

**ZUKUNFT
MOBIELEFELD.**

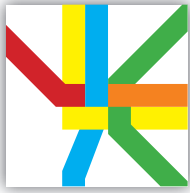
Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

ZUKUNFT MOBIELEFELD

Bürgerforum StadtBahn-Ausbau

Dokumentation der Veranstaltung
am 27. April 2013 im Alten Rathaus Bielefeld





ZUKUNFT MOBIELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

Bielefeld

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
Frank Schlegelmilch, Claudia Dappen (BPW baumgart+partner)

Veranstaltungsfotos
Huib Rutten (rutten-fotografie.de)

Bielefeld, 7. Mai 2013





Bürgerforum StadtBahn-Ausbau

Das erste Bürgerforum zum StadtBahn-Ausbau am 27. April 2013 stellte den Beginn eines umfangreichen Beteiligungsprozesses dar. Über 500 Bürgerinnen und Bürger sind der Einladung von moBiel und der Stadt Bielefeld gefolgt, sich im Alten Rathaus über den Stand der Planung zu informieren.

An fünf Infoinseln über drei Etagen standen ganztägig Ansprechpartner für Anregungen, Fragen und Kritik zur Verfügung. An Postern und Plänen konnte man sich über Gutachten, Trassenverläufe und -varianten sowie die nächsten Planungsschritte informieren. Die zahlreichen Hinweise der Bürger wurden auf leeren Posterwänden aufgenommen, insgesamt wurden fast 20 Posterwände beschrieben!

Ergänzend fanden über den ganzen Tag Vorträge im Rochdale-Saal zu Hintergründen der Ausbauplanung oder den Planungen der Trassen nach Sennestadt, Hillegossen und Heepen statt. Im Forum gab es im Anschluss an die Vorträge Raum für Diskussionen mit den Vertretern von moBiel und dem Amt für Verkehr.

Die vorliegende Dokumentation fasst wesentliche Aspekte der einzelnen Themenblöcke zusammen - ohne Anspruch auf Vollständigkeit oder die Wiedergabe einzelner Meinungen. Im Anhang finden Sie aber sowohl eine thematisch sortierte Aufbereitung sämtlicher Bürgerhinweise sowie Fotos der Posterwände, welche die Bandbreite und Unterschiedlichkeit der einzelnen Stellungnahmen wiedergeben. Für die im Juni und Juli 2013 anstehenden Werkstattwochen dienen die Hinweise als wertvolle Grundlage, um einzelne Aspekte zu vertiefen. Alle an der umfangreichen Vorbereitung des Bürgerforums Beteiligten waren sehr erfreut über das große Interesse am StadtBahn-Ausbau!

Programm

10.00-12.30 Uhr: Neue Mobilität und StadtBahn-Ausbau für Bielefeld

- 10.00 Uhr Eröffnung und Einführung durch Oberbürgermeister Clausen
- 10.20 Uhr Historie der Bielefelder Stadtbahn und neue Mobilität in Bielefeld
- 10.40 Uhr Der Blick in die Zukunft: StadtBahn-Netz und Ausbauplanung
- 11.10 Uhr Rückfragen und Anregungen aus dem Plenum
- 11.40 Uhr Das Beteiligungsverfahren zum StadtBahn-Ausbau
- 12.00 Uhr Rückfragen und Anregungen aus dem Plenum

13.00-17.00 Uhr: Die Ausbauplanungen im Überblick

- 13.00 Uhr Die neue Linie nach Heepen und Linienführung in der Innenstadt
- 14.00 Uhr Die neue Linie nach Sennestadt
- 15.00 Uhr Die Verlängerung nach Hillegossen
- 16.00 Uhr Systementscheidung: Niederflur- /Hochflurtechnik

10.00-17.00 Uhr: Infoinseln zu StadtBahn-Ausbau und Beteiligungsverfahren

- Infoinsel 1: Beteiligungsverfahren ZUKUNFT MOBIELEFELD
- Infoinsel 2: StadtBahn-Ausbau: Gesamtvorhaben und Systemfragen
Historie der Stadtbahn in Bielefeld
- Infoinsel 3: Trassenführung Hillegossen
- Infoinsel 4: Trassenführung Heepen und Linienführung in der Innenstadt
- Infoinsel 5: Trassenführung Sennestadt

Eröffnung und Einführung

Pit Clausen, Oberbürgermeister der Stadt Bielefeld

Herr Clausen hieß die Anwesenden im Alten Rathaus herzlich willkommen und zeigte sich erfreut, dass so viele interessierte Bürger gekommen sind.

Die Ausbauplanung für die Stadtbahn stellt eines der größten Infrastrukturprojekte in Bielefeld für die nächsten Jahre dar. Ein solches Vorhaben kann nur gestemmt werden, wenn ein intensiver Dialog mit den Bürgern geführt und ein breiter Konsens erreicht wird. Wichtig ist aber zu vermitteln, dass die abschließenden Entscheidungen nicht im Rahmen der Beteiligung, sondern durch die politischen Vertreter gefasst werden.

Herr Clausen wünschte viel Erfolg für die Veranstaltung.

Andrea Hartz, Prozessteam

Frau Hartz stellte das Prozessteam vor. Das projektleitende Büro agl aus Saarbrücken übernimmt gemeinsam mit dem Büro BPW baumgart+partner aus Bremen die Moderation und Koordination des Prozesses. Begleitet werden beide Büros durch Zivilarena, das die Online-Beteiligung durchführt.

Das Prozessteam ist angetreten mit dem Ziel, in diesem Verfahren die Politik, die Bürger und die Verwaltung zusammen zu bringen.

Der weiteren stellte Frau Hartz den Ablauf des Bürgerforums vor. Dieses beinhaltet zwei Bausteine:

- Vorträge und Diskussionen im Plenum zur grundsätzlichen Information über den Bielefelder Stadtbahn-Ausbau und die Möglichkeiten der Beteiligung am Vormittag und Vorstellung der Planungsstände zu den drei Linien nach Hillegossen, Sennstadt und Heepen am Nachmittag.
- Infoinseln, an denen sich die Besucher ganztägig zu verschiedenen Themen vertieft informieren und ihre Anregungen, Fragen und Kommentare einbringen konnten.



Historie der Bielefelder Stadtbahn und neue Mobilität in Bielefeld

Hans-Jürgen Krain, moBiel GmbH

In Bielefeld fuhr die erste elektrische Straßenbahn im Jahr 1900 von Brackwede nach Schildesche. Seit den 1930er Jahren galt die Straßenbahn zunehmend als Behinderung des Autoverkehrs. Dennoch beschloss der Stadtrat in Bielefeld erst in den 1950er, dann in den 1970er Jahren - anders als in anderen Städten - die Straßenbahn zu erhalten und zu erweitern. Im Jahr 1971 fuhr die erste Straßenbahn durch den Tunnel. Etwa gleichzeitig wurde die Straßenbahn zur Stadtbahn. Eine Abwärtsspirale aus Automobilisierung und Einsparmaßnahmen ließ dennoch bis zu Beginn der 1990er Jahre die Fahrgastzahlen stetig sinken.

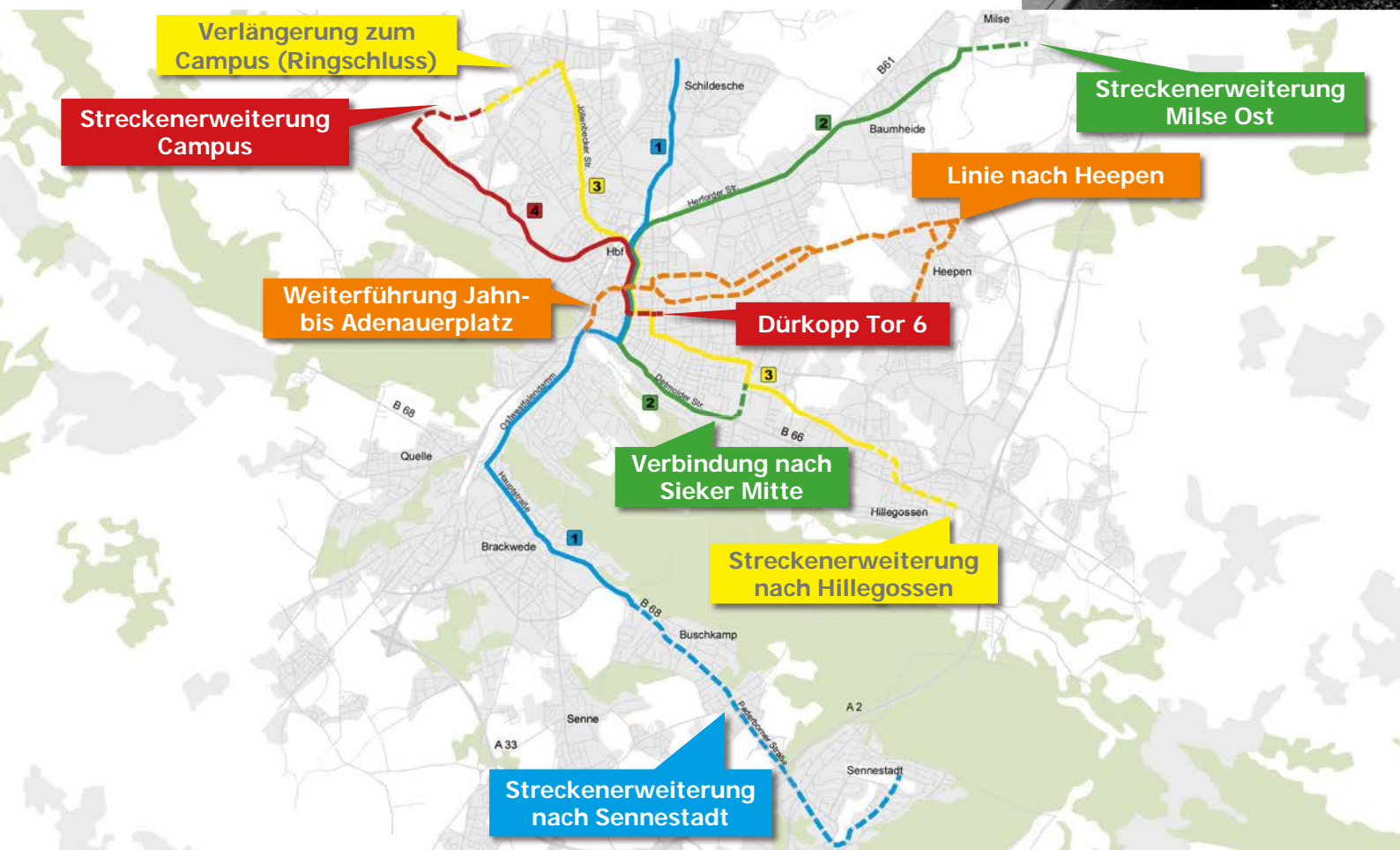
Im Jahr 1991 änderte die Stadt ihre Stadtbahn-Strategie: Es erfolgten technische Maßnahmen (Verlängerung des Tunnels, barrierefreie Bahnsteige, Taktverdichtung, Vorrang der Stadtbahn an Ampeln sowie moderneren Fahrzeugen und Verlängerung von Linien), Personal- und Organisationsentwicklung sowie Öffentlichkeitsarbeit (Schulung, Verbesserung des Service-Angebotes, Partnerschaften mit anderen Verkehrsunternehmen etc.). Seither steigen die Fahrgastzahlen bei deutlich verbesserter Wirtschaftlichkeit ständig von 23,1 Mio. in 1990 auf 56,5 Mio. in 2012.

Im Jahr 2000 wurde die moBiel GmbH als Tochter der Stadt Bielefeld gegründet. Seit 2008 ist der weitere Ausbau der Stadtbahn unter dem Namen „moBiel 2030“ mit einer Empfehlung für ein Zielnetz im Gespräch. Dies soll zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen um mehr als 100 % auf 80 bis 100 Mio. beförderte Personen pro Jahr führen.



Stadtbahn-Ausbau in Bielefeld: Das Zielnetz 2030

Kartographie: agl, Saarbrücken. Kartengrundlagen: Stadtbahn-Strecken und Straßennetz: moBiel GmbH | Siedlungs- und Waldflächen: Corine Land Cover (CLC 2006) der European Environment Agency, Download 2013



Kommunikations- und Beteiligungsverfahren zum StadtBahn-Ausbau

Vortrag: Frank Schlegelmilch, Prozessteam

Der vom Prozessteam begleitete Kommunikations- und Beteiligungsprozess konzentriert sich auf die drei folgenden Ausbauprojekte:

- Neue Linie nach Heepen inkl. Weiterführung Jahn- bis Adenauerplatz
- Streckenerweiterung nach Sennestadt
- Streckenerweiterung nach Hillegossen

Die Stadt Bielefeld und die moBiel GmbH erhoffen sich einen konstruktiven Planungsdialog, der die Akzeptanz und die Realisierbarkeit der angestrebten Streckenerweiterungen erhöht. Durch die aktive Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürger soll die Planung optimiert werden. Dazu müssen Planungsentscheidungen transparent und nachvollziehbar aufbereitet werden.

Um möglichst viele Bevölkerungskreise zu erreichen, werden verschiedene Angebote zur Beteiligung geschaffen:

- Bürgerforen für einen gesamtstädtischen Informationsaustausch wie auch zur Erörterung grundsätzlicher Fragestellungen.
- Werkstattwochen für Informations- und Beteiligungsprozesse mit Betroffenen und Interessierten vor Ort. Hier werden spezifische Fragestellungen zur Planung der einzelnen Trassen, zur Einbindung der Stadtbahn in den Straßenraum bzw. Alternativvorschläge diskutiert.
- Online-Diskussion in festen Zeiträumen zur Vertiefung und Ergänzung der Veranstaltungen. Darüber hinaus bündelt die Internetseite www.zukunftmobielefeld.de aktuelle Informationen und Hintergrundwissen über die gesamte Projektlaufzeit.

Bis zur Sommerpause sind folgende Termine geplant:

- Online-Beteiligung: 13.-27. Mai 2013
- Werkstattwochen: 2.-5. Juni 2013 und 3.-6. Juli 2013

Alle Veranstaltungen werden zudem über Plakataktionen, Flyer, Presseartikel und Kampagnen begleitet. Ein Werkstatthandbuch informiert in verständlicher Form über das Vorhaben des Stadtbahn-Ausbaus. Es erleichtert so den Einstieg für Interessierte und Betroffene. Mit zunehmendem Planungsfortschritt wird das Werkstatthandbuch aktualisiert.





Hinweise zum Kommunikations- und Beteiligungsverfahren

Die Infoinsel 1 „Beteiligungsverfahren“ widmete sich auf vier Postern den unterschiedlichen Beteiligungsmöglichkeiten, dem Fahrplan des Beteiligungsverfahrens und der verschiedenen Informationsmedien.

Sowohl in den Diskussionen im Plenum als auch an der Infoinsel war die Resonanz zum Beteiligungsverfahren überwiegend positiv: Die Bürgerinnen und Bürger lobten den öffentlichen Prozess, die Möglichkeit, sich einbringen zu können und zeigten sich gespannt auf das weitere Verfahren. Gerade die Mischung aus Veranstaltungen vor Ort und der Informations- und Diskussionsmöglichkeit im Internet wurde positiv aufgenommen. Auch die intensive Bekanntmachung der Veranstaltung wurde ausdrücklich gelobt, da häufiger vergleichbare Beteiligungsangebote einfach nicht wahrgenommen werden.

Vor dem Hintergrund der jahrzehntelangen Diskussion um den Stadtbahn-Ausbau, insbesondere nach Sennestadt, äußerten viele jedoch Bedenken, ob der Stadtbahn-Ausbau diesmal tatsächlich gelingen könnte.

Kritisch hinterfragt wurde die zeitliche Begrenzung der Onlinediskussion auf der Website. Der Argumentation für dieses Vorgehen (Moderation statt unkommentierte Einzelmeinungen) konnte aber gefolgt werden.

Verschiedene Fragen traten zur Rolle der Beteiligung im Planungsprozess auf: Wie wird mit den Anregungen umgegangen? Kann auch die Systemfrage noch öffentlich diskutiert werden? Hier wurde deutlich gemacht, dass das Beteiligungsverfahren nicht die politische Entscheidung ersetzt, sondern die Politik sich verpflichtet hat, die Anregungen aus der Bürgerschaft in die Abwägung einzubeziehen und das Verfahren transparent zu machen.

Von den Teilnehmern gingen zahlreiche Vorschläge zur Beteiligung von Berufstätigen, zur vertieften Beteiligung in den Quartieren und an der Universität sowie zur Bekanntmachung von Veranstaltungen ein (vgl. Anlage: Dokumentation der Infoinsel Beteiligung).



Vortrag: Ingeborg Grau, Amt für Verkehr

Im Rahmen einer Potenzialanalyse wurden für 15 Maßnahmen bzw. Streckenverlängerungen die verkehrliche Bedeutung und die wirtschaftlichen Auswirkungen geprüft. Ziel war aufzuzeigen, welche Stadtbahn-Erweiterungen aufgrund ihrer verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung zur weiteren Umsetzung geeignet sind. Als Kriterien wurden die technische Realisierung der Infrastruktur und der Trassenlage, das Betriebskonzept (einschließlich der Veränderungen im Bussystem), die Kosten basierend auf Standardsätzen und die verkehrliche Nachfrage herangezogen.

Im Ergebnis wurden die Linien Heepen, Sennestadt und Hillegossen perspektivisch zum weiteren Ausbau empfohlen, da diese unter dem durchschnittlichen Zuschussbedarf liegen und somit besonders wirtschaftlich sind. Die Linie nach Jöllenbeck erwies sich dagegen bei den für alle Varianten unterstellten Prämissen als weniger wirtschaftlich.

Zu der Verlängerung der Linie 4 zum Hochschulcampus, der Linie 2 nach Milse Ost und Endstation der Linie 4 in Dürkopp Tor 6 lagen zum Zeitpunkt der Potenzialanalyse bereits politische Beschlüsse vor, Planverfahren sind eingeleitet. Die Verlängerung der Linie 3 über Babenhausen zur Universität (als Ringschluss) und der Netzschluss von Sieker nach Sieker-Mitte werden als ergänzende Maßnahmen empfohlen.

Die wichtigsten politischen Entscheidungen bestehen gegenwärtig in der Entscheidung (bis Sommer 2013) zur Systemfrage (Niederflur oder Hochflur). Damit verbunden sind Entscheidungen zum Netzkonzept, nämlich ob die Verknüpfung der Linie nach Heepen mit der Linie nach Sennestadt erfolgen soll - bei einer oberirdischen Führung über den Jahnplatz zum Adenauerplatz.

Vortrag: Kai-Uwe Steinbrecher, moBiel GmbH

Herr Steinbrecher erläuterte die Hintergründe des bestehenden Hochflursystems: Bis Ende der 1980er Jahre existierte noch keine taugliche Niederflurtechnik, sodass der Rat der Stadt Bielefeld im Jahr 1983 den barrierefreien Ausbau von Hochbahnsteigen beschließt. Im Jahr 1991 wurde der zentrale Tunnel mit Hochbahnsteigen in Betrieb genommen, sodass ein barrierefreier Zugang zu den Fahrzeugen möglich wurde.

Steigende Fahrgastzahlen führten zu einer Taktverdichtung im Netz, sodass der je Richtung eingleisige Tunnel seine Kapazitätsgrenze erreichte (über 450 Fahrten pro Tag und Richtung). Auch das Stadtbahn-Depot in Sieker hatt mittlerweile seine Grenze erreicht.

Dies bedeutet, dass in jedem Fall - unabhängig von Hoch- oder Niederflur - Erweiterungen oberirdisch geführt werden müssen und das Depot ausgebaut werden muss, wenn einer Ausweitung des Stadtbahn-Netzes erfolgen soll. Die Schwierigkeit von Hochflurbahnsteigen liegt insbesondere in der städtebauliche Integration. Dies betrifft beispielsweise die Hauptstraße in Brackwede, den Ortskern von Heepen und den Jahnplatz. Niederflurbahnstiege sind hingegen leichter zu integrieren und von Bussen und Bahnen gleichermaßen anfahrbar, was die Barrierefreiheit erleichtert (bis 2022 müssen alle Strecken barrierefrei umgebaut werden).

Die Fahrzeugkosten hingegen sind unabhängig vom System. Niederflurbahnstiege können bei Bedarf von Hochflurfahrzeugen angefahren werden. Wegen dieser Rah-

menbedingungen besteht aktuell die historische Chance, über die Nutzung eines Niederflersystems zu entscheiden. Wenn die Entscheidung getroffen ist, wird ein Wechsel über viele Jahrzehnte nicht mehr möglich sein.

Hinweise zum StadtBahn-Ausbau und der Systementscheidung

Die Infoinsel „StadtBahn-Ausbau“ zeigte auf mehreren Plakaten sowie anhand von Videos Informationen zur Historie der Stadtbahn. Daneben wurden der aktuelle Ausbauzustand sowie die Planungen des zukünftigen Netzes mit den geplanten Stadtbahn-Trassen dargestellt.

Viele Bürger interessierten sich sowohl für die Vergangenheit als auch für die Zukunft der Stadtbahn in Bielefeld. Die Infoinsel war über den Tag hinweg unterschiedlich stark frequentiert, es wurden aber viele Anregungen, Kommentare und Fragen zum geplanten Gesamtausbau abgegeben.

Die Diskussionen, Fragen und Stellungnahmen an der Infoinsel und nach den Vorträgen betrafen sehr unterschiedliche Aspekte des Stadtbahn-Ausbaus, von denen im Folgenden eine Auswahl dargestellt ist (ausführliche Darstellung im Anhang):

- Viele positive Rückmeldung zum geplanten Stadtbahn-Ausbau zur Stärkung des Nahverkehrs und als Beitrag zum Umwelt- bzw. Klimaschutz
- Fragen zum Zweck: Warum soll das Stadtbahnnetz überhaupt erweitert werden?
- Fragen und Anregungen zu Stadtbahnalternativen: Warum werden keine Oberleitungs-Busse und zusätzliche Busse eingesetzt?
- Fragen zu Kosten, Finanzierung und Förderung: Ist der Ausbau nicht zu teuer für die Stadt Bielefeld?
- Fragen zu und Anregungen bzw. Vorschläge zu Trassenverläufen bei den Linien 1,3,4 sowie der Linie nach Heepen
- Fragen und Hinweise zu Haltestellen und Endhaltestellen
- Fragen zu Kapazitäten des Tunnels sowie Vorschläge zur Optimierung des Betriebes
- Fragen zur zukünftigen Anbindung des Hauptbahnhofes
- Veränderungen des Buslinienetzes durch den Stadtbahnausbau und die Anschlüsse an das Umland, vor allem hinsichtlich Theesen und Jöllenbeck
- Fragen zu Vor- und Nachteilen bei Hoch- und Niederflurtechnik (u.a. zu Barrierefreiheit, Lärm, Erschütterung, Sicherheit)
- Fragen und Anregungen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit
- Bedenken hinsichtlich des städtebaulichen Eingriffs durch den Ausbau



Die neue Linie nach Heepen und die Linienführung in der Innenstadt

Vortrag: Hartwig Meier, moBiel GmbH

Die Potenzialanalyse hat ergeben, dass die Stadtbahn nach Heepen die wirtschaftlichste Verlängerung der untersuchten Trassen ist, da insgesamt etwa 6.100 zusätzliche Fahrgäste täglich erwartet werden.

Auf dieser Grundlage wurde eine Studie in Auftrag gegeben, in der die grundsätzliche „technische Machbarkeit“ untersucht wurde. Da durch den Tunnel keine weitere Stadtbahn geführt werden kann, ist es sinnvoll, die Linie 5 nach Heepen oberirdisch bis zum Jahnplatz zu führen und über den Oberntorwall an das bestehende Stadtbahn-Netz anzubinden. Dies bietet zum einen die Chance, den Straßenraum entlang des „Grünen Stadtrings“ neu zu ordnen und die nördliche Innenstadt mit der Stadtbahn zu erschließen.

Für den Suchraum Mitte wurden neun Varianten untersucht. Eine technische Machbarkeit wurde für die Variante 1 über Werner-Bock-Straße bzw. Auf dem Langen Kampe und die Variante 5 über die Heeper Straße festgestellt. Beide Varianten führen über den Kesselbrink, wo die Stadtbahn-Trasse bei der Neugestaltung bereits berücksichtigt wurde.

In Heepen enden alle dort untersuchten Varianten in der Potsdamer Straße. Für die Trassenführung zwischen Heeper Straße und Potsdamer Straße gibt es drei technisch machbare und wirtschaftlich sinnvolle Varianten: über die Hillegosser Straße durch den kleinteiligen Ortskern (Variante I), über den Verlauf Altenhagener Straße/ Amtmann-Bullrich-Straße (Variante J) oder über den Parkplatz des Lebensmittelgeschäfts „Jibi-Markt“ und die Grünfläche mit Spielplatz (Variante H).

Aktuell werden die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer an die Straßenraumgestaltung zwischen dem Amt für Verkehr und moBiel abgestimmt. Aspekte der Gestaltung des Straßenraumes, der Aufenthalts- und Wohnqualität, der Belange der Feuerwehr etc. werden in die Planung mit eingebracht.

Nach dem Systementscheid Hochflur/Niederflur für die Strecke nach Heepen wird als nächster Schritt die Förderfähigkeit der Maßnahme ermittelt. Dabei ist ein hoher Anteil der vom Autoverkehr unabhängigen Trassenführung bedeutend für eine Finanzierung durch den Bund.



Hinweise zur neuen Linie nach Heepen

An der Infoinsel 5 stand die Verlängerung der Linie 5 in den Ortsteil Heepen im Vordergrund. Die Infoinsel war stark frequentiert, zahlreiche Bürger nutzten die Chance zum persönlichen Gespräch. Es stehen im Stadtteil Mitte zwei und im Ortsteil Heepen drei alternative Trassenvarianten zur Diskussion. Die Poster veranschaulichten die Trassenführung in den beiden Ortsteilen und stellten die jeweiligen Vor- und Nachteile dar.

Bei den Diskussionen an den Postern und im Plenum wurde deutlich, dass die Linie nach Heepen von manchen Teilnehmern durchaus kritisch gesehen wird, auch zu den Varianten gab es unterschiedliche Ansichten (ausführliche Darstellung im Anhang):

- Heute gute Busverbindungen in den Bielefelder Osten: Welche Vorteile bringt der Stadtbahn-Ausbau nach Heepen?
- Linienführung über den Langen Kampe im Stadtteil Mitte: diese Straße wird als attraktiv und identitätsstiftend beschrieben, die Verträglichkeit mit der Stadtbahn-Planung wird problematisch gesehen.
- Variante H im Ortsteil Heepen kritisch: Grünzug wird häufig von Schülern durchquert. Für die beiden anderen Varianten im Ortsteil Heepen war kein eindeutiges Votum erkennbar.
- Anregungen zu alternativen Trassenführungen (z.B. zum Bauhof / Alter Postweg).
- Führung der Trasse im Zentrum über den Jahnplatz und den Grünen Stadtring bei einigen Teilnehmern umstritten. Andere plädieren für eine möglichst autofreie Gestaltung.
- Nachfragen zur Linienführung durch das neu gestaltete Grüne Band sowie zu Finanzierung, Lärmschutz, Erschütterung und möglicher Wertminderung.
- Einige Teilnehmer befürchteten, dass durch die neue Stadtbahn Buslinien gestrichen werden und sich dadurch die Anbindung verschlechtert. Dies wird laut Aussage von moBiel jedoch nicht der Fall sein.
- Es wird eine intensive Einbindung der Bewohner vom Langen Kampe und der Heeper Straße bei der weiteren Planung gefordert.



Stadtbahnverlängerung Senne - Sennestadt

Vortrag: Hartwig Meier, moBiel GmbH

Herr Meier erläuterte zunächst die positiven Effekte durch die Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt: Zum einen erhalten bis zu 16.000 Einwohner eine direkte, schnelle Verbindung in die Innenstadt, zum anderen entstehen positive betriebswirtschaftliche Effekte und eine Verringerung der Belastungen durch den Motorisierten Verkehr.

Ausgehend von der Potenzialanalyse wurde eine erweiterte Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, in der die besonderen Herausforderungen durch die Rückstufung der B68 zur L756 und durch den Bebauungsplan Schillinggelände berücksichtigt werden sollen. Durch die Beteiligung verschiedener Planungsbüros wird in Sennestadt ein interdisziplinärer und für Bielefeld neuer Planungsansatz verfolgt.

Wichtige Themen der Potenzialanalyse sind neben der technischen Machbarkeit, der Lage und Erreichbarkeit der Haltestellen und Verknüpfungspunkte zum Bus auch die Anforderungen des Autoverkehrs, der benötigte Platz für Radfahrer und Fußgänger, die städtebaulichen Auswirkungen, die öffentlichen Räume, erhaltenswerte Strukturen, neue Bebauungspläne, die Umsetzung bestehender Grünkonzepte sowie die Förderfähigkeit durch Bundesmittel.

Es liegt zwischenzeitlich eine Vorzugsvariante vor, die vollständig im Verkehrsraum auf besonderem Bahnkörper umsetzbar ist. Die Neubaustrecke beginnt hinter der Station Sennfriedhof und enthält mindestens fünf Haltestellen im Bereich des Ortsteils Senne. Im Bereich Sennestadt sind acht weitere Haltestellen vorgesehen.

Wenn die Stadtbahn als Niederflersystem ausgestaltet würde, dann müssen weiterhin Hochflurzüge in alle Streckenabschnitte einfahren können. Diese technische Anforderung kann die Bahnsteiglänge beeinflussen. Zudem müssen für einzelne Haltestellen noch Lösungen für die Zeit der Bauphase gefunden werden.



Hinweise zur Stadtbahnverlängerung Senne - Sennestadt

Die Infoinsel Senne/Sennestadt zeigte eine Übersicht zum Stand der Planung, Entwürfe des Büros scape Landschaftsarchitekten zur möglichen Gestaltung von Haltestellen und den vollständigen Trassenverlauf im Maßstab 1:1.000 aus der Machbarkeitsstudie.

Das Interesse an der Infoinsel war groß. Es gab kaum Widersprüche zum geplanten Ausbau, aber viele Fragen und Anregungen zu Planungsdetails. Viele warten schon lange auf die Stadtbahn und informierten sich über Realisierungsaussicht und -zeitpunkt. Einige wenige Teilnehmer hatten detaillierte Überlegungen zu Trassenvarianten vorgestellt.

Bei den Diskussionen im Plenum und an der Infoinsel wurde eine große Bandbreite verschiedener Aspekte, Fragen und Hinweise beigetragen, die in Auszügen hier wiedergegeben werden (ausführliche Darstellung im Anhang):

- Auswirkungen der Systementscheidung zwischen Niederflur und Hochflur auf die Trasse (Kosten - auch des Rückbaus vorhandener Hochbahnsteige, Barrierefreiheit, Fahrzeuge, Bahnsteige)
- Anbindung an den Hauptbahnhof
- Anbindung des Gewerbegebiets Lämershagener Straße (ggf. über eine Bedarfshaltestelle)
- Notwendigkeit einer Verlängerung bis zur Württemberger Allee
- Lage von Haltestellen (z.B. Ratio/Famila, Schießstandbrücke, Waldfriedhof, Kamphof als Bedarfshalt, an der Schießstandbrücke, Aufgabe Haltestelle Sennfriedhof, Verschiebung Buschkamp)
- Zukünftiges Busnetz und Anbindung der Buslinien an die Stadtbahn
- Haltestelle an der Autobahn für Pendler (P+R)
- Zukünftige Führung des Radverkehrs in der Elbealle und der Paderborner Straße
- Kontrovers: erforderliche Kapazitäten der B 68 für den Autoverkehr und die möglichen Folgen eines Umbaus



Die Verlängerung nach Hillegossen

Vortrag: Stefan Meyer, Norbert Jamitzky, Amt für Verkehr

Für die Verlängerung der Linie 3 nach Hillegossen liegen bereits eine Machbarkeits- sowie eine Umweltverträglichkeitsstudie aus den Jahren 2001 bzw. 2009 sowie ein Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses und der Bezirksvertretung Stieghorst zur Vorzugsvariante A1 vor. Bei Kosten von 25 bis 27 Mio. Euro werden zusätzlich 2.200 Fahrgäste pro Werktag prognostiziert.

Aktuell werden die städtebaulichen, sozialen und infrastrukturellen Konfliktbereiche untersucht. Dazu gehören Fragen zur Lage der Haltepunkte, die Querung der Detmolder Straße, die Lage möglicher P&R Parkplätze sowie die optionale Verlängerung bis zur A2. Es wurden verschiedene Alternativen für die Lage möglicher Endhaltestellen vorgestellt.

Hinweise zur Verlängerung Hillegossen

An der Infoinsel 3 wurden an einem Poster die Entscheidungsschritte bis zur politisch beschlossenen Variante A1 dargelegt. Im zweiten Poster wurde die konzeptionelle Streckenführung in Karte und Bildern dargestellt.

Das Interesse der Bürgerinnen und Bürger für die Trassenverlängerung nach Hillegossen war – auch aufgrund des kleineren Projektumfangs – geringer als bei den übrigen Trassen. Diejenigen, die sich in die Darstellungen auf den beiden Postern vertieften und Fragen zu den Planungen hatten, standen dem Vorhaben im Allgemeinen positiv gegenüber. Die Tatsache, dass es bereits eine politisch beschlossene Variante gab, war den meisten bekannt und wurde weitgehend akzeptiert. Nur wenige brachten Vorschläge zu Trassenänderungen oder wollten die Variantendiskussion noch einmal auffrischen.

Bedenken und Anregungen kamen vor allem zur Ausgestaltung einzelner Punkte in der Streckenführung, zur Verknüpfung zwischen Bahn und Bus sowie zur Ausgestaltung des Grünzugs. Wichtiges Thema in der Diskussion im Plenum war die Kreuzung der Detmolder Straße. Darüber hinaus wurde die Führung durch den Grünzug diskutiert und nach der Finanzierung, der Umsetzung sowie der Verknüpfung gefragt.







ZUKUNFT MOBILELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

Ihr persönlicher Kontakt:
ZUKUNFT MOBILELEFELD
Telefon: 0521 - 51 12 22
info@zukunftmobilefeld.de