere für besonders Schutzbedürftige, wie Kinder, Senioren und Mobilitätseingeschränkte, ist ein wichtiges Anliegen, welches wir in unserer Planung berücksichtigen. Dazu gibt es Richtlinien und Vorgaben, beispielsweise zur Gestaltung von sicheren Fußgängerquerungen an StadtBahn-Anlagen oder Abgrenzungen zu Gefahrenstellen, die die Planung erfüllen muss. Welche konkreten Lösungen für die jeweilige Örtlichkeit umgesetzt werden, wird im Rahmen der Detailplanung untersucht und der Öffentlichkeit vorgestellt.

Mit einer kontinuierlichen Bürgerbeteiligung hoffen wir, viele Vorschläge der Bürger:innen aufnehmen und auf Umsetzung überprüfen zu können, um damit etwaige Sicherheitsbedenken ausräumen zu können.



Thema Park + Ride

„Gibt es schon Ideen für einen P&R Parkplatz an der Haltestelle am Stadion?“

„Ist ein Park + Ride Angebot, z.B. im Bereich der Autobahnabfahrt der A2, geplant?“

Unsere Überlegungen zu den P+R-Anlagen sind noch nicht abgeschlossen.

An vielen Endpunkten unserer Stadtbahnen gibt es solche P+R-Anlagen. An der Endhaltestelle „Am Stadion / Alsterweg“ wird es jedoch keine geben, weil der Standort im Grünzug oder in der Elbeallee und aufgrund der Lage im Straßennetz nicht geeignet ist.

In der Nähe der Autobahnabfahrt der A2 im Bereich Kamphof / Schießstand wäre ein P+R-Angebot denkbar.

Im nächsten Planungsschritt und nach ersten Vorprüfungen werden Vorschläge für P+R-Angebote, voraussichtlich entlang der Landesstraße L756, vorgestellt werden können.

Thema Zeitplan und Baubeginn

„Ich gehe mal davon aus, dass gleichzeitig mit der Verlängerung die Linie 1 die Strecke Vamos-kompatibel ausgebaut wird. Das soll jedoch laut Planung erst 2027 geschehen. Ist das ungefähr der gleiche Zeitplan für den Ausbau Richtung Sennestadt? Wann kann mit dem Baubeginn gerechnet werden?“

Wir können aktuell keinen genauen Zeitplan für den Baubeginn der Mobilitätslinie vorlegen.

Wir arbeiten mit Hochdruck daran, den nächsten Planungsschritt, die Entwurfsplanung, im Jahr 2022 voranzubringen und die Bürgerbeteiligung dazu durchzuführen. Danach folgt mit der Erstellung der Genehmigungsplanung ein weiterer Schritt, um das Genehmigungsverfahren, das Planfeststellungsverfahren, einleiten zu können. Für dieses Verfahren ist die Bezirksregierung Detmold als zuständige Behörde verantwortlich. Wie lange das Planfeststellungsverfahren andauert, ist zu diesem Zeitpunkt nicht vorherzusagen.

Nach Erteilung der Baugenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) kann dann die Ausschreibung der Bauleistungen und nach der Vergabe der Bau selbst beginnen.

Die Mobilitätslinie wird Vamos-kompatibel sein. Des Weiteren ist es das Ziel von moBiel und der Stadt Bielefeld bis zur Inbetriebnahme der Mobilitätslinie die aktuelle Bestandsstrecke der Linie 1 ebenfalls für den Vamos umgebaut ist, damit die Linie 1 durchgängig mit modernen und großräumigen Vamos-Fahrzeugen bedient werden kann.



Sonstige Fragen und Rückmeldungen

„Wird es einen neuen Tarif geben, sodass man innerhalb von Sennestadt zum Beispiel "Kurzstrecke" bezahlt und nicht 3 €, so als würde man bis ganz in die Stadt fahren?“

Es gibt aktuell Überlegungen zur Veränderung der Tarife für das gesamte Tarifgebiet der Stadt Bielefeld. Neue Tarifmodelle und deren Veröffentlichung stehen bald bevor.

„Ich bin Bewohner des Hochhauses am Stadion und bin absolut dagegen, die StadtBahn die Elbeallee hoch zuführen. Schade, dass man hier nicht live mitmachen kann.“

Es ist Ihr gutes Recht, Bedenken zu äußern. Hierfür bieten wir unterschiedliche Formate der Bürger- und Anliegerbeteiligung schon im frühen Planungsstadium an. moBiel und die Stadt Bielefeld nehmen die Bedenken Ernst und wägen Anlieger- und gesamtstädtische Interessen akribisch ab. Für Fragen und Anregungen finden Sie auch ein Kontaktformular auf mobiel.de/Mobilitätslinie.

„Wenn die Verlängerung der Linie 1 eröffnet wird, sind doch alle M8C Wagen ausgemustert. Ist es möglich, die Linie 1 dann komplett mit M8D Wagen zu befahren und alle anderen Linien mit dem Vamos?“

Die StadtBahn-Anlagen der Mobilitätslinie sind für M8D-Wagen und für die Wagen vom Typ Vamos gleichermaßen geeignet. Welche Wagen konkret auf der Line 1 eingesetzt werden, entscheidet dann unsere Betriebsabteilung, wenn es soweit ist.

„Wer entscheidet über die Umsetzung der Stadtbahnverlängerung?“

Die politische Entscheidung über die Umsetzung von StadtBahn-Projekte trifft der Rat der Stadt Bielefeld, in dessen Auftrag wir die Planung der Mobilitätslinie und weiterer Nahverkehrsangebote durchführen.

Für die Genehmigung des StadtBahn-Ausbaus ist dann die Bezirksregierung Detmold zuständig. Diese führt auf unseren Antrag hin das sogenannte Planfeststellungsverfahren durch. Den Antrag auf Planfeststellung (Antrag auf Baugenehmigung) werden wir erst stellen, nachdem wir unsere Detailplanungen mit der Öffentlichkeit diskutiert haben. Ziel ist es im Rahmen dessen viele Bedenken der Anlieger:innen ausräumen und viele der Vorschläge der Bürger:innen umsetzen können. Im Planfeststellungsverfahren selbst prüft die Bezirksregierung dann unabhängig und fachlich die Abwägung der verschiedenen Interessen. Es werden beispielsweise die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt sowie die Einhaltung von Richtlinien und Vorgaben geprüft.

Thema L756

Uns haben ebenfalls einige Frage zum Thema L756 erreicht. Zu diesen können wir aktuell folgendes sagen:

Die Bürgerideen, die uns zur Gestaltung der L756 seit Vorstellung der Vorplanung in 2019 erreichten, wurden fachlich geprüft. Zurzeit wird eine optimierte Planung entlang der L756 noch mit Straßen.NRW abgestimmt. Im Anschluss wird es zur L756 ebenfalls eine weitere Beteiligung der Öffentlichkeit geben.

