

# ZUKUNFT MOBIELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

Ihr persönlicher Kontakt:  
Tel.: 0521 - 51 12 22  
info@zukunftmobielefeld.de



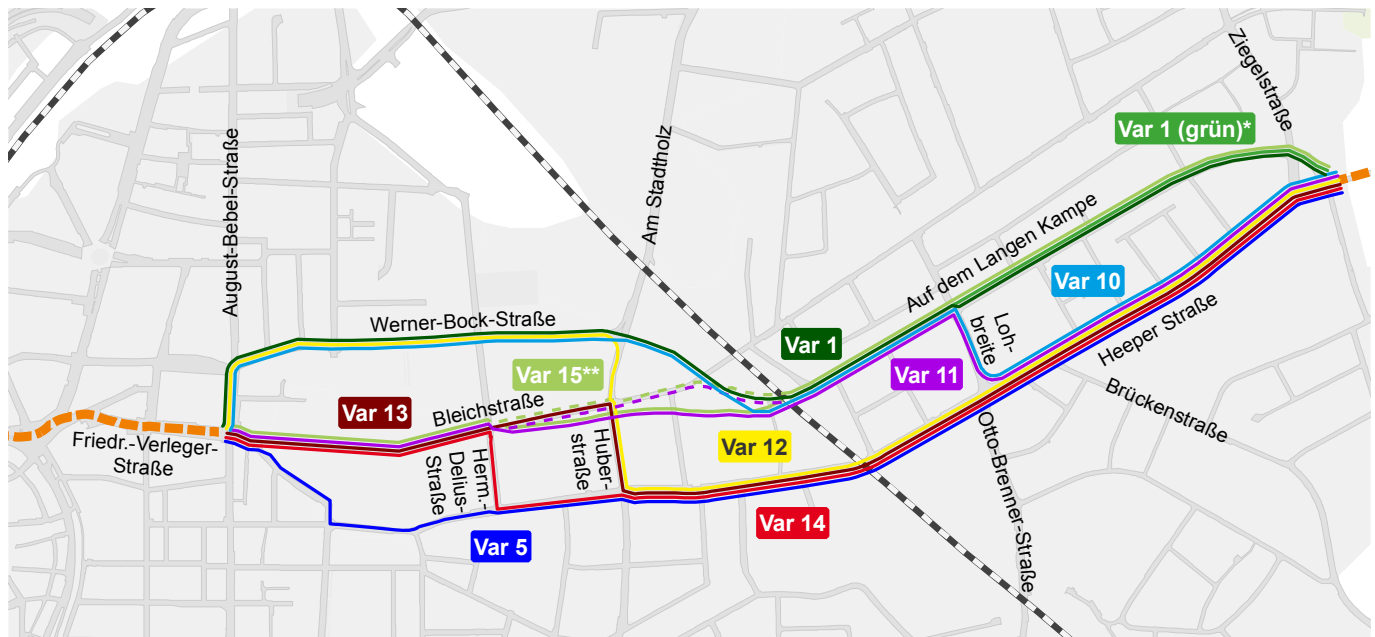
## **In Diskussion stehende Trassenvarianten im Stadtbezirk Mitte**

**Diskussionsgrundlage zur Vorbereitung  
auf die Planungswerkstatt  
am 11. und 12. November 2013  
im Rahmen der 3. Werkstattwoche**

**Arbeitsstand: 6. November 2013**



## In Diskussion stehende Trassenvarianten im Stadtbezirk Mitte



Die Übersicht zeigt die derzeit in Diskussion stehenden Trassenvarianten im Stadtteil Mitte:

Varianten 1 und 5 bildeten den Auftakt für das Beteiligungsverfahren. Die weiteren dargestellten Varianten wurden von den Bürgerinnen und Bürgern vorgeschlagen und im Rahmen der 2. Werkstattwoche intensiv diskutiert.

- \* Von der Baugenossenschaft Freie Scholle eG eingebrachte Variante 1 (grün) zur „grünen“ Ausgestaltung des Langen Kampe östlich der Lohbreite ohne motorisierten Individualverkehr
- \*\* Im Nachgang zum Infoabend am 4. Juli 2013 entwickelte Variante 15 als Kombination aus der vorgestellten Variante 11 und der Variante 1 (grün)

Untervarianten mit nur leicht veränderten Trassenführungen sind gestrichelt dargestellt.

Weitere Informationen zu den Trassenvarianten finden Sie in der Dokumentation der 2. Werkstattwoche auf [www.zukunftmobielefeld.de](http://www.zukunftmobielefeld.de). Hier können Sie sich zudem die detaillierten Lagepläne herunterladen.



## Erläuterung der Bewertungskriterien

### Fahrgastbelange und Betrieb

Bewertet wird zwischen 5 Punkten (beste Bewertung) und 1 Punkt (schlechteste Bewertung).  
Die übrigen Varianten erhalten Zwischenwerte entsprechend ihrer Zielerreichung.

Erschlossene Einwohner und Einrichtungen	<p>Für dieses Kriterium wird ein Potenzialwert berechnet, der die täglich zurückzulegenden Wege in diesem Bereich unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel abbildet. Er ergibt sich aus der Summe der Wege der erschlossenen <b>Einwohner</b> (3,4 Wege je Einwohner und Tag) und der Wege zu <b>Institutionen</b> (2 Wege je geschätzter Besucher) im Einzugsbereich der Stadtbahn (400m Luftlinie um die Haltestellen). Überschneidungsbereiche mit bestehenden oder weiteren geplanten Stadtbahnstrecken werden anteilig erfasst.</p> <p>Die Variante mit dem höchsten Potenzial erhält 5 Punkte, die mit dem niedrigsten 1 Punkt. Die Potenzialwerte liegen zwischen 13,9 und 15,4 Millionen Wegen pro Jahr.</p>
Räumliche Überschneidung der Einzugsbereiche von Bus und Stadtbahn	<p>Für jede Stadtbahn-Variante wird ein ergänzendes Busnetz betrachtet. Wichtig ist dabei eine betriebswirtschaftlich optimierte Abstimmung des Verkehrsangebotes von Bahn und Bus.</p> <p>Das Kriterium erfasst die durch Stadtbahn bzw. Bus erschlossene <b>Fläche</b>, wobei der Einzugsbereich der Haltestellen mit einem Radius von 400m bzw. 300m Luftlinie bemessen wird. Zudem fließt die zeitliche <b>Taktung</b> von Bus und Bahn mit in die Beurteilung ein. In diesem Gesamttraum werden Überschneidungen der Einzugsbereiche von Bus und Bahn negativ bewertet. Positiv ist, wenn Bahn und Bus „sich nicht ins Gehege kommen“.</p> <p>Die Variante mit der besten räumlichen Abstimmung des Verkehrsangebotes von Bahn und Bus erhält eine hohe Bewertung von 5 Punkten. Die Variante mit der größten räumlichen Überschneidung der Einzugsbereiche erhält 1 Punkt.</p>
Fahrzeit zwischen Kesselbrink und Radrennbahn	<p>Über die <b>Länge der Strecke</b> und die abschnittsweise erreichbaren <b>Geschwindigkeiten</b> wird die Fahrzeit in beiden Fahrtrichtungen berechnet und bewertet. Die Fahrzeit in einer Fahrtrichtung liegt zwischen 8,2 Minuten (5 Punkte) und 8,9 Minuten (1 Punkt). Die Differenz zwischen schnellster und langsamster Strecke liegt somit unter einer Minute.</p>
Anbindung Betriebshof	<p>In dieses Kriterium gehen die <b>Entfernung</b> und die <b>bauliche Umsetzbarkeit</b> einer Anbindung des Depots auf dem ehemaligen Containerbahnhof ein. Bei der baulichen Umsetzbarkeit werden Aspekte wie enge Kurvenradien oder Eingriffe in Privatbesitz negativ bewertet.</p> <p>Für die Anbindung des Betriebshofs gibt es oft mehrere Möglichkeiten, wobei die jeweils beste Streckenoption einer Variante (über Am Stadtholz oder Wilhelm-Bertelsmann-Straße) in die Bewertung eingeht.</p> <p>Beide Faktoren werden miteinander multipliziert, die Ergebnisse werden wiederum zwischen bester Variante (5 Punkte) und schlechtesten Variante (1 Punkt) verteilt bewertet.</p>
Qualität der Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahn und Bus	<p>Für jede Stadtbahn-Variante werden die Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahn und ergänzendem Busnetz bewertet. Zur Beurteilung werden die Faktoren <b>Bedeutung</b> (auf Basis der Anzahl der Umsteigemöglichkeiten je Stunde), <b>Entfernung</b> (Abstand zwischen den Haltestellen von Bahn und Bus) und <b>notwendige Querungen</b> (beim Umsteigen zu überquerende Fahrbahnen von Straßen) herangezogen. Die Variante mit der besten Umsteigesituation erhält 5 Punkte, die mit der schlechtesten 1 Punkt.</p>



Längenanteil  
besonderer  
Bahnkörper

Der Anteil wird über die **Gesamtlänge** der Gleise beider Fahrrichtungen und der **Länge der Abschnitte mit besonderem Bahnkörper** ermittelt. Diese Betrachtung bezieht sich nur auf den Abschnitt zwischen Kesselbrink und Radrennbahn und ist nicht mit dem Gesamtwert der Linie 5 zu verwechseln!

Die Werte wurden auf Basis der aktuellen Entwurfsplanung ermittelt und können sich bei der weiteren Konkretisierung der Planung durchaus noch ändern.

Die Bewertung liegt zwischen 49% (1 Punkt) und 100% (5 Punkte). Auch wenn der Minimalwert für eine Förderfähigkeit in diesem Trassenabschnitt teilweise nicht erreicht wird, ist die grundsätzliche Förderfähigkeit bezogen auf den erforderlichen Anteil an besonderem Bahnkörper bei sämtlichen diskutierten Varianten gegeben. Dennoch steigen die Chancen auf eine erfolgreiche Förderung durch den Bund mit einem höheren Anteil. Daher ist dieser Wert auch weiterhin im Auge zu behalten.

## Straßenverkehr

Für alle Bewertungskriterien in diesem Themenblock gilt: Die Variante mit dem besten Bewertungsfaktor erhält 5 Punkte, die mit dem schlechtesten 1 Punkt. Die übrigen Varianten erhalten Zwischenwerte entsprechend ihrer Zielerreichung.

Leistungsfähigkeit der  
Knoten

Betrachtet werden die Anzahl der betroffenen Kreuzungen und Bahnübergänge. Die Bewertung bezieht sich auf die **Anzahl** der notwendigen Ampeln und deren geschätzte **Leistungsfähigkeit** für den Gesamtverkehr. Dabei werden ÖPNV-Beschleunigung und Feuerwehr-Vorrang mit betrachtet.

Verdrängung des Individualverkehrs ins übrige Straßennetz

Betrachtet wird das Maß der erwarteten Verdrängung des Autoverkehrs aus Straßenzügen mit zukünftiger Stadtbahn. Die Bewertung bezieht sich auf die **Verkehrsbelastung** der betroffenen Abschnitte.

Stellplatzbilanz

Für jede Variante wird die Auswirkung der derzeit angenommenen Straßenraumgestaltung auf die Anzahl der Stellplätze betrachtet. Dabei wird die **Differenz** zur Zahl der nachgefragten, nicht der angebotenen Stellplätze zu Grunde gelegt.

Varianten mit hohem Stellplatzverlust erhalten 1 Punkt, Varianten mit mittlerem Stellplatzverlust erhalten 2 Punkte.

Erhalt und Förderung der Radwegeverbindungen

Für jede Variante werden die Auswirkungen auf das Radwegenetz untersucht. Die Beurteilung basiert auf einem Faktor aus der **Bedeutung** der betroffenen Abschnitte (Streckenlänge, Nachfrage) und der **Qualitätsänderung**, bewertet nach dem Maß der Eingriffe oder Verbesserungen, die nach derzeitigem Stand vorgesehen sind.

Erhalt und Förderung der Fußwegeverbindungen

Für jede Variante wurden die Auswirkungen auf das Fußwegenetz untersucht. Die Beurteilung basiert auf einem Faktor aus der **Bedeutung** der betroffenen Abschnitte (Länge, Querungen, Nachfrage) und der **Qualitätsänderung**, bewertet nach dem Maß der Eingriffe oder Verbesserungen, die nach derzeitigem Stand vorgesehen sind.

## Stadtgestaltung und Stadtgrün

Für alle Bewertungskriterien in diesem Themenblock gilt: Eine neutrale Entwicklung wird mit 3 Punkten bewertet. Hiervon ausgehend werden für positive Veränderungen 1 oder 2 zusätzliche Punkte vergeben, negative Entwicklungen führen zum Abzug von 1 oder 2 Punkten.

Aufwertungspotenzial  
Stadtgestaltung

In dieses Kriterium geht die stadtgestalterische Einschätzung der Varianten ein. Bewertet wird das **Maß der Eingriffe oder positiven Veränderungen**. Berücksichtigt sind dabei viele Faktoren – von der Wirkung des Straßenraums über Raumkanten und das soziale Umfeld bis hin zur visuellen Wirkung einer möglichen Oberleitung.



Städtebauliches Entwicklungspotenzial	In dieses Kriterium geht die Wertung einer möglichen <b>Stadtentwicklung</b> ein, die mit den Stadtbahnvarianten angestoßen wird.
Eingriff in Grünflächen	In diesem Kriterium werden die Wirkungen auf <b>öffentliche/halböffentliche</b> und auf <b>private Grünflächen</b> betrachtet sowie die Auswirkung auf den Baumbestand bewertet.
Erhalt von Grünzügen/ Grünkonzept	Für dieses Kriterium wird die Zerschneidung (Unterbrechung) <b>bestehender Grünzüge</b> durch die Stadtbahntrasse untersucht. Ferner wird die Wirkung auf die Entwicklung des <b>netzförmigen Grünsystems</b> von Bielefeld betrachtet.
Inanspruchnahme/ Erreichbarkeit Spiel-/ Sportflächen	Dieses Kriterium beschreibt die <b>Inanspruchnahme</b> von Spiel- und Sportflächen sowie die Veränderung von deren <b>Erreichbarkeit</b> .
Aufwertungspotenzial Stadtgrün	Hier werden die „grünen“ Entwicklungspotenziale der jeweils betroffenen Straßenräume bzw. angrenzenden Grünflächen betrachtet: Sind straßenbegleitende <b>Bäume</b> ersetzbar oder zukünftig möglich? Können die angrenzenden <b>Grünflächen</b> so gestaltet werden, dass sich die neue Stadtbahntrasse in das Freiraumsystem integrieren lässt? Kann der <b>Straßenraum</b> aufgewertet werden?

## Anwohnerbelange

Für alle Bewertungskriterien in diesem Themenblock gilt: Die Variante mit dem geringsten Eingriff erhält 5, die mit dem höchsten Eingriff 1 Punkt. Die übrigen Varianten erhalten Zwischenwerte entsprechend ihrer Zielerreichung.

Durch die Stadtbahn verursachte Lärmeinwirkung auf angrenzende Nutzungen	Für alle Stadtbahnvarianten wurden die Wirkungen der Lärmimmissionen abgeschätzt. Betrachtet wird ein Faktor aus der <b>Länge</b> von Straßenabschnitten mit jeweils typischem Querschnitt (Lage der Stadtbahn im Straßenraum), der <b>Entfernung</b> zwischen Trasse und angrenzenden Gebäuden in diesem Abschnitt, dem <b>Gebietstypus</b> (Wohngebiet, Mischfläche, Gewerbegebiet... nach Bestimmung durch den Flächennutzungsplan der Stadt Bielefeld) und der <b>heutigen Lärmsituation</b> gemäß Lärmkataster der Stadt. Letzteres bedeutet, dass eine geringe Vorbelastung im Gebiet zu einer negativeren Bewertung der Stadtbahntrasse führt als in höher belasteten Gebieten.
Eingriff in öffentliche und private Grundstücke	Für jede Stadtbahnvariante wird ermittelt, wie viele öffentliche und private Flurstücke durch den Stadtbahnbau betroffen sind. Die Beurteilung basiert auf der <b>Anzahl</b> , der <b>Fläche</b> und dem <b>Umfang des Eingriffes</b> .

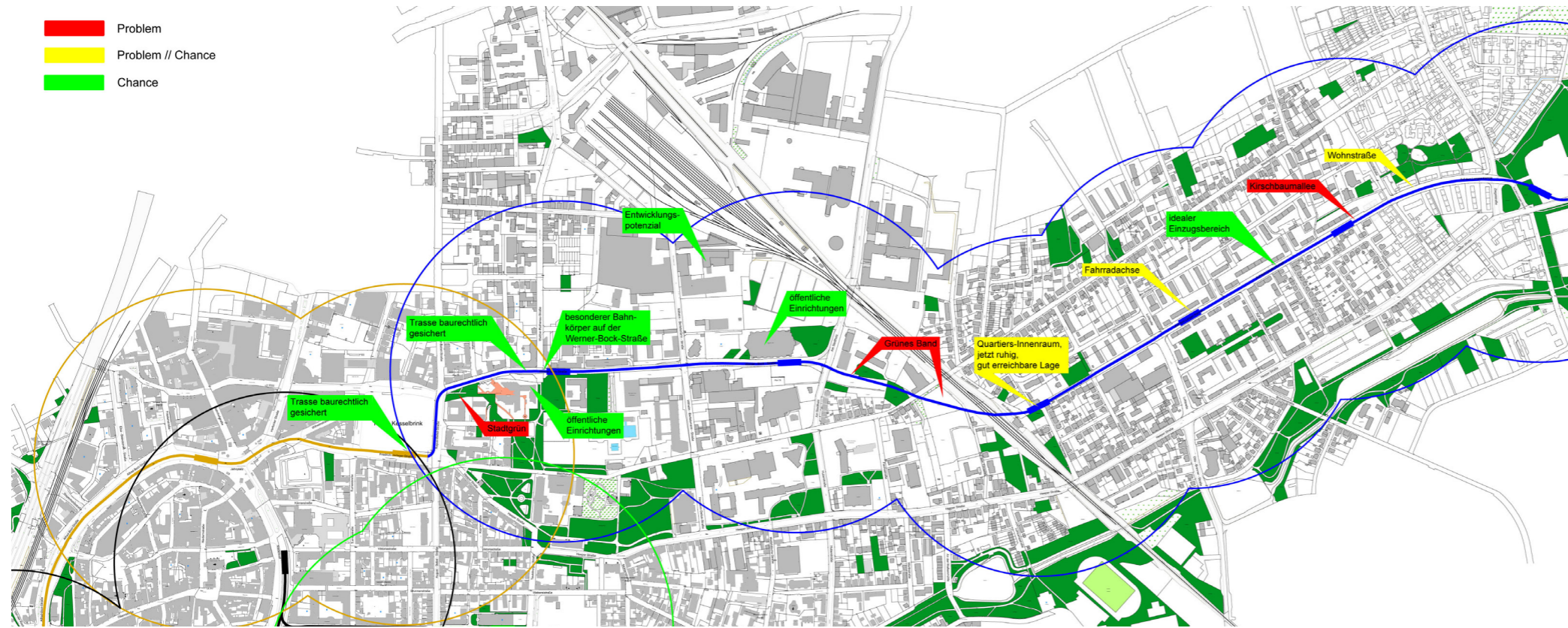
## Kosten

Kosten der Trasse Stadtbahn	In dieses Kriterium geht die <b>Fläche</b> des vom Stadtbahnbau betroffenen Verkehrsraums zwischen Kesselbrink und Radrennbahn ein, ebenso die Einschätzung des Ausmaßes erwarteter <b>Leitungsverlegungen</b> (z.B. Gas-, Wasser-, Fernwärmeleitungen). Von besonderer Bedeutung sind die <b>Bauwerke</b> zur Unterquerung der Eisenbahn am Ostbahnhof. Die Variante mit den geringsten Kosten erhält 5 Punkte, die mit den höchsten Kosten 1 Punkt. Die endgültige Bewertung ist wegen einer ausstehenden Klärung zu betroffenen Versorgungsleitungen noch nicht abgeschlossen.
--------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

# Trassenübersicht: Variante 1 / 1grün

## August-Bebel-Straße – Werner-Bock-Straße – Auf dem Langen Kampe

- Problem
- Problem // Chance
- Chance



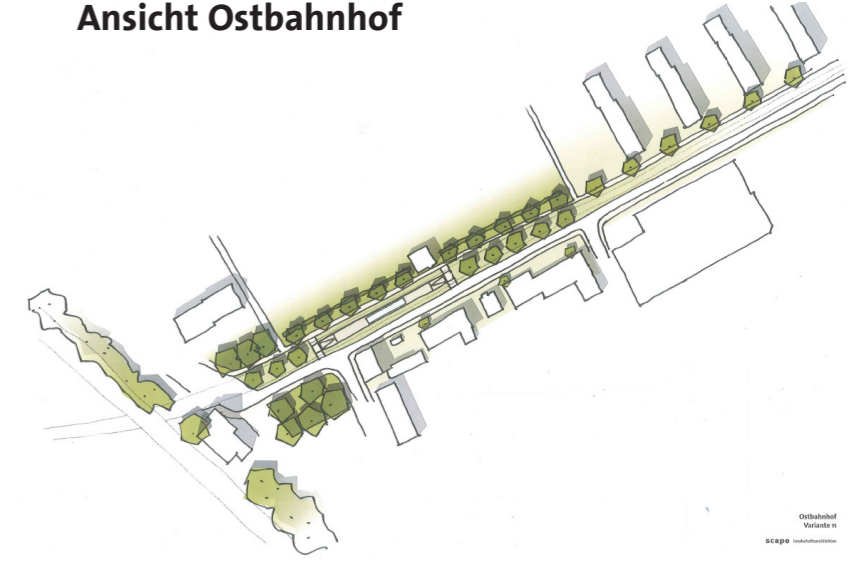
# ZUKUNFT MOBILELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

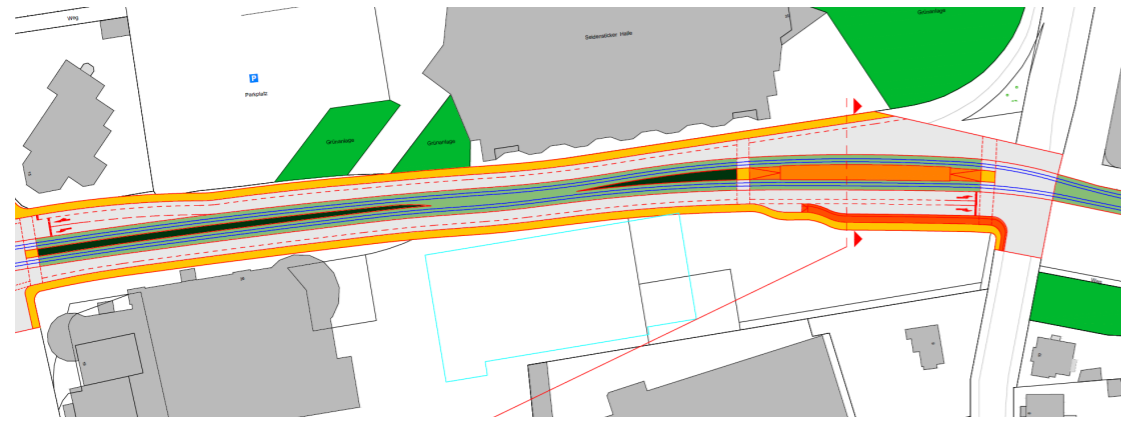
Ihr persönlicher Kontakt:  
Tel.: 0521 - 51 12 22  
info@zukunftmobilefeld.de



### Ansicht Ostbahnhof



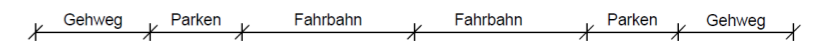
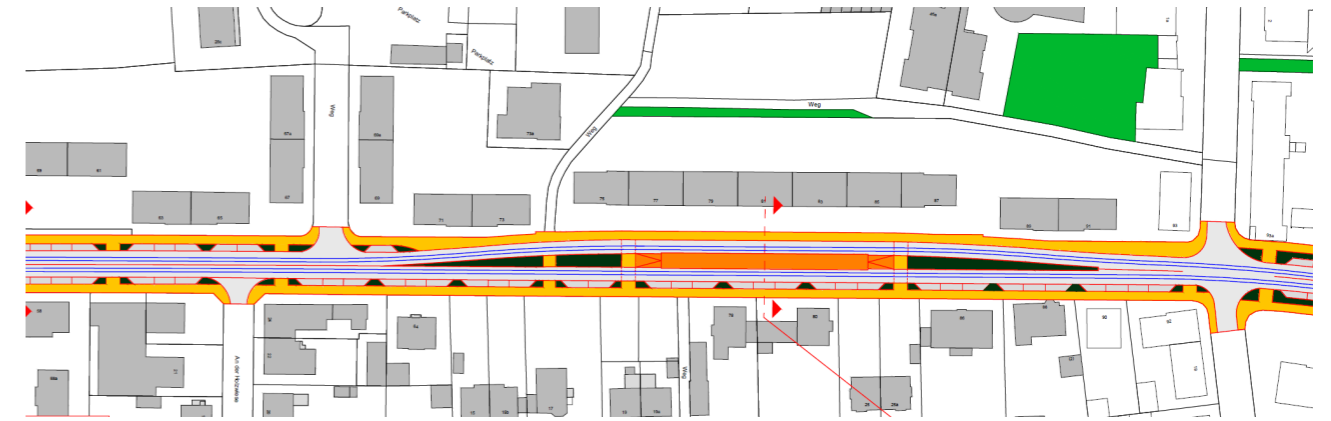
### Ausschnitt Seidensticker Halle



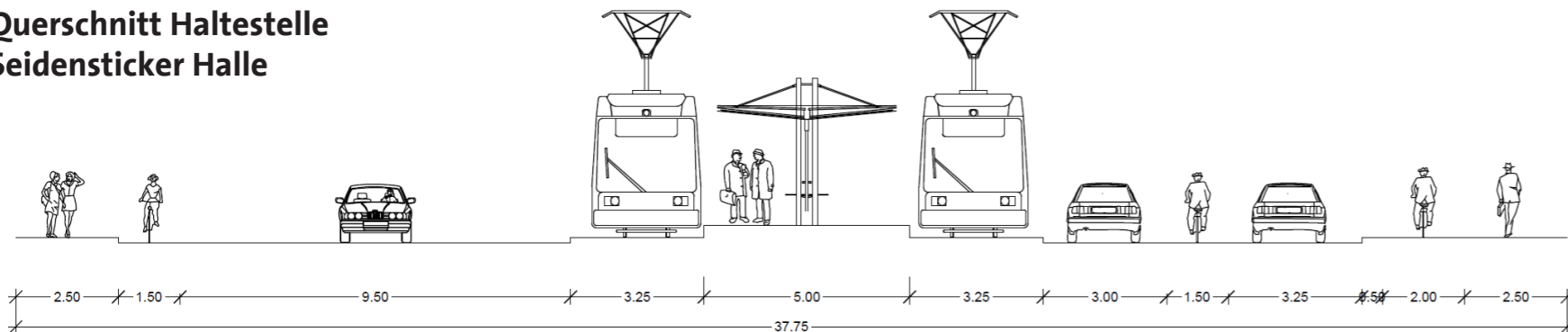
### Legende

- Gleisanlage
- besonderer Bahnkörper/ Rasengleis
- Bahnsteig
- Grün
- Fahrbahnfläche inkl. Radfahrstreifen
- Stellplätze
- Radweg
- Gehweg/ Aufstellflächen

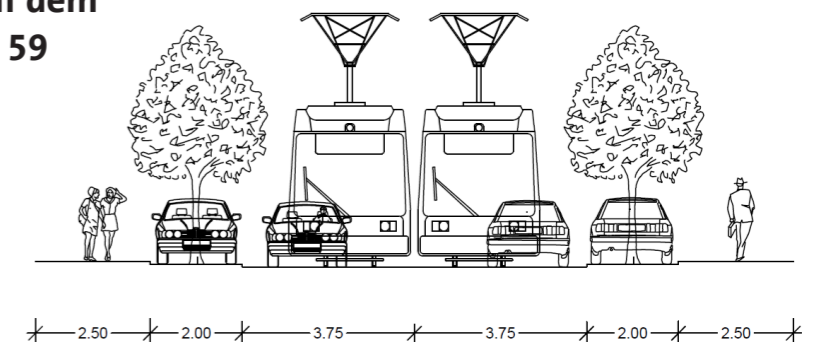
### Ausschnitt Auf dem Langen Kampe westlich Meinolfstraße



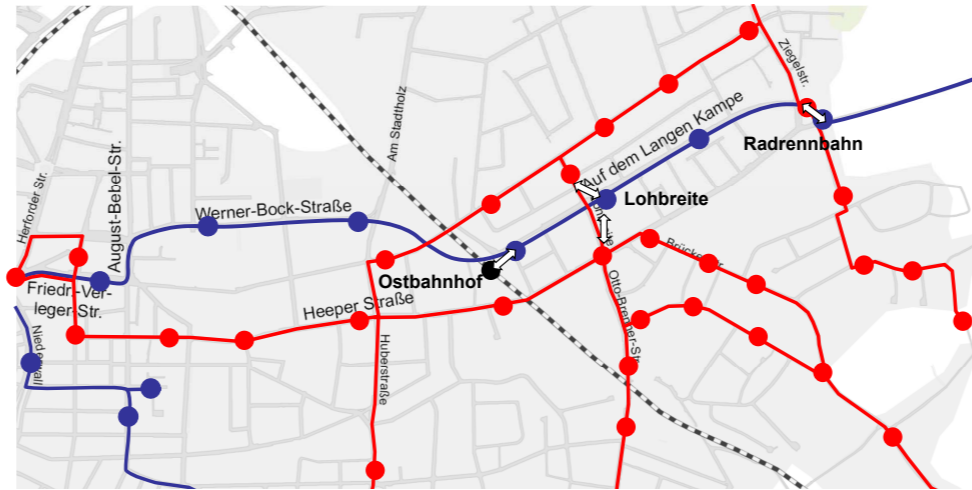
### Querschnitt Haltestelle Seidensticker Halle



### Querschnitt Auf dem Langen Kampe 59



**Trassenbewertung: Variante 1 / 1grün**  
August-Bebel-Straße – Werner-Bock-Straße –  
Auf dem Langen Kampe



**ZUKUNFT MOBILELEFELD.**

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

Ihr persönlicher Kontakt:  
Tel.: 0521 - 51 12 22  
info@zukunftmobilefeld.de

- Stadtbahn (mit Haltestellen)
- Ergänzendes Busnetz (mit Haltestellen)

**Fahrgastbelange und Betrieb**

Insgesamt liegen die Varianten 1 und 1 grün (letztere führt über einen autofreien, begrünten Bereich Auf dem langen Kampe) bei der Bewertung von Fahrgastbelangen und Betrieb im Mittelfeld. Es fallen die vergleichsweise lange Fahrtzeit zwischen Kesselbrink und Radrennbahn und die langen Umsteigewege an der Lohbreite auf. Im Hinblick auf den Anteil an besonderem Bahnkörper unterscheiden sich die Varianten 1 und 1grün deutlich.

Erschlossene Einwohner und Einrichtungen	<b>3</b>	Potenzial: 14,6 Mio. Wege/Jahr
Räumliche Überschneidung der Einzugsbereiche von Bus und Stadtbahn	<b>3</b>	Westlich des Ostbahnhofes keine Überschneidung von Bus- und Stadtbahnnetz Östlich der Regionalbahnlinie deutliche Überschneidungsbereiche von Bus- und Stadtbahnnetz, da Bus- und Stadtbahnnetz in geringem Abstand zueinander parallel verlaufen (Stadtbahn über Auf dem Langen Kampe, Busachsen in der Bleichstraße sowie im westlichen Abschnitt in der Heeper Straße)
Fahrzeit	<b>1</b>	8,85 min. Fahrzeit zwischen Kesselbrink und Radrennbahn
Anbindung Betriebshof	<b>3</b>	Anbindung auf kurzem Weg von der Werner-Bock-Straße über Wilhelm-Bertelsmann-Straße möglich; jedoch Grundstückseingriff erforderlich
Qualität der Umsteigemöglichkeiten Stadtbahn/Bus	<b>1</b>	Haltestelle An der Lohbreite: Fußwegeentfernung von mehr als 100 m zwischen Stadtbahn- und Bushaltestelle
Längenanteil besonderer Bahnkörper	<b>3 (Var. 1)</b>	Ca. 70% besonderer Bahnkörper, da die Bahn im Bereich Auf dem Langen Kampe den Straßenraum gemeinsam mit dem Pkw-Verkehr nutzt
	<b>5 (1grün)</b>	Ca. 100% besonderer Bahnkörper, da die Bahn im Bereich Auf dem Langen Kampe auf einem begrünten Gleisbett gesondert vom Pkw-Verkehr verläuft

Erhalt und Förderung der Fußwegeverbindungen	<b>5 (Var. 1)</b>	Verbesserungen im Bereich der Werner-Bock-Straße; verbesserte Unterquerung der Bahntrasse am Ostbahnhof; keine negativen Auswirkungen
	<b>4 (1grün)</b>	Verbesserungen im Bereich der Werner-Bock-Straße und der Eisenbahnquerung; Auf dem Langen Kampe abschnittsweise gemeinsame Führung des Anliegerverkehrs mit dem Rad-/Fußweg

**Stadtgestaltung und Stadtgrün**

Aufwertungspotenzial Stadtgestaltung	<b>2</b>	Aufwertungspotenzial auf der Werner-Bock-Straße durch die Anlage „grüner Inseln“ (Bäume, Rasengleis) im Straßenraum Trassenverlauf durch das Grüne Band (Zerschneidungswirkung) Minimierung der Aufwertungspotenziale Bahnhofsvorplatz (Ostbahnhof) Eingriff in das einzigartige Siedlungsensemble Auf dem Langen Kampe
Städtebauliches Entwicklungspotenzial	<b>3</b>	Zukünftige Entwicklungsflächen (FH-Standorte an der Werner-Bock-Straße) werden erschlossen; Querung am Ostbahnhof erfordert größere Eingriffe
Eingriff in Grünflächen	<b>1</b>	Eingriffe in alten Baumbestand am Kesselbrink/ Verlust der grünen Platzeinfassung; Beeinträchtigung des öffentlichen Grünzuges im Bereich August-Bebel-Straße/ Werner-Bock-Straße; Eingriff in den straßenbegleitenden Baumbestand der Werner-Bock Straße; Eingriffe in Grabelandflächen und Spielplatz im Grünen Band sowie bei der Querung am Ostbahnhof; Eingriff in die Zierkirschenallee Auf dem Langen Kampe
Erhalt von Grünzügen/ Grünkonzept	<b>2</b>	Zerschneidung des Grünen Bandes (Wegeverbindungen) Beeinträchtigung der Grünverbindung zw. Innenstadt und Heeper Fichten
Inanspruchnahme/Erreichbarkeit Spiel-/Sportflächen	<b>2</b>	Spielbereich im Grünen Band beeinträchtigt; Verschlechterung Erreichbarkeit Spielflächen Auf dem Langen Kampe
Aufwertungspotenzial Stadtgrün	<b>1 (Var. 1)</b>	Variante 1grün hat Vorteile bei der Kompensation der Eingriffe, da der Alleecharakter des Langen Kampe durch Neupflanzungen neben dem Rasengleis in den Hofbereichen erhalten werden kann.
	<b>2 (1grün)</b>	

**Straßenverkehr** Die Variante 1 überlagert auf der Werner-Bock-Straße belastete Bereiche des Straßennetzes.

Leistungsfähigkeit der Knoten	<b>4</b>	Nur geringe zusätzliche Einschränkungen, z.B. an der Querung Am Stadtholz
Verdrängung des Individualverkehrs ins übrige Straßennetz	<b>3</b>	Verdrängungswirkung auf der Werner-Bock-Straße
Stellplatzbilanz	<b>2 (Var. 1)</b>	Mittlerer Stellplatzverlust
	<b>1 (1grün)</b>	Hoher Stellplatzverlust
Erhalt und Förderung der Radwegeverbindungen	<b>2 (Var. 1)</b>	Ersatz von Radfahrstreifen durch Schutzstreifen entlang der Werner-Bock-Straße Verbesserung von Querungen an der Markgrafenstraße und am Stadtholz Verbesserte Unterquerung der Bahntrasse am Ostbahnhof
	<b>1 (1grün)</b>	Ersatz von Radfahrstreifen durch Schutzstreifen entlang der Werner-Bock-Straße Verbesserung von Querungen an der Markgrafenstraße und am Stadtholz Verbesserte Unterquerung der Bahntrasse am Ostbahnhof Auf dem Langen Kampe abschnittsweise gemeinsame Führung des Anliegerverkehrs mit dem Rad-/Fußweg

**Anwohnerbelange**

Da diese Variante über weite Teile durch Wohngebiete mit geringer Vorbelastung verläuft, fallen die Lärmimmissionen hier stärker ins Gewicht. Die Eingriffe in private oder öffentliche Grundstücke sind bei diesen Varianten sehr hoch.

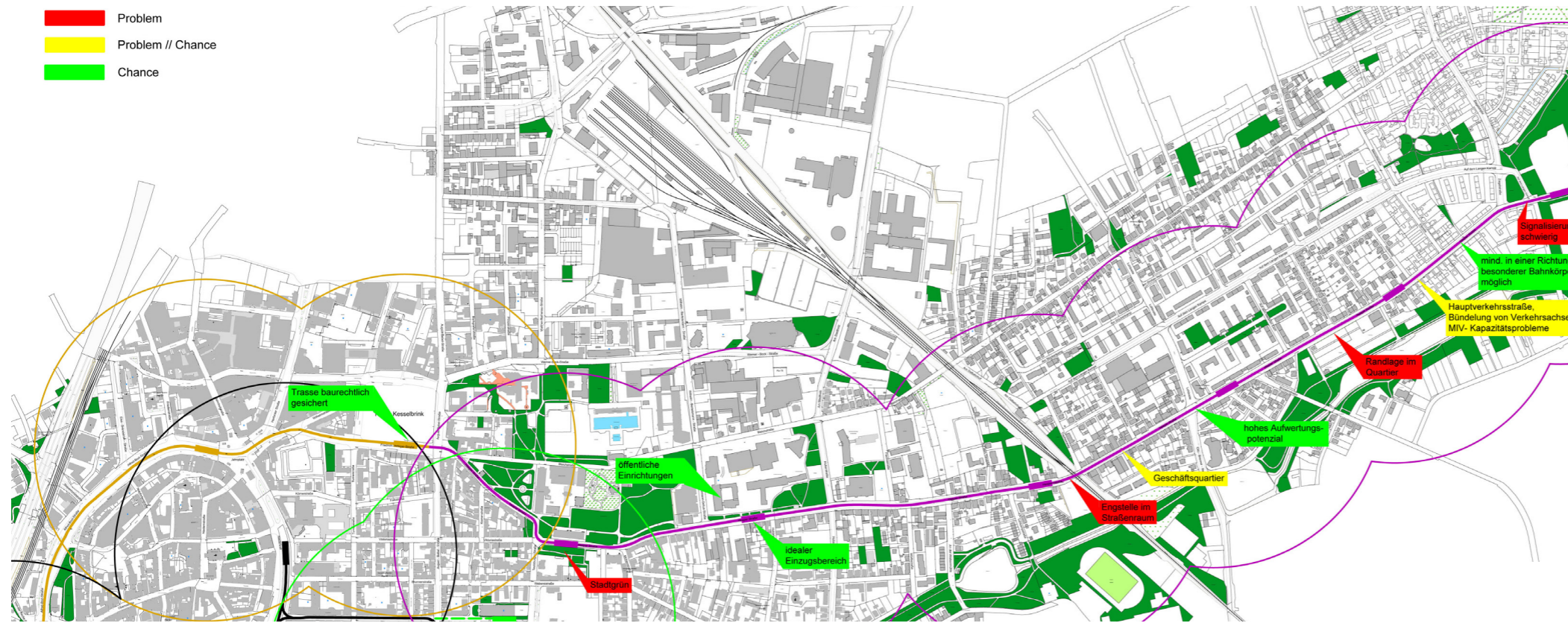
Durch die Stadtbahn verursachte Lärmeinwirkung auf angrenzende Nutzungen	<b>1</b>	Bewertungsfaktor 56,36
Eingriff in öffentliche und private Grundstücke	<b>1 (Var. 1)</b>	2 betroffene Gebäude; stärkerer Eingriff in angrenzende Parzellen notwendig
	<b>1 (1grün)</b>	2 betroffene Gebäude; stärkerer Eingriff in angrenzende Parzellen notwendig

**Kosten**

Die endgültige Bewertung ist wegen einer ausstehenden Klärung zu betroffenen Versorgungsleitungen noch nicht abgeschlossen. Die Kosten für die Unterquerung des Ostbahnhofs schlagen negativ zu Buche.

# Trassenübersicht: Variante 5 Heeper Straße

- Problem
- Problem // Chance
- Chance



## ZUKUNFT MOBIELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

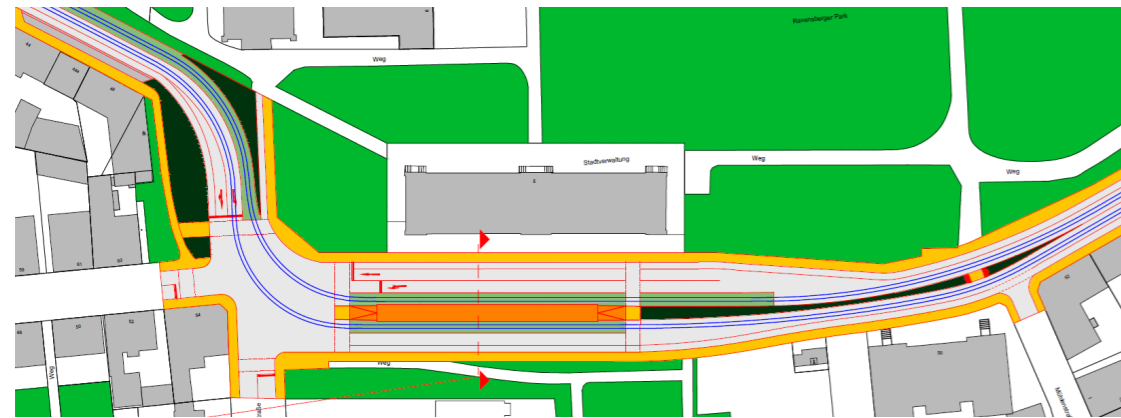
Ihr persönlicher Kontakt:  
Tel.: 0521 - 51 12 22  
info@zukunftmobielefeld.de



### Ansicht Haltestelle Lohbreite



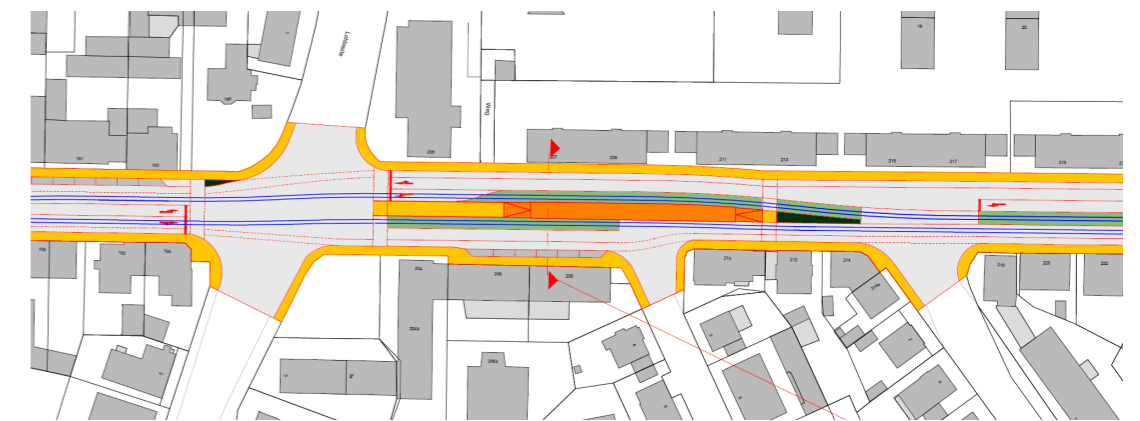
### Ausschnitt Haltestelle Ravensberger Park



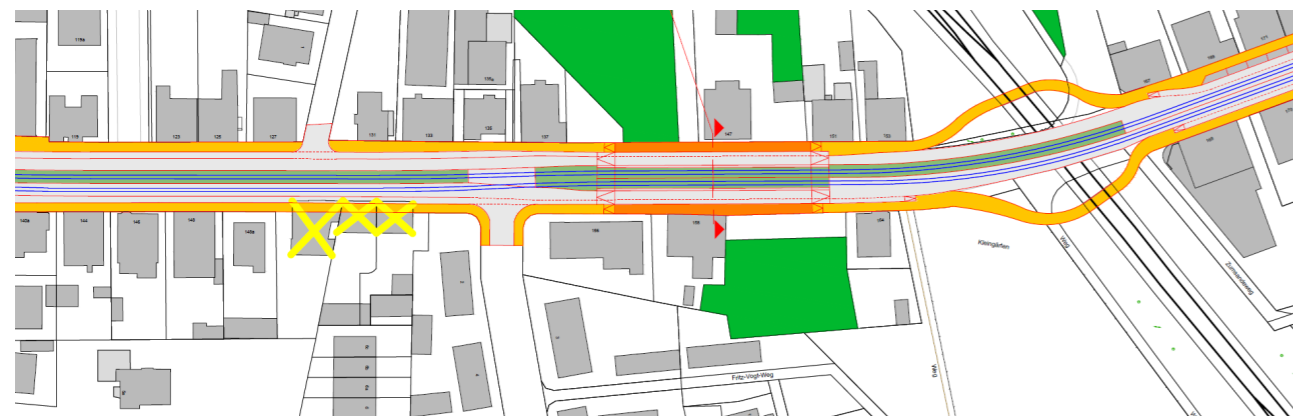
### Legende

- Gleisanlage
- besonderer Bahnkörper/ Rasengleis
- Bahnsteig
- Grün
- Fahrbahnfläche inkl. Radfahrstreifen
- Stellplätze
- Radweg
- Gehweg/ Aufstellflächen

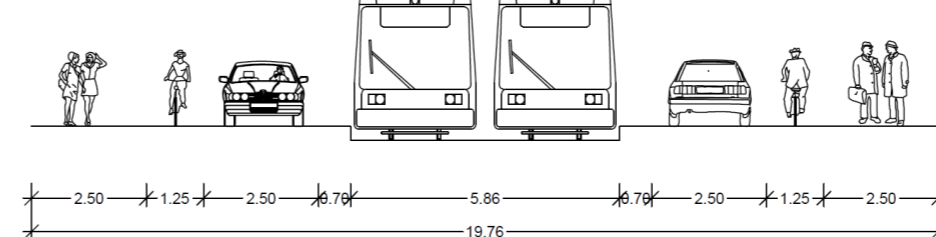
### Ausschnitt Haltestelle Lohbreite



### Ausschnitt Haltestelle Ostbahnhof



### Querschnitt Haltestelle Ostbahnhof (Heeper Straße)

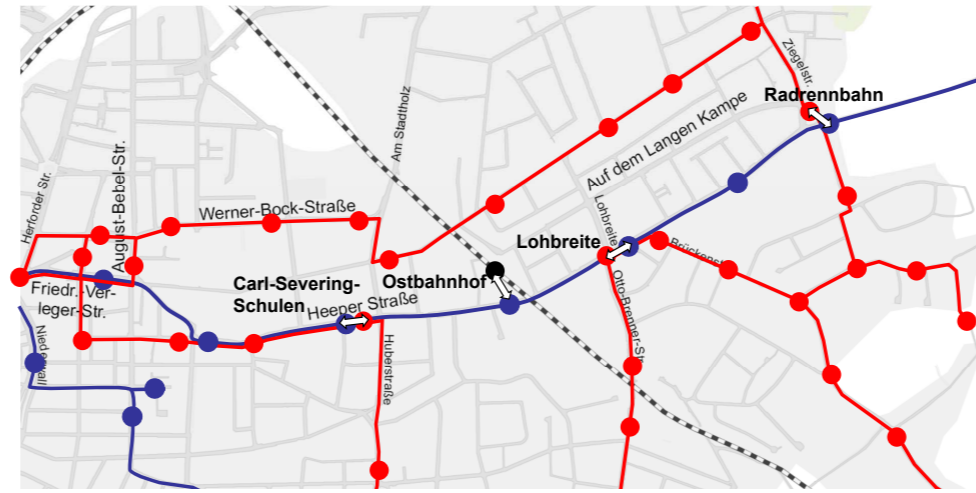


### Blick von der Lohbreite in die Heeper Straße Richtung Ostbahnhof





## Trassenbewertung: Variante 5 Heeper Straße



## ZUKUNFT MOBIELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

Ihr persönlicher Kontakt:  
Tel.: 0521 - 51 12 22  
info@zukunftmobielefeld.de

- Stadtbahn (mit Haltestellen)
- Ergänzendes Busnetz (mit Haltestellen)



### Fahrgastbelange und Betrieb

Variante 5 liegt bei diesem Kriterienblock in der Spitzengruppe. Positiv fallen die überdurchschnittlich gute Erschließungswirkung, die effektive Abstimmung mit dem ergänzenden Busnetz sowie die kurze Fahrzeit auf. Die Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahn und Bus liegen mit Fußwegen von ca. 50 bis 100 m Länge an der Lohbreite und den Carl-Severing-Schulen im Mittelfeld. Negativ werden die Anbindung an den Betriebshof sowie der geringe Anteil an besonderem Bahnkörper bewertet.

Erschlossene Einwohner und Einrichtungen	5	Potenzial: 15,1 Mio. Wege/Jahr
Räumliche Überschneidung der Einzugsbereiche von Bus und Stadtbahn	5	Keine Überschneidungsbereiche von Bus- und Stadtbahnnetz
Fahrzeit zwischen Kesselbrink und Radrennbahn	5	8,25 min.
Anbindung Betriebshof	1	Anbindung von der Heeper Straße über Am Stadtholz möglich, relativ lange Verbindungsstrecke erforderlich
Qualität der Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahn und Bus	3	Haltestelle an der Lohbreite: Fußwegeentfernung ca. 50 bis 100 m Haltestelle an den Carl-Severing-Schulen: Fußwegentfernung ca. 50 bis 100 m
Längenanteil besonderer Bahnkörper	1	Ca. 49% besonderer Bahnkörper, da die Trasse in der Heeper Straße nur in Teilbereichen stadteinwärts unabhängig vom Straßenverkehr verläuft

### Straßenverkehr

Die Variante 5 überlagert auf der gesamten Heeper Straße stark belastete Bereiche des Straßennetzes.

Leistungsfähigkeit der Knoten	3	Einschränkungen z.B. an der Teutoburger Straße, Huberstraße und Lohbreite
Verdrängung des Individualverkehrs ins übrige Straßennetz	1	Hohe Verdrängungswirkung auf der Heeper Straße
Stellplatzbilanz	1	Hoher Stellplatzverlust
Erhalt und Förderung der Radwegeverbindungen	5	Radweg entlang der Heeper Straße möglich Beengte Führung im Bereich der Eisenbahnquerung
Erhalt und Förderung der Fußwegeverbindungen	3	Fußwegeverbindungen werden kaum verändert

### Stadtgestaltung und Stadtgrün

Aufwertungspotenzial Stadtgestaltung	3	Chancen zur Aufwertung entlang der Heeper Straße durch Baumpflanzungen und die Anlage „grüner Inseln“ (Bäume und Rasengleis) Entlang des Ravensberger Parks muss besonderes Augenmerk auf den Erhalt der historischen Mauern gelegt werden Potenzial zur Neuordnung der Flächen an den Berufsschulen
Städtebauliches Entwicklungspotenzial	3	An der Heeper Straße zwischen Bahndamm und Lohbreite bestehen sowohl Chancen als auch Risiken für den zentralen Versorgungsbereich (Einzelhandel). Diese hängen von der Gestaltung/Positionierung der Haltestelle ab, da im Haltestellenbereich keine Parkplätze im Straßenraum möglich sind.
Eingriff in Grünflächen	2	Eingriff in die Grünfläche unter Verlust des Altbaumbestandes an der Kreuzung Heeper Straße/ Teutoburger Straße Eingriff in die halböffentlichen Grünflächen/ Fußwegeverbindungen im Bereich der Carl-Severing-Schulen
Erhalt von Grünzügen/ Grünkonzept	2	Eingriff in die Grünfläche an der Kreuzung Heeper Straße/Teutoburger Straße
Inanspruchnahme/Erreichbarkeit Spiel-/Sportflächen	3	Keine wesentliche Änderung
Aufwertungspotenzial Stadtgrün	3	Potenziale zur Aufwertung der Freiraumqualität an der Heeper Straße durch Neuordnung/Neugestaltung des Straßenraums

### Anwohnerbelange

Die stärkere Vorbelastung der Heeper Straße durch Lärmimmissionen führt hier zu einer positiven Bewertung. Die Eingriffe in private oder öffentliche Grundstücke sind sehr gering.

Durch die Stadtbahn verursachte Lärmeinwirkung auf angrenzende Nutzungen	5	Bewertungsfaktor 48,37
Eingriff in öffentliche und private Grundstücke	5	5 betroffene Gebäude; geringer Eingriff in angrenzende Parzellen notwendig

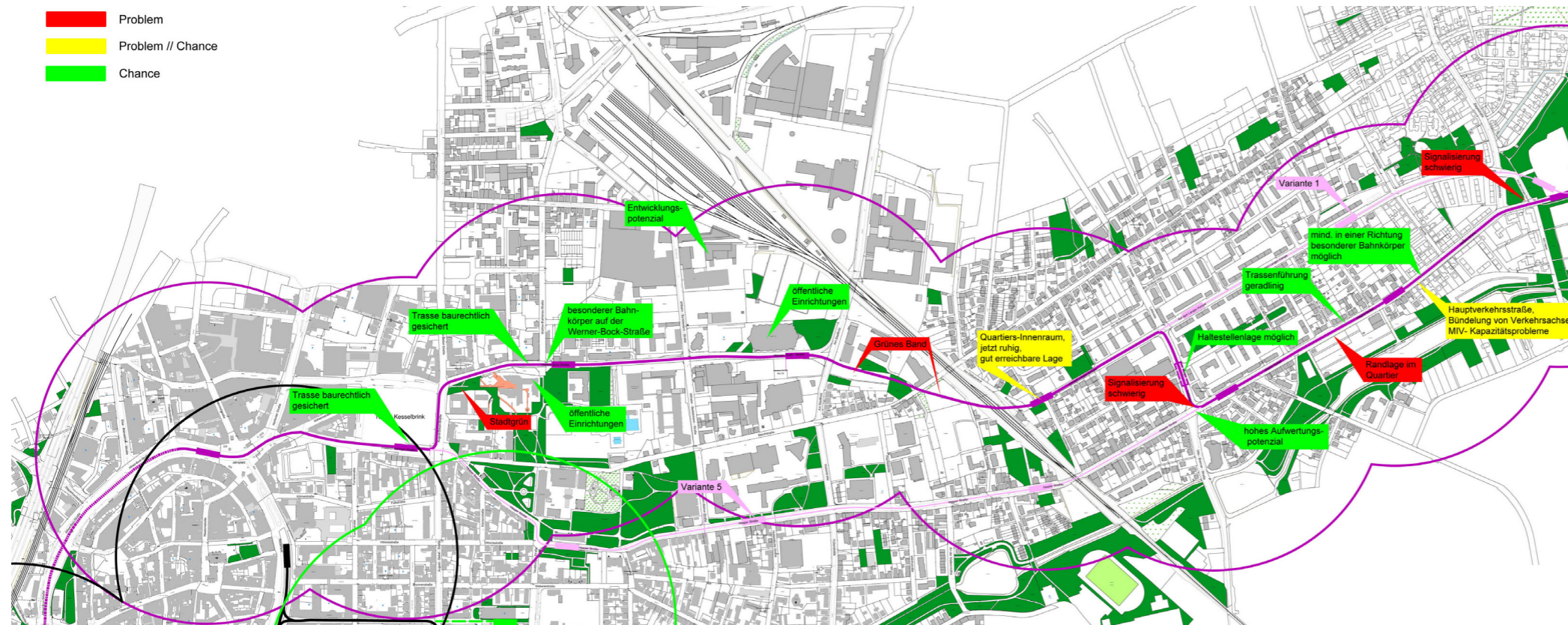
### Kosten

Die endgültige Bewertung ist wegen einer ausstehenden Klärung zu betroffenen Versorgungsleitungen noch nicht abgeschlossen.

## Trassenübersicht: Variante 10

### August-Bebel-Straße – Werner-Bock-Straße – Auf dem Langen Kampe – Lohbreite – Heeper Straße

- Problem
- Problem // Chance
- Chance



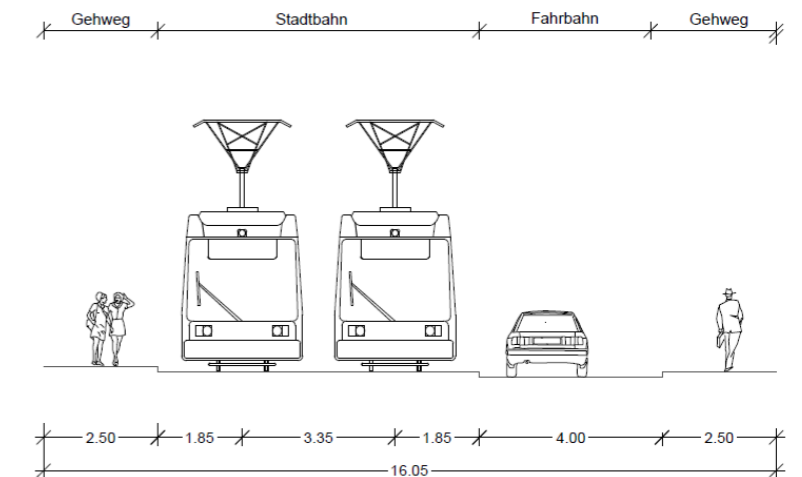
## ZUKUNFT MOBILELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

Ihr persönlicher Kontakt:  
Tel.: 0521 - 51 12 22  
info@zukunftmobilefeld.de



### Querschnitt Auf dem Langen Kampe 23



### Ausschnitt Werner-Bock-Straße



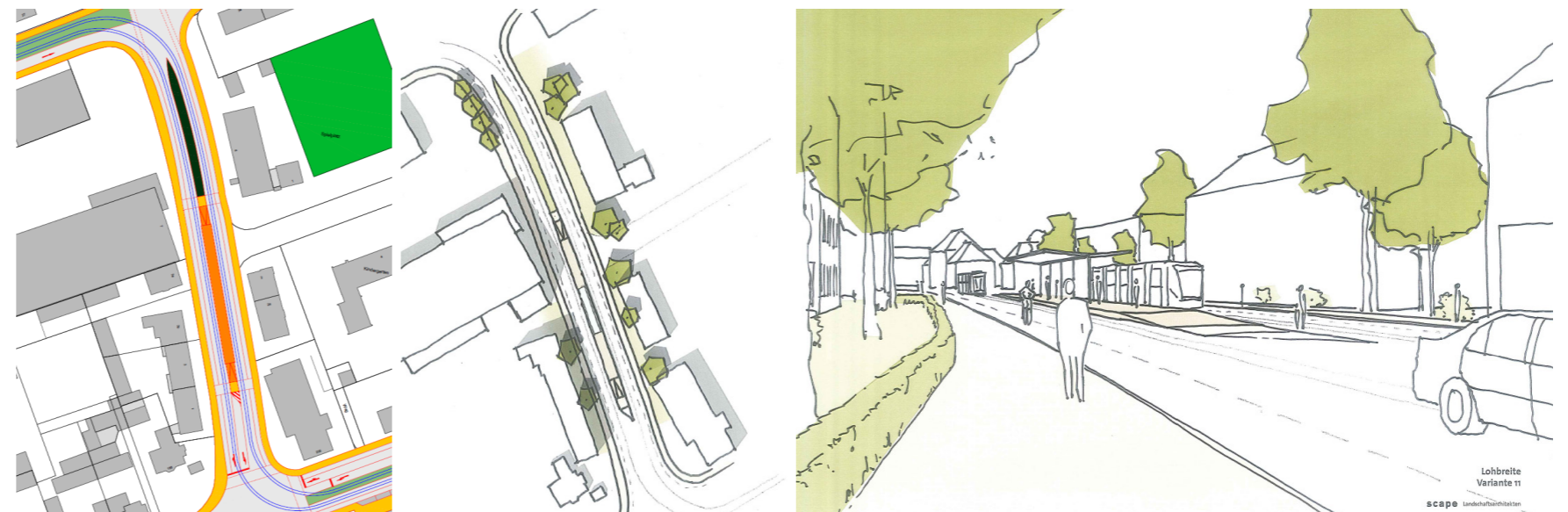
### Ausschnitt Ostbahnhof



### Legende

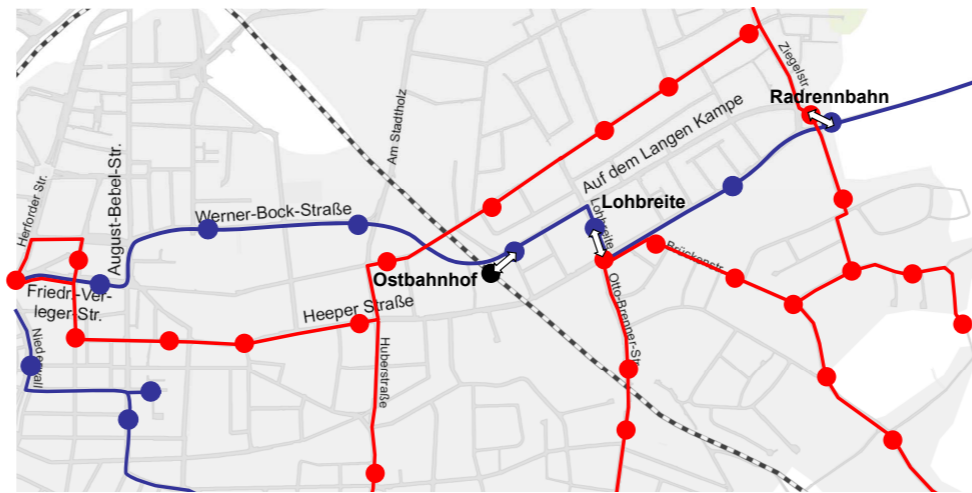
- Gleisanlage
- besonderer Bahnkörper/ Rasengleis
- Bahnsteig
- Grün
- Fahrbahnfläche inkl. Radfahrstreifen
- Stellplätze
- Radweg
- Gehweg/ Aufstellflächen

### Haltestelle Lohbreite: Lageplan und Ansichten



## Trassenbewertung: Variante 10

August-Bebel-Straße – Werner-Bock-Straße – Auf dem Langen Kampe – Lohbreite – Heeper Straße



## ZUKUNFT MOBILELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

Ihr persönlicher Kontakt:  
Tel.: 0521 - 51 12 22  
info@zukunftmobilefeld.de

- Stadtbahn (mit Haltestellen)
- Ergänzendes Busnetz (mit Haltestellen)



### Fahrgastbelange und Betrieb

Die Variante 10 liegt bei diesem Kriterienblock in der Gruppe mit den wenigsten Punkten. Es fallen insbesondere die unterdurchschnittliche Erschließungswirkung, die vergleichsweise lange Fahrzeit sowie die Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahn und Bus mit Fußwegen von über 100 m auf. Durchschnittlich werden die räumliche Überschneidung mit dem Busnetz, die Anbindung an den Betriebshof sowie der Anteil an besonderem Bahnkörper bewertet.

Erschlossene Einwohner und Einrichtungen	1	Potenzial: 13,9 Mio. Wege/Jahr, da die Trasse z.T. durch Gebiete mit geringeren Einwohnerpotenzialen führt (v.a. Werner-Bock-Straße im Bereich der Seidensticker Halle und östliche Heeper Straße)
Räumliche Überschneidung der Einzugsbereiche von Bus und Stadtbahn	3	Keine Überschneidung von Bus- und Stadtbahnnetz westlich des Ostbahnhofes Überschneidungsbereiche von Bus- und Stadtbahnnetz östlich des Ostbahnhofes bis zur Lohbreite, da Bus- und Stadtbahnnetz in geringem Abstand zueinander parallel verlaufen (Stadtbahn Auf dem Langen Kampe, Busachse in der Bleichstraße)
Fahrzeit zwischen Kesselbrink und Radrennbahn	2	8,8 min.
Anbindung Betriebshof	3	Anbindung auf kurzem Weg von der Werner-Bock-Straße über Wilhelm-Bertelsmann-Straße möglich; jedoch Grundstückseingriff erforderlich
Qualität der Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahn und Bus	1	Haltestelle an der Lohbreite: Fußwegeentfernung von mehr als 100 m zwischen Stadtbahn- und Bushaltestelle
Längenanteil besonderer Bahnkörper	3	Ca. 79% besonderer Bahnkörper, da die Trasse in der Heeper Straße nur in Teilbereichen stadteinwärts unabhängig vom Straßenverkehr verläuft

### Straßenverkehr

Variante 10 überlagert auf der Werner-Bock-Straße und auf der östlichen Heeper Straße belastete Bereiche des Straßennetzes.

Leistungsfähigkeit der Knoten	2	Einschränkungen an der Querung Am Stadtholz und an der Lohbreite, dort wird heute nachrangige Straße stärker betont
Verdrängung des Individualverkehrs ins übrige Straßennetz	2	Verdrängungswirkung auf der Werner-Bock-Straße und auf der östlichen Heeper Straße
Stellplatzbilanz	2	Mittlerer Stellplatzverlust
Erhalt und Förderung der Radwegeverbindungen	3	Ersatz von Radfahrstreifen durch Schutzstreifen entlang der Werner-Bock-Straße Verbesserung von Querungen an der Markgrafenstraße und am Stadtholz Radwege im Bereich der Heeper Straße möglich Verbesserung im Bereich der Querung der Eisenbahn
Erhalt und Förderung der Fußwegeverbindungen	5	Verbesserungen im Bereich Werner-Bock-Straße und Eisenbahnquerung Keine negativen Auswirkungen

### Stadtgestaltung und Stadtgrün

Aufwertungspotenzial Stadtgestaltung	2	Aufwertungspotenzial auf der Werner-Bock-Straße durch die Anlage „grüner Inseln“ (Bäume, Rasengleis) im Straßenraum; Trassenverlauf durch das Grüne Band (Zerschneidungswirkung); Minimierung der Aufwertungspotenziale Bahnhofsvorplatz (Ostbahnhof); An der Lohbreite Aufwertungspotenzial durch eine neue Haltestelle; enge stadträumliche Situation im westlichen Teil der Straße Auf dem Langen Kampe; Chancen zur Aufwertung entlang der Heeper Straße durch Baumpflanzungen und die Anlage „grüner Inseln“ (Bäume und Rasengleis)
Städtebauliches Entwicklungspotenzial	4	Zukünftige Entwicklungsflächen (FH-Standorte an der Werner-Bock-Straße) werden erschlossen Querung am Ostbahnhof erfordert größere Eingriffe Viele Nutzergruppen erhalten Anschluss an die Stadtbahn
Eingriff in Grünflächen	2	Eingriffe in alten Baumbestand am Kesselbrink/ Verlust der grünen Platzeinfassung; Beeinträchtigung des öffentlichen Grünzuges im Bereich August-Bebel-Straße/ Werner-Bock-Straße; Eingriff in den straßenbegleitenden Baumbestand der Werner-Bock-Straße; Eingriffe in Grabelandflächen und Spielplatz im Grünen Band sowie bei der Querung am Ostbahnhof; teilw. Eingriff in die Zierkirschenallee Auf dem Langen Kampe
Erhalt von Grünzügen/ Grünkonzept	2	Zerschneidung des Grünen Bandes (Wegeverbindungen)
Inanspruchnahme/Erreichbarkeit Spiel-/Sportflächen	3	Spielbereich im Grünen Band beeinträchtigt Verschlechterung Erreichbarkeit Spielflächen Auf dem Langen Kampe
Aufwertungspotenzial Stadtgrün	2	Potenziale zur Aufwertung der Freiraumqualität an der Heeper Straße durch Neuordnung/Neugestaltung des Straßenraums

### Anwohnerbelange

Der Verlauf dieser Variante durch Wohngebiete und die vergleichsweise große Streckenlänge führen zu einer negativen Bewertung im Lärmkriterium. Die Eingriffe in private oder öffentliche Grundstücke sind sehr hoch.

Durch die Stadtbahn verursachte Lärmeinwirkung auf angrenzende Nutzungen	2	Bewertungsfaktor 53,70
Eingriff in öffentliche und private Grundstücke	1	3 betroffene Gebäude; stärkerer Eingriff in angrenzende Parzellen notwendig

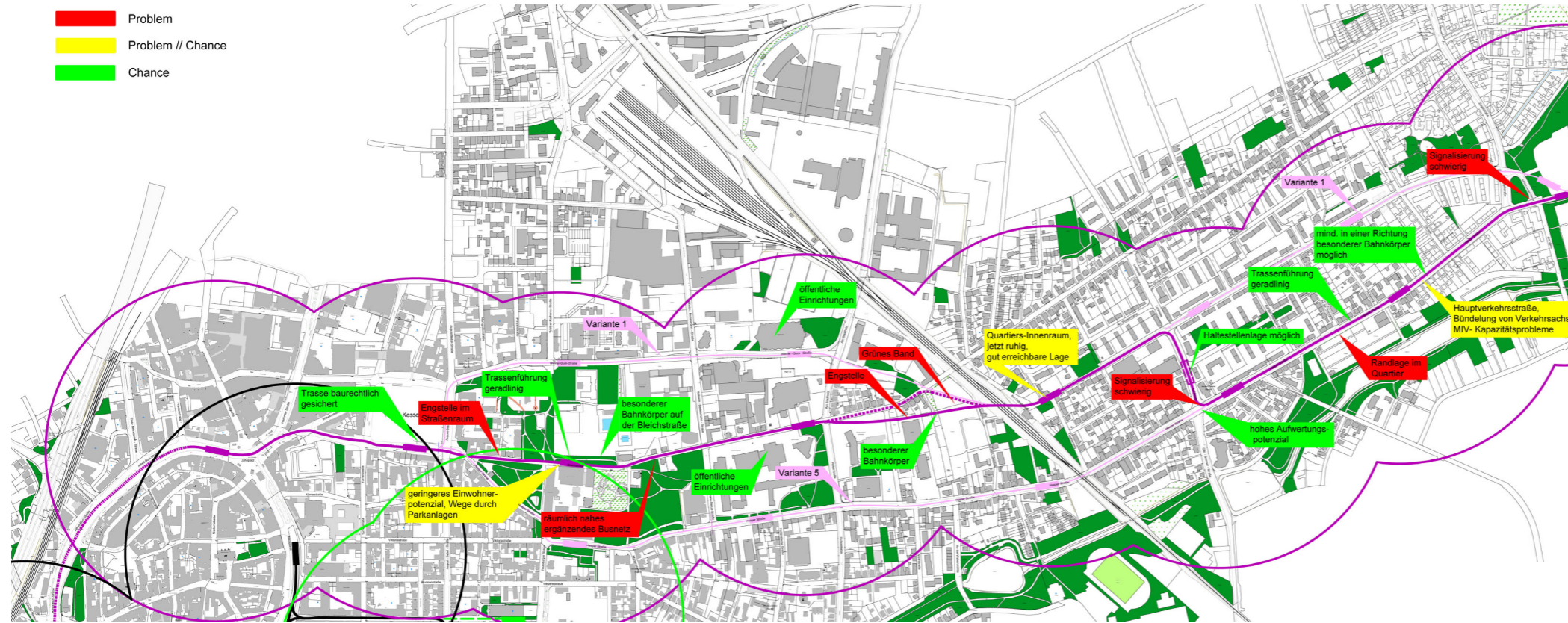
### Kosten

Die endgültige Bewertung ist wegen einer ausstehenden Klärung zu betroffenen Versorgungsleitungen noch nicht abgeschlossen. Die Kosten für die Unterquerung des Ostbahnhofes schlagen negativ zu Buche.

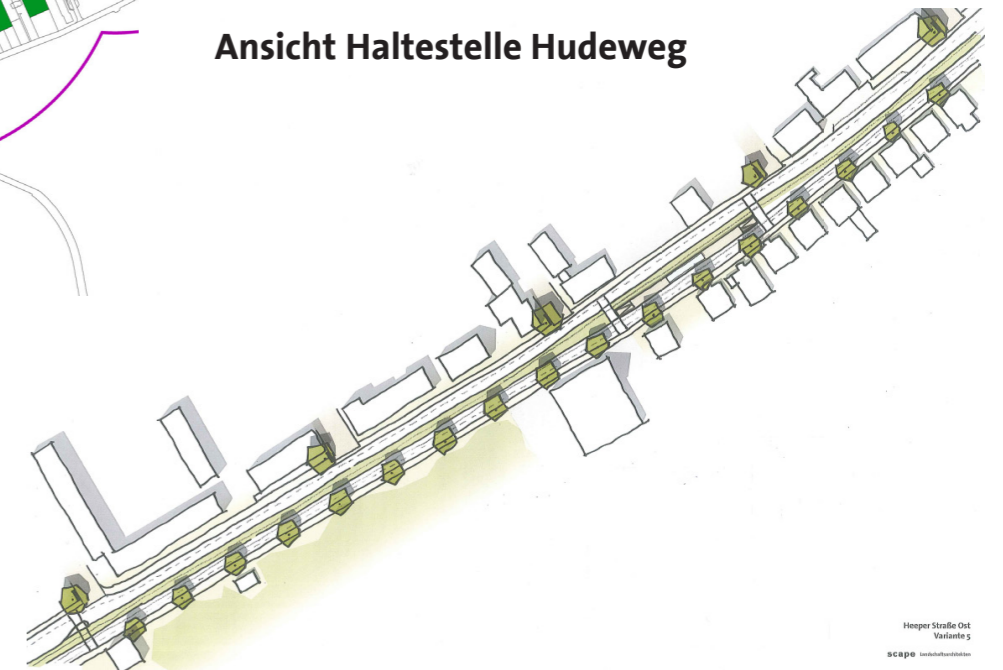
# Trassenübersicht: Variante 11a / 11b

## Bleichstraße – Auf dem Langen Kampe – Lohbreite – Heeper Straße

- Problem
- Problem // Chance
- Chance



Ansicht Haltestelle Hudeweg



Ausschnitt Bleichstraße / Grünes Band



Ausschnitt Heeper Straße vor Radrennbahn



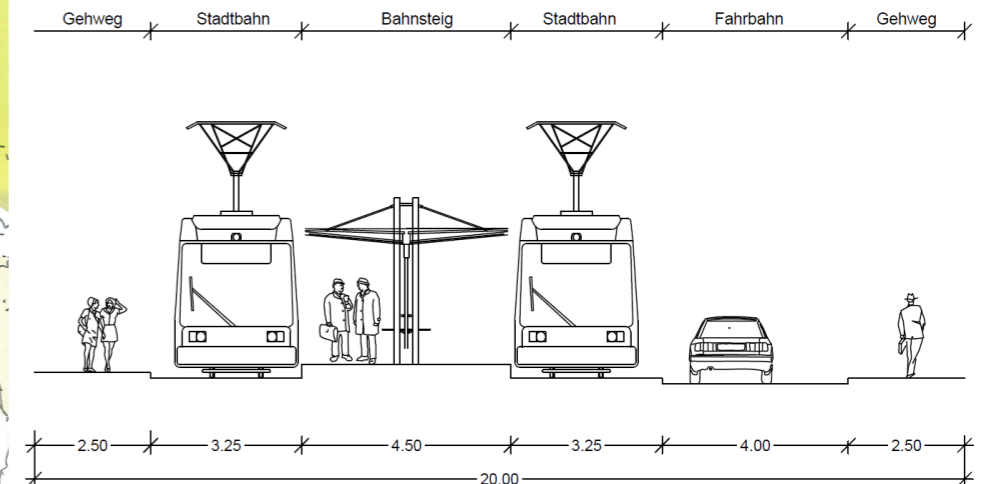
### Legende

- |                                                                        |                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <span style="color: blue;">—</span> Gleisanlage                        | <span style="background-color: lightgrey; border: 1px solid grey; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Fahrbahnfläche inkl. Radfahrstreifen |
| <span style="color: green;">—</span> besonderer Bahnkörper/ Rasengleis | <span style="background-color: lightgrey; border: 1px solid grey; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Stellplätze                          |
| <span style="color: orange;">—</span> Bahnsteig                        | <span style="background-color: orange; border: 1px solid orange; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Radweg                                |
| <span style="color: darkgreen;">—</span> Grün                          | <span style="background-color: yellow; border: 1px solid yellow; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Gehweg/ Aufstellflächen               |

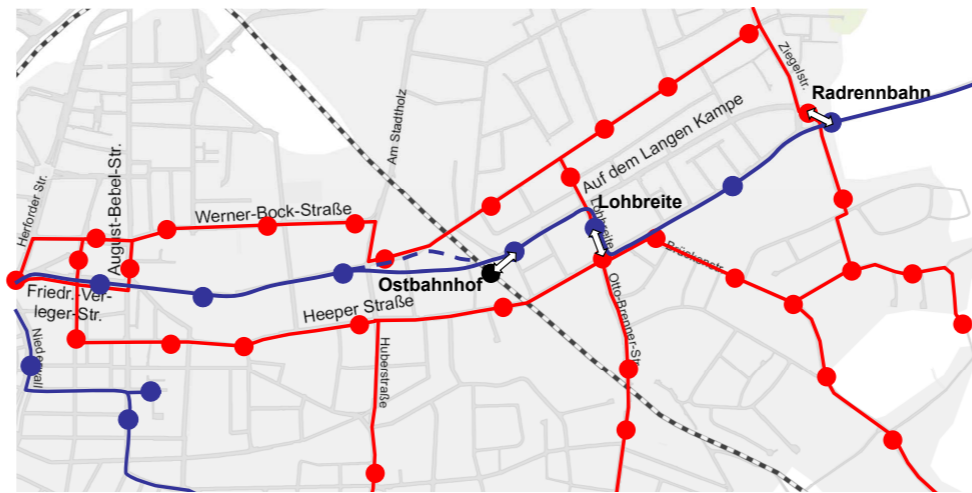
Blick Auf dem Langen Kampe von der Hanfstraße zum Ostbahnhof



Querschnitt Haltestelle Ostbahnhof (Auf dem Langen Kampe)



**Trassenbewertung: Variante 11a / 11b**  
Bleichstraße – Auf dem Langen Kampe –  
Lohbreite – Heeper Straße



**ZUKUNFT MOBILELEFELD.**

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

Ihr persönlicher Kontakt:  
Tel.: 0521 - 51 12 22  
info@zukunftmobilefeld.de

- Stadtbahn (mit Haltestellen)
- Ergänzendes Busnetz (mit Haltestellen)



**Fahrgastbelange und Betrieb**

Die Variante 11 a (Grünzug) / 11b (Bleichstraße) liegt bei der Bewertung von Fahrgastbelangen und Betrieb in der Gruppe mit den wenigsten Punkten, wobei die Variante 11a in den Punkten Fahrzeit und Anteil an besonderem Bahnkörper etwas besser bewertet wird. Es fallen bei beiden Varianten die vergleichsweise geringe Zahl erschlossener Einwohner, die teilweise deutlichen Überschneidungsbereiche von Bus- und Stadtbahnnetz, die ungünstige Anbindung des Betriebshofs und die teilweise weiten Wege zwischen Stadtbahn- und Bushaltestellen auf.

Erschlossene Einwohner und Einrichtungen	2	Potenzial: 14,3 Mio. Wege/Jahr, da die Trasse z.T. durch Gebiete mit geringeren Einwohnerpotenzialen führt (v.a. Bereich Ravensberger Park und östliche Heeper Str.)
Räumliche Überschneidung der Einzugsbereiche von Bus und Stadtbahn	1	Deutliche Überschneidungsbereiche von Bus- und Stadtbahnnetz zwischen Kesselbrink und Lohbreite, da Bus- und Stadtbahnnetz in geringem Abstand zueinander parallel verlaufen (Stadtbahn über Bleichstraße, Busverkehr über Werner-Bock-Straße und Heeper Straße)
Fahrzeit zwischen Kesselbrink und Radrennbahn	4 (V. 11a) 3 (V. 11b)	8,5 min. 8,65 min.
Anbindung Betriebshof	1	Anbindung von der Bleichstraße über Wilhelm-Bertelsmann-Straße oder über Am Stadtholz möglich; mittellange Verbindungsstrecke mit baulichem Eingriff erforderlich
Qualität der Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahn und Bus	2	Mehrere Verknüpfungsmöglichkeiten an der Lohbreite sind positiv, allerdings Fußwegeentfernung von über 100 m
Längenanteil besonderer Bahnkörper	3 (V. 11a) 2 (V. 11b)	Ca. 78% besonderer Bahnkörper, da die Trasse in der Heeper Straße nur in Teilbereichen stadteinwärts unabhängig vom Straßenverkehr verläuft. In der Bleichstraße/ im Grünzug ist in Variante 11a die Führung auf besonderem Bahnkörper möglich Ca. 63% besonderer Bahnkörper

**Straßenverkehr** Die Variante 11 überlagert ab der Lohbreite stark belastete Bereiche im Straßennetz.

Leistungsfähigkeit der Knoten	3 (V. 11a)	Einschränkungen an der Querung Am Stadtholz und an der Lohbreite, dort wird heute nachrangige Straße stärker betont
	2 (V. 11b)	Einschränkungen an der Querung Am Stadtholz, zusätzliche Einfädelung in die Bleichstraße und Einschränkungen an der Lohbreite, dort wird heute nachrangige Straße stärker betont
Verdrängung des Individualverkehrs ins übrige Straßennetz	3	Nur geringe Verdrängungswirkung auf der östlichen Heeper Straße
Stellplatzbilanz	2	Mittlerer Stellplatzverlust
Erhalt und Förderung der Radwegeverbindungen	4 (V. 11a)	Querungsmöglichkeit der Bleichstr. wird beim Zugang Rochdale-Park verschwenkt Radwege im Bereich der Heeper Str. möglich Verbesserung im Bereich der Querung der Eisenbahn

	3 (V. 11b)	Querung wird beim Zugang Rochdale-Park verschwenkt; Radwege im Bereich der Heeper Straße möglich; Verbesserung im Bereich der Querung der Eisenbahn; evtl. Verschlechterung im Bereich Bleichstraße/Grünes Band
Erhalt und Förderung der Fußwegeverbindungen	3	Querung wird beim Zugang Rochdale-Park verschwenkt Verbesserungen im Bereich Eisenbahnquerung

**Stadtgestaltung und Stadtgrün**

Aufwertungspotenzial Stadtgestaltung	1	Eingriff in den engen Straßenraum der Bleichstraße; Trassenverlauf durch das Grüne Band (Zerschneidungswirkung); Minimierung der Aufwertungspotenziale Bahnhofsvorplatz (Ostbahnhof); An der Lohbreite Aufwertungspotenzial durch eine neue Haltestelle; enge stadträumliche Situation im westlichen Teil der Straße Auf dem langen Kampe; Chancen zur Aufwertung entlang der Heeper Straße durch Baumpflanzungen und die Anlage „grüner Inseln“ (Bäume und Rasengleis)
Städtebauliches Entwicklungspotenzial	3	Zukünftige Entwicklungsflächen (FH-Standorte an der Werner-Bock-Straße) werden erschlossen Querung am Ostbahnhof erfordert größere Eingriffe
Eingriff in Grünflächen	1	Eingriff in die öffentl. Grünfläche südl. Arbeitsamt, Verlust der wegebegleitenden Baumreihe am Wiesenbad und einzelner Altbaumbestände des Grünzuges; Verlust der „grünen“ Raumkanten/Baumreihen an der Bleichstraße; Zerschneidung des Grünen Bandes; tw. Eingriffe in die Zierkirschenallee Auf dem Langen Kampe
Erhalt von Grünzügen/Grünkonzept	2	Zerschneidung des Grünen Bandes (Wegeverbindungen/ Spielfläche)
Inanspruchnahme/Erreichbarkeit Spiel-/Sportflächen	1 (V. 11a) 2 (V. 11b)	Spielbereich im Grünen Band beeinträchtigt (Var. 11b zerschneidet den Spielplatz weniger stark); tw. schlechtere Erreichbarkeit Spielfläche A.d.L. Kampe
Aufwertungspotenzial Stadtgrün	2	Potenziale zur Kompensation an der Bleichstraße durch Sperrung für den Autoverkehr im westlichen Abschnitt (Anliegerverkehr bleibt bestehen) Potenziale zur Aufwertung der Freiraumqualität an der Heeper Straße durch Neuordnung/Neugestaltung des Straßenraums

**Anwohnerbelange**

Der Trassenverlauf durch bestehende Wohnquartiere führt zur negativen Bewertung im Lärmkriterium. Die Eingriffe in private oder öffentliche Grundstücke liegen bei diesen Varianten im Mittelfeld.

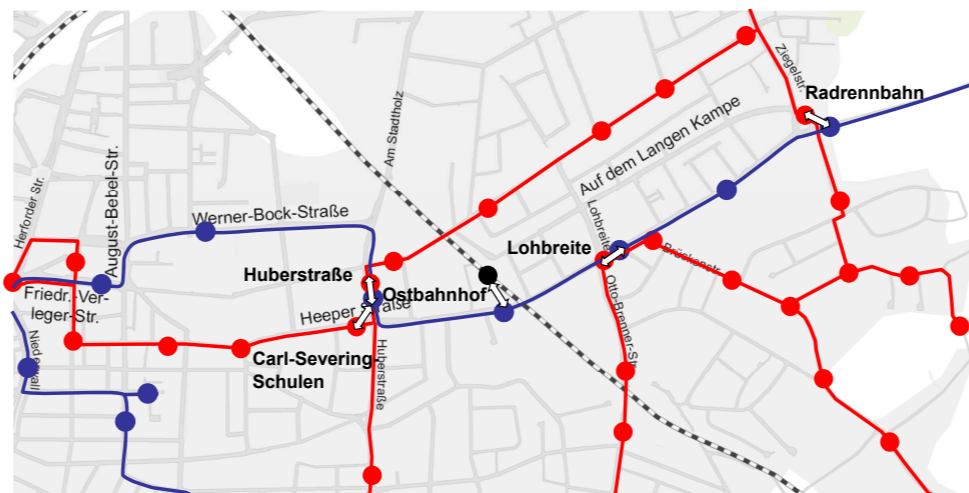
Durch die Stadtbahn verursachte Lärmeinwirkung auf angrenzende Nutzungen	2 (V. 11a)	Bewertungsfaktor 53,79
	1 (V. 11b)	Bewertungsfaktor 56,43
Eingriff in öffentliche und private Grundstücke	3 (V. 11a)	3 betroffene Gebäude; teilweise Eingriff in angrenzende Parzellen notwendig
	4 (V. 11b)	2 betroffene Gebäude; teilweise Eingriff in angrenzende Parzellen notwendig

**Kosten** Die endgültige Bewertung ist wegen einer ausstehenden Klärung zu betroffenen Versorgungsleitungen noch nicht abgeschlossen. Die Kosten für die Unterquerung des Ostbahnhofes schlagen negativ zu Buche.



## Trassenbewertung: Variante 12

August-Bebel-Straße – Werner-Bock-Straße –  
Am Stadtholz – Heeper Straße



## ZUKUNFT MOBILELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

Ihr persönlicher Kontakt:  
Tel.: 0521 - 51 12 22  
info@zukunftmobilefeld.de

- Stadtbahn (mit Haltestellen)
- Ergänzendes Busnetz (mit Haltestellen)



### Fahrgastbelange und Betrieb

Variante 12 liegt bei diesem Kriterienblock an der Spitze: Positiv fallen die gute Erschließungswirkung, die effektive Abstimmung mit dem ergänzenden Busnetz, aber auch die Anbindung des Betriebshofes sowie die gute Qualität der Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahn und Bus auf. Unterdurchschnittlich werden die lange Fahrzeit sowie der geringe Anteil an besonderem Bahnkörper bewertet. Diese insgesamt sehr gute Bewertung wird erreicht, obwohl keine Haltestelle im Bereich der Seidensticker Halle angelegt werden kann.

Erschlossene Einwohner und Einrichtungen	5	Mit 15,4 Mio. Wege/Jahr besteht ein hohes Potenzial
Räumliche Überschneidung der Einzugsbereiche von Bus und Stadtbahn	4	Überschneidungsbereiche entstehen nur entlang der Huberstraße (Parallelverkehr von Stadtbahn und Bus), ansonsten entstehen keine Überschneidungsbereiche von Bus- und Stadtbahnnetz (Stadtbahn entlang Werner-Bock-Straße/ Heeper Straße, Busachse entlang Heeper Straße/Bleichstraße)
Fahrzeit zwischen Kesselbrink und Radrennbahn	1	8,95 min.
Anbindung Betriebshof	5	Anbindung auf kurzem Weg ohne Grundstückseingriff von der Werner-Bock-Straße über Am Stadtholz möglich
Qualität der Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahn und Bus	5	Haltestelle an der Huberstraße: Sehr gute Umsteigemöglichkeit von Tür zu Tür Haltestelle an der Lohbreite: Fußwegeentfernung von 50 bis 100 m
Längenanteil besonderer Bahnkörper	2	Ca. 64% besonderer Bahnkörper, da die Trasse in der Heeper Straße nur in Teilbereichen stadteinwärts unabhängig vom Straßenverkehr verläuft

### Straßenverkehr

Die Trasse überlagert weitgehend heute stark belastete Bereiche im Straßennetz.

Leistungsfähigkeit der Knoten	1	Stärkere Einschränkungen Am Stadtholz (Ausfädelung Stadtbahn), Huberstraße (mit Einfädelung der Stadtbahn) und an der Kreuzung Lohbreite
Verdrängung des Individualverkehrs ins übrige Straßennetz	1	Hohe Verdrängungswirkung auf Heeper Straße und Huberstraße
Stellplatzbilanz	1	Hoher Stellplatzverlust
Erhalt und Förderung der Radwegeverbindungen	3	Ersatz von Radfahrstreifen durch Schutzstreifen entlang der Werner-Bock-Straße Verbesserung von Querungen an der Markgrafenstraße und Am Stadtholz Radwege im Bereich der Heeper Straße möglich Beengte Radwegeführung im Bereich der Querung der Eisenbahn
Erhalt und Förderung der Fußwegeverbindungen	4	Verbesserungen im Bereich Werner-Bock-Straße

### Stadtgestaltung und Stadtgrün

Aufwertungspotenzial Stadtgestaltung	5	Aufwertungspotenzial auf der Werner-Bock-Straße durch die Anlage „grüner Inseln“ (Bäume, Rasengleis) im Straßenraum; Erhalt des Grünen Bandes; Am Stadtholz Aufwertungspotenzial mit neuer Haltestelle zw. Schulgebäuden; Chancen zur Aufwertung entlang der Heeper Straße durch Baumpflanzungen und „grüne Inseln“ (Bäume und Rasengleis); aus stadtgestalterischer Sicht werden durch die Stadtbahn keine sensiblen Bereiche berührt
Städtebauliches Entwicklungspotenzial	4	Zukünftige Entwicklungsflächen (FH-Standorte an der Werner-Bock-Straße) werden erschlossen An der Heeper Straße zwischen Bahndamm und Lohbreite bestehen sowohl Chancen als auch Risiken für den zentralen Versorgungsbereich (Einzelhandel). Diese hängen von der Gestaltung/Positionierung der Haltestelle ab, da im Haltestellenbereich keine Parkplätze im Straßenraum möglich sind.
Eingriff in Grünflächen	2	Eingriffe in alten Baumbestand am Kesselbrink/ Verlust der grünen Platzeinfassung; Beeinträchtigung des öffentlichen Grünzuges im Bereich August-Bebel-Straße/ Werner-Bock-Straße; Eingriff in den straßenbegleitenden Baumbestand der Werner-Bock-Straße; Eingriffe in die halböffentlichen Grünflächen der Carl-Severing-Schulen/ Maria-Stemme-Kolleg
Erhalt von Grünzügen/ Grünkonzept	4	Stärkung der „grünen Freiraumachse“ zwischen Ravensberger Park und Grünem Band
Inanspruchnahme/Erreichbarkeit Spiel-/Sportflächen	3	Keine wesentliche Änderung
Aufwertungspotenzial Stadtgrün	4	Chancen zur Aufwertung durch die neue Haltestelle Am Stadtholz/ Neustrukturierung angrenzender Grünflächen Potenziale zur Aufwertung der Freiraumqualität an der Heeper Straße durch Neuordnung/Neugestaltung des Straßenraums

### Anwohnerbelange

Die Trassenführung über Hauptstraßen führt zu einer sehr positiven Bewertung im Lärmkriterium, was jedoch durch die vergleichsweise große Streckenlänge relativiert wird. Die Eingriffe in private oder öffentliche Grundstücke sind, ebenfalls auf Grund der Länge dieser Variante, deutlich.

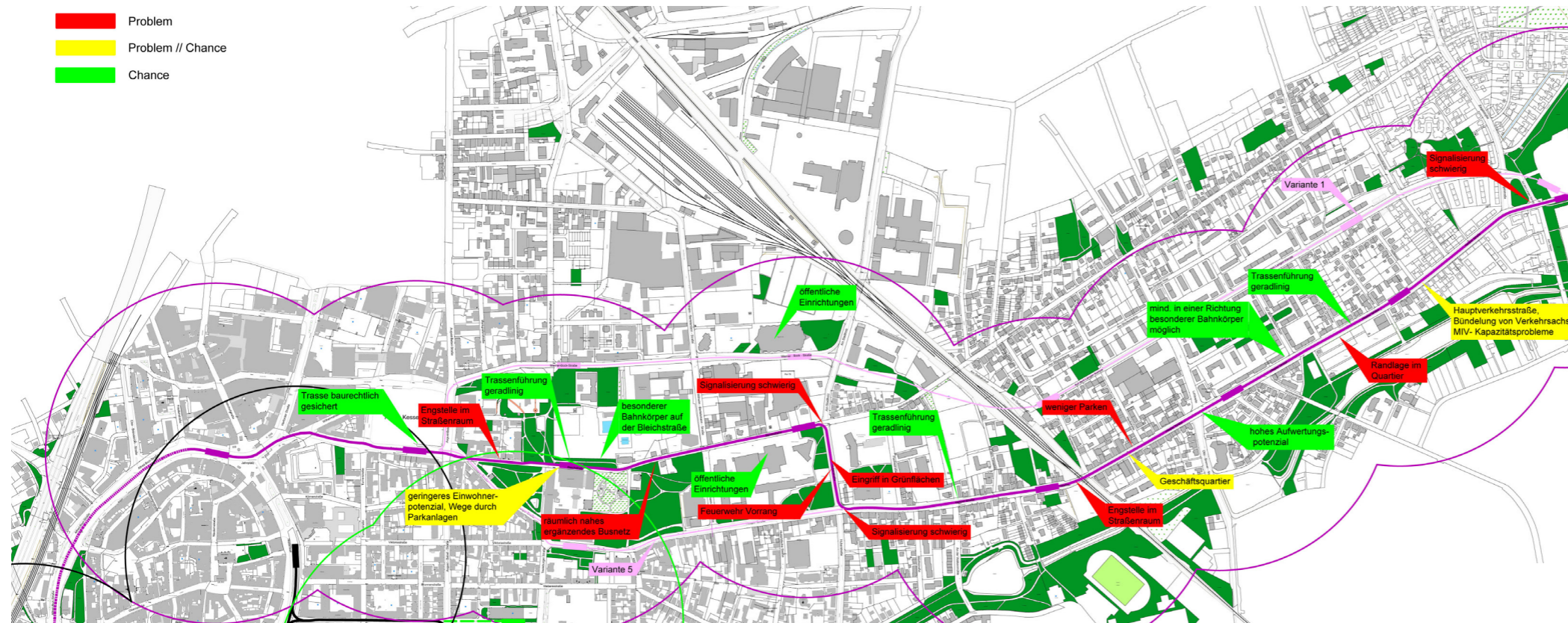
Durch die Stadtbahn verursachte Lärmeinwirkung auf angrenzende Nutzungen	3	Bewertungsfaktor 51,92
Eingriff in öffentliche und private Grundstücke	2	5 betroffene Gebäude; stärkerer Eingriff in angrenzende Parzellen notwendig

**Kosten** Die endgültige Bewertung ist wegen einer ausstehenden Klärung zu betroffenen Versorgungsleitungen noch nicht abgeschlossen.

# Trassenübersicht: Variante 13

## Bleichstraße – Huberstraße – Heeper Straße

- Problem
- Problem // Chance
- Chance



# ZUKUNFT MOBILELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

Ihr persönlicher Kontakt:  
Tel.: 0521 - 51 12 22  
info@zukunftmobilefeld.de



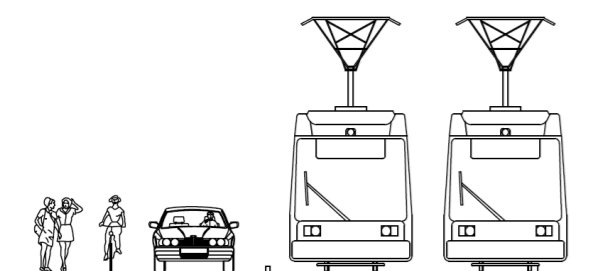
## Blick in die Heeper Straße von der Einmündung Hudeweg



## Ausschnitt und Querschnitt Bleichstraße (hinter Nr. 55)



Anliegerfahrbahn | Stadtbahn

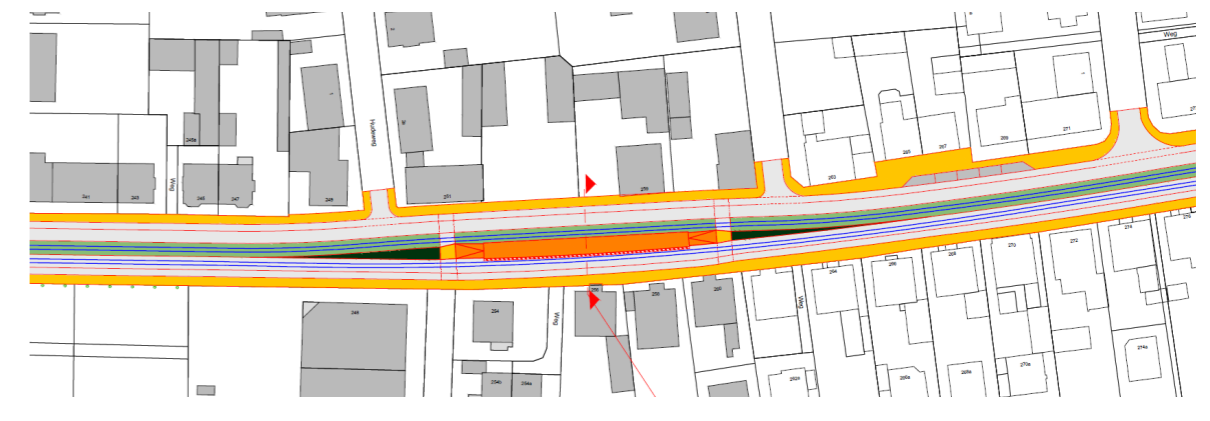


5.25 | 7.25 | 12.50

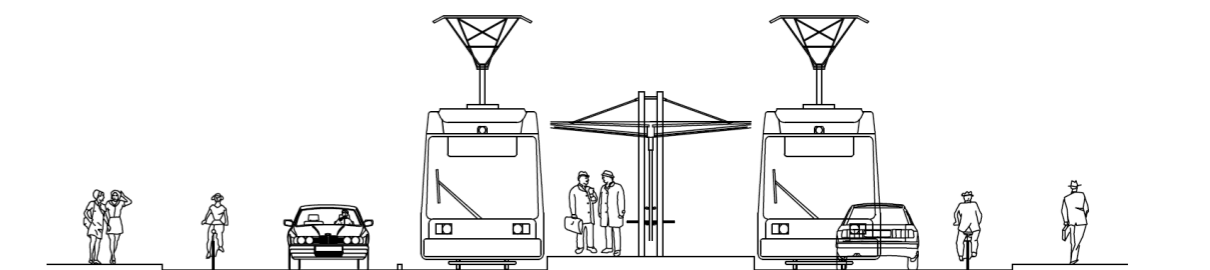
## Ausschnitt Huberstraße



## Ausschnitt und Querschnitt Heeper Straße, Haltestelle Hudeweg



Gehweg | Rad | Fahrbahn | Stadtbahn | Bahnsteig | Stadtbahn und MIV | Rad | Gehweg



2.50 | 1.85 | 3.25 | 3.25 | 4.50 | 5.50 | 3.25 | 1.85 | 2.50 | 23.45

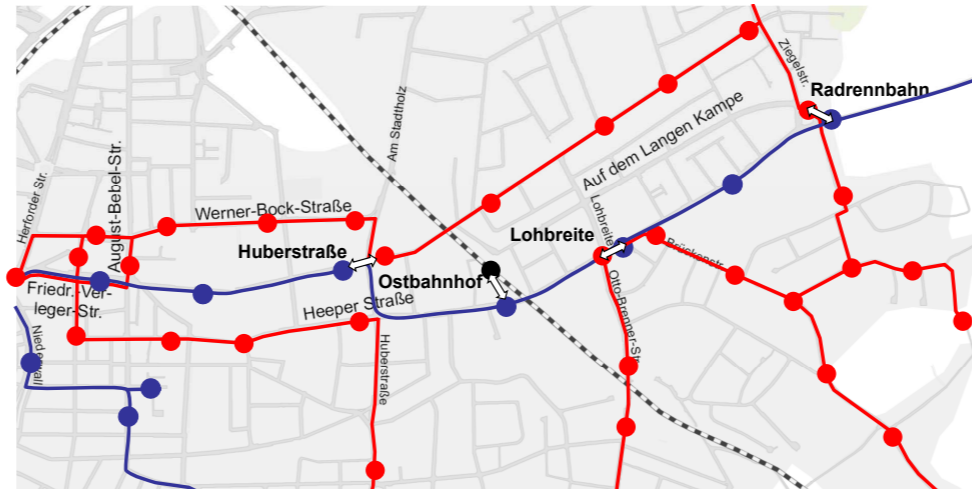
### Legende

- Gleisanlage
- besonderer Bahnkörper/ Rasengleis
- Bahnsteig
- Grün
- Fahrbahnfläche inkl. Radfahrstreifen
- Stellplätze
- Radweg
- Gehweg/ Aufstellflächen



## Trassenbewertung: Variante 13

### Bleichstraße – Huberstraße – Heeper Straße



## ZUKUNFT MOBILELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

Ihr persönlicher Kontakt:  
Tel.: 0521 - 51 12 22  
info@zukunftmobilefeld.de

—●— Stadtbahn (mit Haltestellen)

—●— Ergänzendes Busnetz (mit Haltestellen)

### Fahrgastbelange und Betrieb

Die Variante 13 liegt hinsichtlich Fahrgastbelangen und Betrieb insgesamt im Mittelfeld. Es fallen die unterdurchschnittliche Erschließungswirkung und der relativ geringe Anteil an besonderem Bahnkörper auf. Positiv werden die räumliche Abstimmung mit dem Busnetz sowie die Fahrzeit bewertet.

Erschlossene Einwohner und Einrichtungen	2	Potenzial: 14,3 Mio. Wege/Jahr
Räumliche Überschneidung der Einzugsbereiche von Bus und Stadtbahn	4	Überschneidungsbereiche von Bus- und Stadtbahnnetz nur zwischen Kesselbrink und Huberstraße/Am Stadtholz, da Bus- und Stadtbahnnetz in geringem Abstand zueinander parallel verlaufen (Stadtbahn über Bleichstraße, Busverkehr über Werner-Bock-Straße und Heeper Straße) Keine Überschneidungsbereiche von Bus- und Stadtbahnnetz östlich der Huberstraße (Stadtbahn in der Heeper Straße, Busachse in der Bleichstraße)
Fahrzeit zwischen Kesselbrink und Radrennbahn	4	8,4 min.
Anbindung Betriebshof	3	Anbindung von der Bleichstraße über Am Stadtholz möglich; mittellange Verbindungsstrecke, aber kein Grundstückseingriff erforderlich
Qualität der Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahn und Bus	3	Haltestelle an der Lohbreite: Fußwegeentfernung von ca. 50 m Haltestelle an der Huberstraße: Fußwegeentfernung von mehr als 100 m
Längenanteil besonderer Bahnkörper	2	Ca. 63% besonderer Bahnkörper, da die Trasse in der Heeper Straße nur in Teilbereichen stadteinwärts unabhängig vom Straßenverkehr verläuft

### Straßenverkehr

Die Variante 13 überlagert östlich der Huberstraße stark belastete Bereiche im Straßennetz.

Leistungsfähigkeit der Knoten	3	Einschränkungen z.B. Huberstraße (mit Einfädelung der Stadtbahn) und an der Kreuzung Lohbreite
Verdrängung des Individualverkehrs ins übrige Straßennetz	1	Hohe Verdrängungswirkung auf Heeper Straße und Huberstraße
Stellplatzbilanz	1	Hoher Stellplatzverlust
Erhalt und Förderung der Radwegeverbindungen	4	Querungsmöglichkeit der Bleichstraße wird beim Zugang Rochdale-Park verschwenkt Radwege im Bereich der Heeper Straße möglich Beengte Radwegführung im Bereich der Querung der Eisenbahn
Erhalt und Förderung der Fußwegeverbindungen	2	Querung wird beim Zugang Rochdale-Park verschwenkt

### Stadtgestaltung und Stadtgrün

Aufwertungspotenzial Stadtgestaltung	2	Eingriff in den engen Straßenraum der Bleichstraße Am Stadtholz Aufwertungspotenzial mit neuer Haltestelle zw. Schulgebäuden Chancen zur Aufwertung entlang der Heeper Straße durch Baumpflanzungen und die Anlage „grüner Inseln“ (Bäume und Rasengleis)
Städtebauliches Entwicklungspotenzial	4	Zukünftige Entwicklungsflächen (FH-Standorte an der Werner-Bock-Straße) werden erschlossen An der Heeper Straße zwischen Bahndamm und Lohbreite bestehen sowohl Chancen als auch Risiken für den zentralen Versorgungsbereich (Einzelhandel). Diese hängen von der Gestaltung/Positionierung der Haltestelle ab, da im Haltestellenbereich keine Parkplätze im Straßenraum möglich sind.
Eingriff in Grünflächen	2	Eingriff in die öffentl. Grünfläche südl. Arbeitsamt, Verlust der wegebegleitenden Baumreihe am Wiesenbad und einzelner Altbaumbestände des Grünzuges Verlust der „grünen“ Raumkanten/Baumreihen an der Bleichstraße Eingriff in die halböffentlichen Grünflächen der Carl-Severing-Schulen/ Maria-Stemme-Kolleg
Erhalt von Grünzügen/Grünkonzept	4	Stärkung der „grünen Freiraumachse“ zwischen Ravensberger Park und Grünem Band
Inanspruchnahme/Erreichbarkeit Spiel-/Sportflächen	3	Keine wesentliche Änderung
Aufwertungspotenzial Stadtgrün	3	Potenziale an der Bleichstraße durch Sperrung für den Autoverkehr im westlichen Abschnitt (Anliegerverkehr bleibt bestehen); Chancen zur Aufwertung durch die neue Haltestelle am Stadtholz/ Neustrukturierung angrenzender Grünflächen; Potenziale zur Aufwertung der Freiraumqualität an der Heeper Straße durch Neuordnung/Neugestaltung des Straßenraums

### Anwohnerbelange

Die Führung über Hauptstraßen führt zu einer positiven Bewertung im Lärmkriterium. Die Eingriffe in private oder öffentliche Grundstücke sind bei dieser Variante sehr gering.

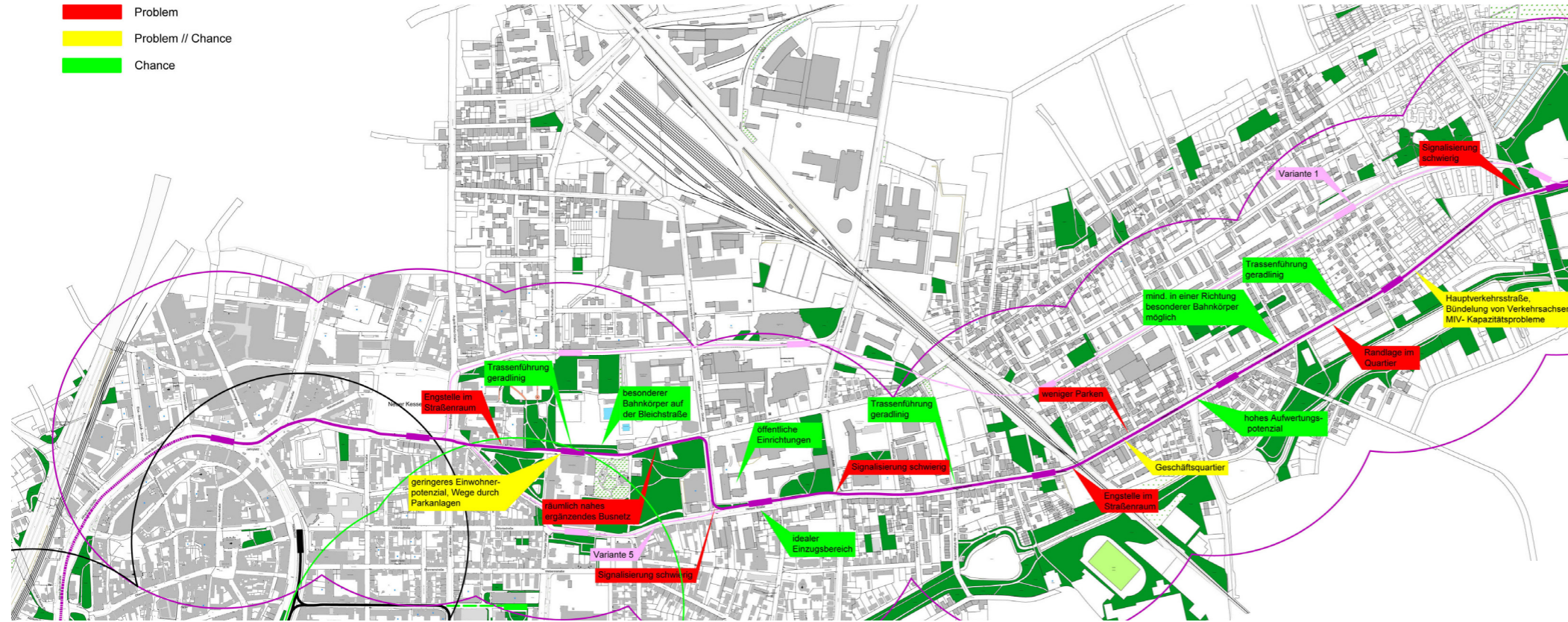
Durch die Stadtbahn verursachte Lärmeinwirkung auf angrenzende Nutzungen	4	Bewertungsfaktor 51,57
Eingriff in öffentliche und private Grundstücke	5	5 betroffene Gebäude; geringer Eingriff in angrenzende Parzellen notwendig

**Kosten** Die endgültige Bewertung ist wegen einer ausstehenden Klärung zu betroffenen Versorgungsleitungen noch nicht abgeschlossen.

# Trassenübersicht: Variante 14

## Bleichstraße – Hermann-Delius-Straße – Heeper Straße

- Problem
- Problem // Chance
- Chance



# ZUKUNFT MOBILELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

Ihr persönlicher Kontakt:  
Tel.: 0521 - 51 12 22  
info@zukunftmobilefeld.de

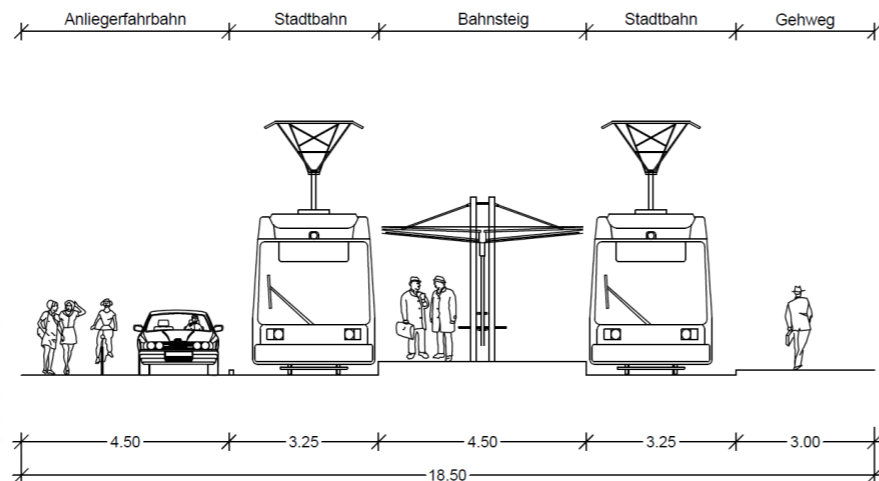
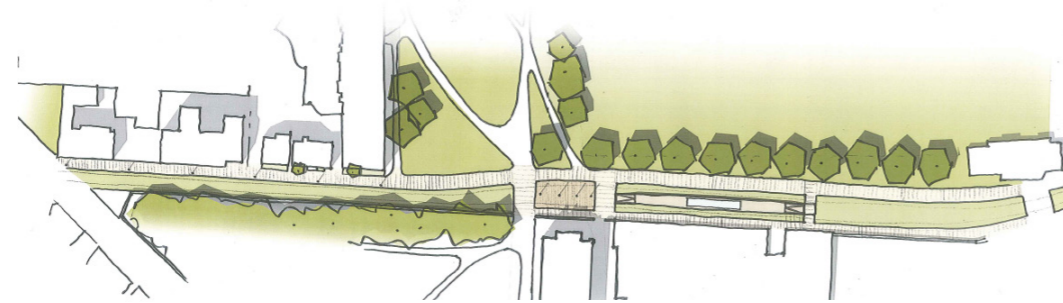


## Ausschnitt Hermann-Delius-Straße/ Carl-Severing-Schulen

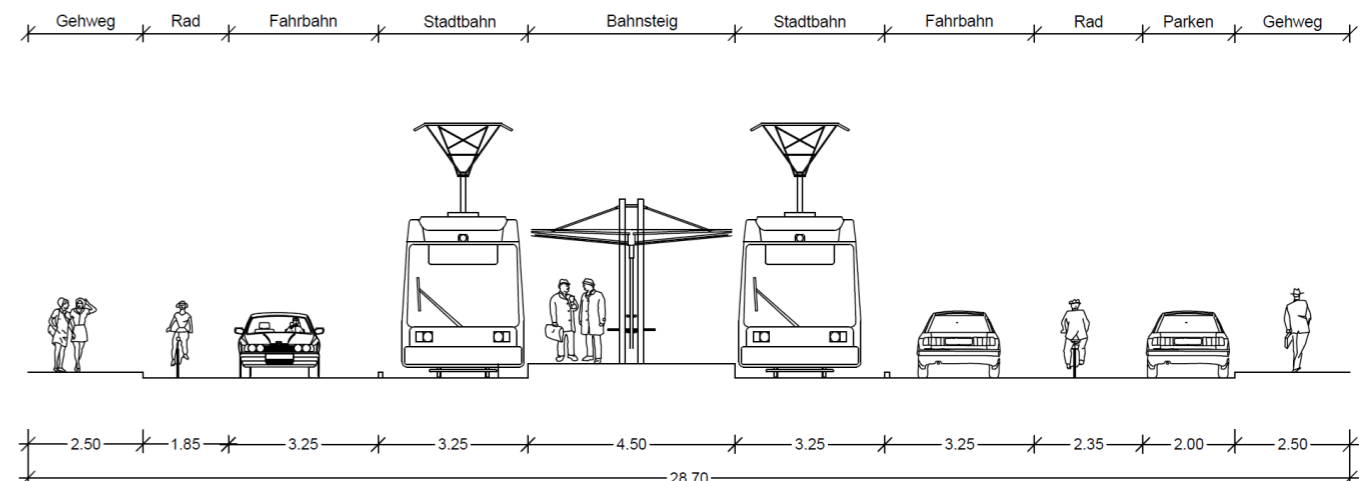
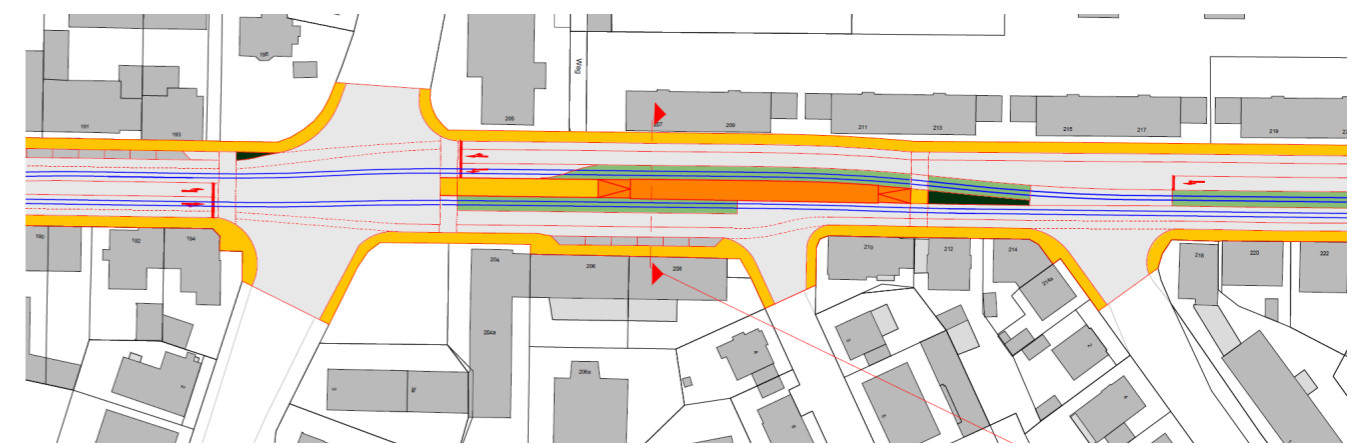


- Legende**
- Gleisanlage
  - Grün
  - Radweg
  - Fahrbahnfläche inkl. Radfahrstreifen
  - besonderer Bahnkörper/ Rasengleis
  - Stellplätze
  - Bahnsteig
  - Gehweg/ Aufstellflächen

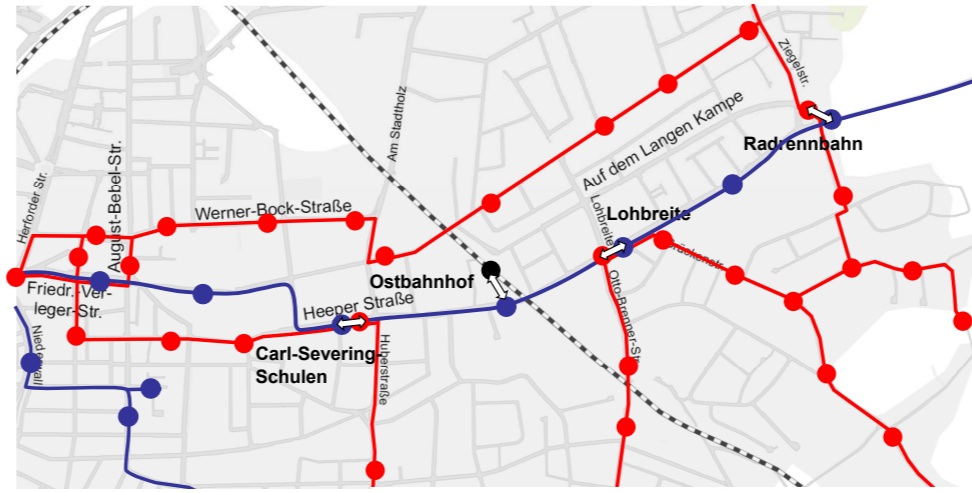
## Ansichten und Querschnitt Haltestelle Ravensberger Park



## Ausschnitt und Querschnitt Haltestelle Lohbreite



**Trassenbewertung: Variante 14**  
Bleichstraße – Hermann-Delius-Straße –  
Heeper Straße



**ZUKUNFT  
MOBIELEFELD.**

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

Ihr persönlicher Kontakt:  
Tel.: 0521 - 51 12 22  
info@zukunftmobielefeld.de

- Stadtbahn (mit Haltestellen)
- Ergänzendes Busnetz (mit Haltestellen)



**Fahrgastbelange und Betrieb**

Variante 14 liegt hinsichtlich Fahrgastbelangen und Betrieb in der Spitzengruppe. Positiv fallen die überdurchschnittlich gute Erschließungswirkung, die effektive Abstimmung mit dem ergänzenden Busnetz sowie die kurze Fahrzeit auf. Unterdurchschnittlich werden die Anbindung an den Betriebshof sowie der geringe Anteil an besonderem Bahnkörper bewertet.

Erschlossene Einwohner und Einrichtungen	5	Potenzial: 15,1 Mio. Wege/Jahr
Räumliche Überschneidung der Einzugsbereiche von Bus und Stadtbahn	5	Keine Überschneidungsbereiche von Bus- und Stadtbahnnetz (Stadtbahn über Bleich- und Heeper Straße, Busachse über Werner-Bock-Straße/Bleichstraße)
Fahrzeit zwischen Kesselbrink und Radrennbahn	4	8,45 min.
Anbindung Betriebshof	2	Anbindung von der Bleichstraße über Wilhelm-Bertelsmann-Straße möglich; mittellange Verbindungsstrecke mit Grundstückseingriff erforderlich
Qualität der Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahn und Bus	3	Haltestelle an der Lohbreite: Fußwegeentfernung von ca. 50 bis 100 m Haltestelle Carl-Severing-Schulen: Fußwegeentfernung von ca. 50 bis 100 m
Längenanteil besonderer Bahnkörper	2	Ca. 66% besonderer Bahnkörper, da die Trasse in der Heeper Straße nur in Teilbereichen stadteinwärts unabhängig vom Straßenverkehr verläuft

**Straßenverkehr**

Variante 14 überlagert östlich der Wilhelm-Bertelsmann-Straße stark belastete Bereiche im Straßennetz.

Leistungsfähigkeit der Knoten	3	Einschränkungen z.B. Huberstraße (mit Einfädelung der Stadtbahn) und an der Kreuzung Lohbreite
Verdrängung des Individualverkehrs ins übrige Straßennetz	1	Hohe Verdrängungswirkung auf der Heeper Straße
Stellplatzbilanz	1	Hoher Stellplatzverlust
Erhalt und Förderung der Radwegeverbindungen	3	Querungsmöglichkeit der Bleichstr. wird beim Zugang Rochdale-Park verschwenkt z.T. fehlende Radwegführung in der H.-Delius-Straße Radwege im Bereich der Heeper Straße möglich Beengte Radwegführung im Bereich der Querung der Eisenbahn
Erhalt und Förderung der Fußwegeverbindungen	2	Querung wird beim Zugang Rochdale-Park verschwenkt

**Stadtgestaltung und Stadtgrün**

Aufwertungspotenzial Stadtgestaltung	2	Eingriff in den engen Straßenraum der Bleichstraße Barrierewirkung der Stadtbahntrasse in der Hermann-Delius-Straße Chancen zur Aufwertung entlang der Heeper Straße durch Baumpflanzungen und die Anlage „grüner Inseln“ (Bäume und Rasengleis)
Städtebauliches Entwicklungspotenzial	4	An der Heeper Straße zwischen Bahndamm und Lohbreite bestehen sowohl Chancen als auch Risiken für den zentralen Versorgungsbereich (Einzelhandel). Diese hängen von der Gestaltung/Positionierung der Haltestelle ab, da im Haltestellenbereich keine Parkplätze im Straßenraum möglich sind.
Eingriff in Grünflächen	2	Eingriff in die öffentliche Grünfläche südlich des Arbeitsamtes unter Verlust der wegebegleitenden Baumreihe entlang des Wiesenbades und einzelner Altbaumbestände des Grünzuges Verlust der „grünen“ Raumkanten/Baumreihen an der Bleichstraße Eingriff in die halböffentlichen Grünflächen/Fußwegeverbindungen im Bereich der Carl-Severing-Schulen
Erhalt von Grünzügen/Grünkonzept	3	Zerschneidungswirkung an der Hermann-Delius-Straße/ der Freiraumverbindung zwischen Ravensberger Park und dem Grünen Band
Inanspruchnahme/Erreichbarkeit Spiel-/Sportflächen	3	Keine wesentliche Änderung
Aufwertungspotenzial Stadtgrün	3	Potenziale an der Bleichstraße durch Sperrung für den Autoverkehr im westlichen Abschnitt (Anliegerverkehr bleibt bestehen) Potenziale zur Aufwertung der Freiraumqualität an der Heeper Straße durch Neuordnung/Neugestaltung des Straßenraums

**Anwohnerbelange**

Die Führung über Hauptstraßen führt zu einer positiven Bewertung im Lärmkriterium. Die Eingriffe in private oder öffentliche Grundstücke sind bei dieser Variante sehr gering.

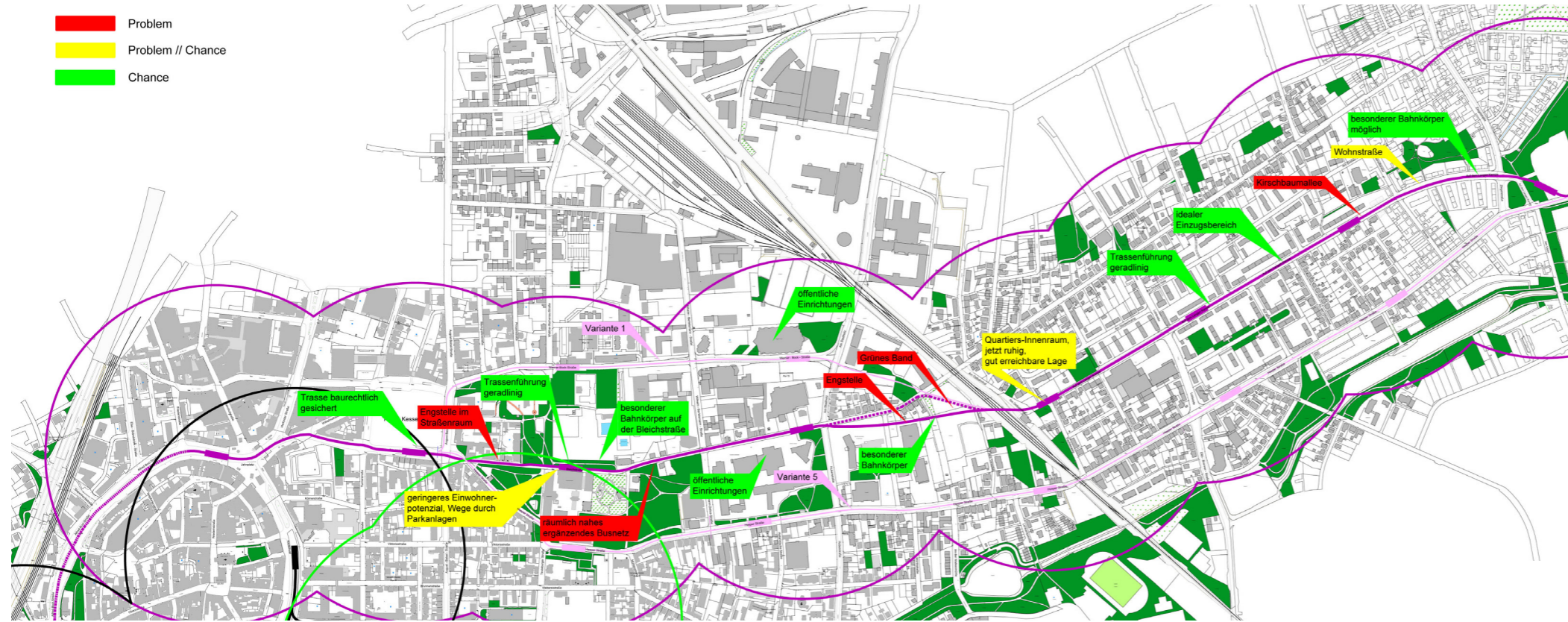
Durch die Stadtbahn verursachte Lärmeinwirkung auf angrenzende Nutzungen	4	Bewertungsfaktor 51,48
Eingriff in öffentliche und private Grundstücke	5	5 betroffene Gebäude; geringer Eingriff in angrenzende Parzellen notwendig

**Kosten**

Die endgültige Bewertung ist wegen einer ausstehenden Klärung zu betroffenen Versorgungsleitungen noch nicht abgeschlossen.

# Trassenübersicht: Variante 15 / 15 grün Bleichstraße – Auf dem Langen Kampe

- Problem
- Problem // Chance
- Chance



## ZUKUNFT MOBIELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

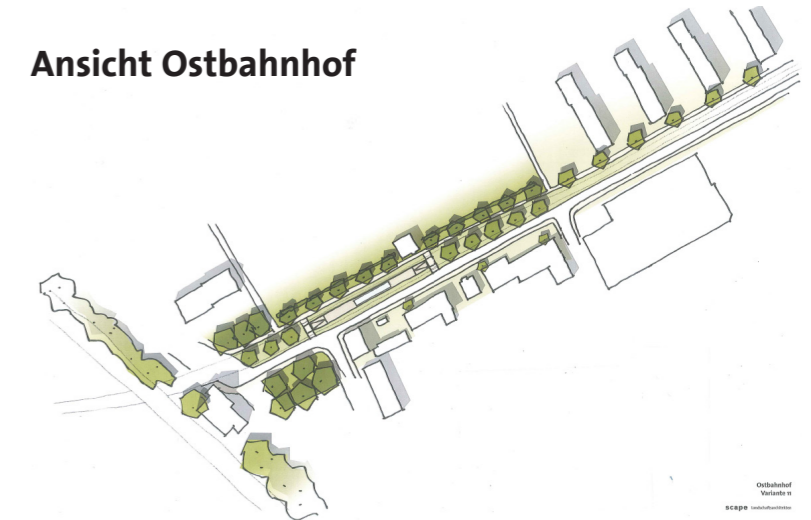
Ihr persönlicher Kontakt:  
Tel.: 0521 - 51 12 22  
info@zukunftmobielefeld.de



### Blick in die Bleichstraße Richtung Kesselbrink



### Ansicht Ostbahnhof



### Ausschnitt Haltestelle Carl-Severing-Schulen



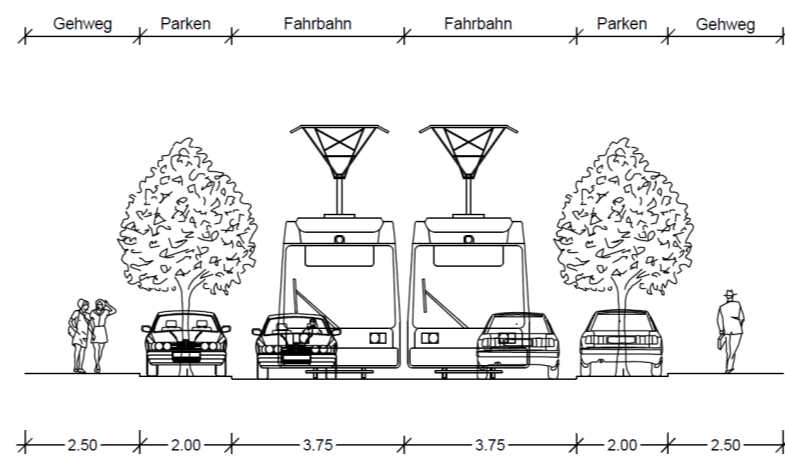
### Ausschnitt Auf dem Langen Kampe östlich Meinolfstraße



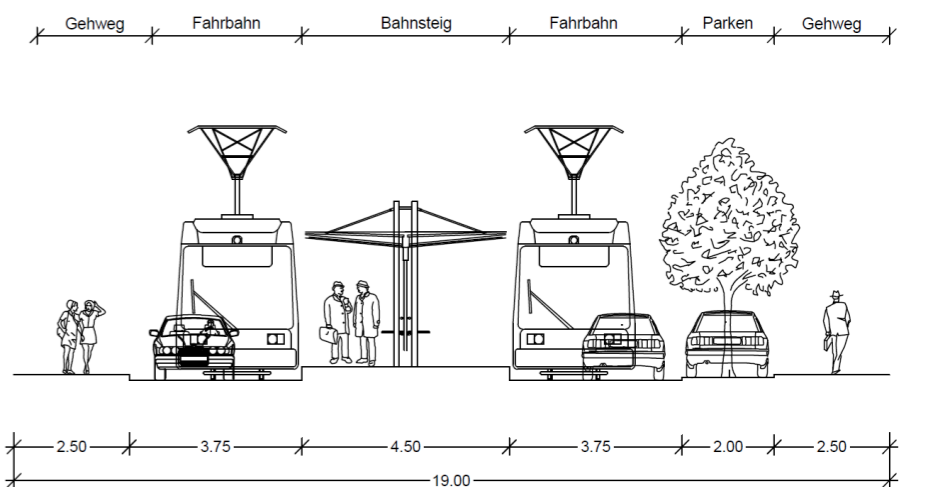
### Legende

- |                                                                        |                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <span style="color: blue;">—</span> Gleisanlage                        | <span style="background-color: lightgrey; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Fahrbahnfläche inkl. Radfahrstreifen |
| <span style="color: green;">—</span> besonderer Bahnkörper/ Rasengleis | <span style="background-color: grey; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Stellplätze                               |
| <span style="color: orange;">—</span> Bahnsteig                        | <span style="background-color: orange; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Radweg                                  |
| <span style="color: darkgreen;">—</span> Grün                          | <span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Gehweg/ Aufstellflächen                 |

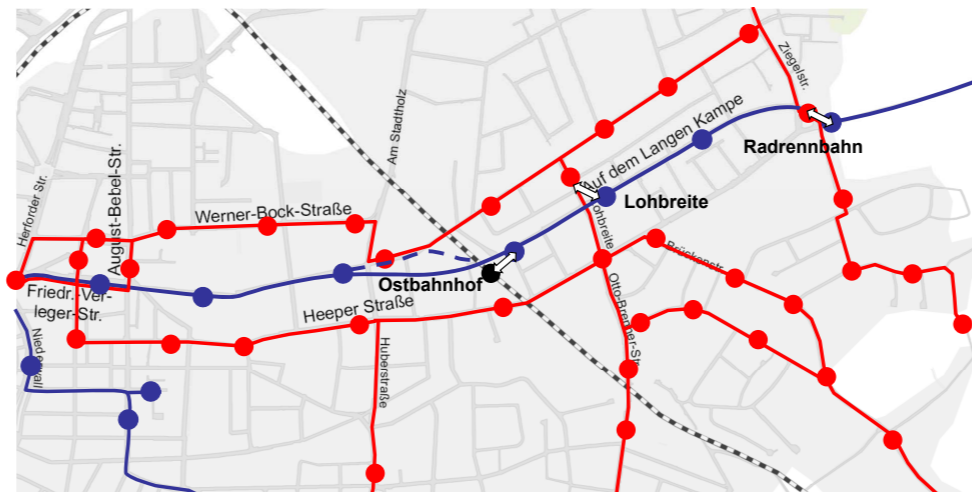
### Querschnitt Auf dem Langen Kampe 59



### Querschnitt Haltestelle Hudeweg



**Trassenbewertung: Variante 15 / 15 grün**  
Bleichstraße – Auf dem Langen Kampe



**ZUKUNFT MOBILELEFELD.**

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

Ihr persönlicher Kontakt:  
Tel.: 0521 - 51 12 22  
info@zukunftmobilefeld.de

- Stadtbahn (mit Haltestellen)
- Ergänzendes Busnetz (mit Haltestellen)



**Fahrgastbelange und Betrieb**

Die Varianten 15 und 15 grün (letzte führt über einen autofreien, begrünten Bereich Auf dem langen Kampe) liegen bei diesem Kriterienblock insgesamt im Mittelfeld. Positiv fallen die überdurchschnittliche Erschließungswirkung und die attraktiven Fahrzeiten auf. Die räumliche Abstimmung mit dem Busnetz sowie die Anbindung des Betriebs Hofes werden unterdurchschnittlich bewertet. Beim Anteil besonderer Bahnkörper wird die Variante 15 grün positiv bewertet, während die Variante 15 im Mittelfeld liegt.

Erschlossene Einwohner und Einrichtungen	<b>4</b>	Potenzial: 15,0 Mio. Wege/Jahr
Räumliche Überschneidung der Einzugsbereiche von Bus und Stadtbahn	<b>1</b>	Deutliche Überschneidungsbereiche von Bus- und Stadtbahnnetz im gesamten Abschnitt, da Bus- und Stadtbahnnetz in geringem Abstand zueinander parallel verlaufen (Stadtbahn über Bleichstraße/Auf dem Langen Kampe, Busachsen über Werner-Bock-Straße/Bleichstraße sowie Heeper Straße)
Fahrzeit zwischen Kesselbrink und Radrennbahn	<b>4</b>	8,5 min.
Anbindung Betriebs Hof	<b>1</b>	Anbindung von der Bleichstraße über Wilhelm-Bertelsmann-Straße oder über Am Stadtholz möglich; mittellange Verbindungsstrecke mit baulichem Eingriff erforderlich
Qualität der Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahn und Bus	<b>2</b>	Haltestelle an der Lohbreite: Fußwegeentfernung mehr als 100 m Die große Anzahl an Verknüpfungen wirkt sich positiv aus
Längenanteil besonderer Bahnkörper	<b>3 (Var. 15)</b>	Ca. 69% besonderer Bahnkörper, da die Bahn im Bereich Auf dem Langen Kampe den Straßenraum gemeinsam mit dem PKW-Verkehr nutzt
	<b>5 (15grün)</b>	100% besonderer Bahnkörper, da die Trasse im Bereich Auf dem Langen Kampe auf einem begrünten Gleisbett gesondert vom Pkw-Verkehr verläuft

**Straßenverkehr** Die Variante 15 verläuft abseits stark belasteter Straßen.

Leistungsfähigkeit der Knoten	<b>5</b>	Nur wenig Einschränkungen an der Querung Am Stadtholz
Verdrängung des Individualverkehrs ins übrige Straßennetz	<b>5</b>	Keine Verdrängungswirkung
Stellplatzbilanz	<b>2 (Var. 15)</b>	Mittlerer Stellplatzverlust
	<b>1 (15grün)</b>	Hoher Stellplatzverlust
Erhalt und Förderung der Radwegeverbindungen	<b>2 (Var. 15)</b>	Querungsmöglichkeit der Bleichstr. wird beim Zugang Rochdale-Park verschwenkt Verbesserte Unterquerung der Bahntrasse am Ostbahnhof
	<b>1 (15grün)</b>	Querungsmöglichkeit der Bleichstr. wird beim Zugang Rochdale-Park verschwenkt Verbesserte Unterquerung der Bahntrasse am Ostbahnhof Auf dem langen Kampe abschnittsweise gemeinsame Führung des Anliegerverkehrs mit dem Rad-/Fußweg

Erhalt und Förderung der Fußwegeverbindungen	<b>3 (Var. 15)</b>	Querung wird verschwenkt beim Zugang Rochdale-Park Verbesserungen im Bereich Eisenbahnquerung
	<b>2 (15grün)</b>	Querung wird verschwenkt beim Zugang Rochdale-Park Verbesserte Unterquerung der Bahntrasse am Ostbahnhof Auf dem langen Kampe abschnittsweise gemeinsame Führung des Anliegerverkehrs mit dem Rad-/Fußweg

**Stadtgestaltung und Stadtgrün**

Aufwertungspotenzial Stadtgestaltung	<b>1</b>	Eingriff in den engen Straßenraum der Bleichstraße Trassenverlauf durch das Grüne Band (Zerschneidungswirkung) Minimierung der Aufwertungspotenziale Bahnhofsvorplatz (Ostbahnhof) Eingriff in das einzigartige Siedlungsensemble Auf dem Langen Kampe
Städtebauliches Entwicklungspotenzial	<b>3</b>	Zukünftige Entwicklungsflächen (FH-Standorte an der Werner-Bock-Straße) werden erschlossen; Querung am Ostbahnhof erfordert größere Eingriffe
Eingriff in Grünflächen	<b>1</b>	Eingriff in die öffentl. Grünfläche südl. Arbeitsamt, Verlust der wegebegleitenden Baumreihe am Wiesenbad und einzelner Altbaumbestände des Grünzuges Verlust der „grünen“ Raumkanten/Baumreihen an der Bleichstraße Zerschneidung des Grünen Bandes (Spielfläche/ Wegeverbindung) Eingriff in die Zierkirschenallee Auf dem Langen Kampe
Erhalt von Grünzügen/Grünkonzept	<b>2</b>	Zerschneidung des Grünen Bandes (Wegeverbindungen) Beeinträchtigung der Grünverbindung zw. Innenstadt und Heeper Fichten
Inanspruchnahme/Erreichbarkeit Spiel-/Sportflächen	<b>1</b>	Spielbereich im Grünen Band beeinträchtigt Verschlechterung Erreichbarkeit Spielfläche Auf dem Langen Kampe
Aufwertungspotenzial Stadtgrün	<b>1 (Var. 15)</b>	Potenziale an der Bleichstraße durch Sperrung für den Autoverkehr im westlichen Abschnitt (Anliegerverkehr bleibt bestehen)
	<b>2 (15grün)</b>	Variante 15 grün hat Vorteile bei der Kompensation der Eingriffe, da der Alleecharakter des Langen Kampe durch Neupflanzungen neben dem Rasengleis in den Hofbereichen erhalten werden kann

**Anwohnerbelange**

Die weitgehende Trassenführung durch bestehende Wohnquartiere führt zu einer sehr negativen Bewertung im Lärmkriterium. Die Eingriffe in private oder öffentliche Grundstücke liegen bei diesen Varianten im Mittelfeld.

Durch die Stadtbahn verursachte Lärmeinwirkung auf angrenzende Nutzungen	<b>1</b>	Bewertungsfaktor 56,45
Eingriff in öffentliche und private Grundstücke	<b>3 (Var. 15)</b>	2 betroffene Gebäude; teilweise Eingriff in angrenzende Parzellen notwendig
	<b>3 (15grün)</b>	2 betroffene Gebäude; teilweise Eingriff in angrenzende Parzellen notwendig

**Kosten**

Die endgültige Bewertung ist wegen einer ausstehenden Klärung zu betroffenen Versorgungsleitungen noch nicht abgeschlossen. Die Kosten für die Unterquerung des Ostbahnhofs schlagen negativ zu Buche.