

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Seniorenrat	15.01.2014	öffentlich
Bezirksvertretung Gadderbaum	16.01.2014	öffentlich
Bezirksvertretung Senne	16.01.2014	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	16.01.2014	öffentlich
Bezirksvertretung Schildesche	16.01.2014	öffentlich
Beirat für Behindertenfragen	22.01.2014	öffentlich
Bezirksvertretung Sennestadt	23.01.2014	öffentlich
Bezirksvertretung Heepen	23.01.2014	öffentlich
Bezirksvertretung Brackwede	23.01.2014	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	28.01.2014	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	06.02.2014	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Konkretisierung der Linienführung der Stadtbahnlinie 5 von Heepen über den Jahnplatz/Adenauerplatz nach Brackwede, Senne und Sennestadt

Betroffene Produktgruppe

11.12.04.02

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planung bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

11 Mio EUR Eigenanteil Stadt Bielefeld nach derzeitigem Planungsstand

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Drucksachen-Nr. 5778/2009-2014:

Stadtentwicklungsausschuss 11.06.2013 und 02.07.2013

BV Sennestadt, Heepen, Gadderbaum, Jöllenbeck 20.06.2013

BV Schildesche, Senne, Brackwede, Mitte 27.06.2013

Rat 18.07.2013

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Schildesche, der Seniorenrat und der Beirat für Behindertenfragen nehmen zur Kenntnis,

die Bezirksvertretungen Heepen, Mitte, Gadderbaum, Brackwede, Senne, Sennestadt empfehlen für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich, der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt, der Rat beschließt ergänzend zur Grundsatzentscheidung zur Linie 5 vom 18.07.2013:

- Grundlage für die weitere Planung der Stadtbahnlinie 5 von Sennestadt nach Heepen soll die in **Abb. 1** dargestellte Linienführung sein:

Württembergische Allee – Senner Hellweg – Elbeallee – Sennestadttring – Paderborner Straße – Brackweder Straße – Hauptstraße – Artur-Ladebeck-Straße – Adenauerplatz – Oberntorwall/Alfred-Bozi-Straße – Jahnplatz – Kesselbrink – Werner-Bock-Straße – Heeper Straße – Radrennbahn – Altenhagener Straße – Amtmann-Bullrich-Straße – Hassebrock – Alter Postweg – Potsdamer Straße

- Für den Streckenabschnitt Jahnplatz – Kesselbrink sind grundsätzlich noch zwei Varianten der Linienführungen (Friedrich-Verleger-Straße oder Herforder Straße - Friedrich-Ebert-Straße) in der weiteren Planung zu untersuchen.
- Für den Streckenabschnitt Werner-Bock-Straße – Radrennbahn sind grundsätzlich noch zwei Varianten der Linienführung (Grünes Band - Ostbahnhof - Auf dem Langen Kampe oder Am Stadtholz - Huberstraße - Heeper Straße) in der weiteren Planung zu berücksichtigen.



auf

der Linie 5 Heepen – Jahnplatz/Adenauerplatz – Brackwede – Senne – Sennestadt

Abb. 1: Verlauf der Linie 5 Heepen – Jahnplatz/Adenauerplatz – Brackwede – Senne – Sennestadt

Begründung:

Am 18.07.2013 hat der Rat der Stadt Bielefeld einstimmig folgende Grundsatzentscheidung zur Realisierung der Linie 5 von Heepen über den Jahnplatz/Adenauerplatz nach Senne und Sennestadt sowie zum neuen Netzkonzept für den weiteren Stadtbahnausbau und zur Planung der neuen Linie 5 in Niederflurtechnik getroffen.

- 1) Für den weiteren Stadtbahnausbau werden beim Liniennetz folgende Änderungen vorgenommen
 - 1).1 Es wird eine neue Linie 5 Heepen - Radrennbahn - Kesselbrink - Jahnplatz - Adenauerplatz - Brackwede - Senne - Sennestadt eingeführt.
 - 1).2 Die Linie 1 wird verkürzt auf den Abschnitt Schildesche - Jahnplatz - Bereich Bethel.
- 2) Die Linie 5 Heepen - Sennestadt wird in Niederflurtechnik geplant.
- 3) Für den Abschnitt Jahnplatz - Adenauerplatz und für den neuen Endpunkt der Linie 1 im Bereich Bethel/Artur-Ladebeck-Straße werden die Ergebnisse der von moBiel zu beauftragenden Machbarkeitsstudie sowie der vom Amt für Verkehr bereits beauftragten Verkehrsuntersuchung Jahnplatz den politischen Gremien vorgelegt.
- 4) Entsprechend der oben genannten Zielsetzung wird die Stadtbahnlinie 5 Heepen – Sennestadt realisiert, wobei die jeweiligen weiteren Planungsschritte den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt werden.
- 5) Die moBiel GmbH wird auf Basis dieser Beschlüsse beauftragt, die Anmeldeunterlagen für die Förderprogramme von Bund und Land zu konkretisieren und die entsprechenden Anmeldungen vorzunehmen.
- 6) Die ergänzenden Beschlüsse der Bezirksvertretungen sollen in der weiteren Planung berücksichtigt werden.

Die Verwaltung und moBiel haben inzwischen die Linienführung weiter konkretisiert. Dabei sind die bisherigen politischen Beratungen und die Ergebnisse der Planungswerkstätten im Rahmen der Bürgerbeteiligung eingeflossen.

1. Planungsstand

In der Potenzialanalyse Stadtbahn 2030 wurde eine hohe Wirtschaftlichkeit der Stadtbahnstrecke nach Heepen und einer Verlängerung von Senne nach Sennestadt nachgewiesen.

Für die Stadtbahnstrecke Jahnplatz – Heepen liegt seit Februar 2012 eine Machbarkeitsstudie vor, in der die technische Machbarkeit nachgewiesen sowie eine vergleichende Bewertung möglicher Trassenvarianten durchgeführt wurde.

Für die Streckenführung von Senne bis Sennestadt liegt seit April 2013 ebenfalls eine Machbarkeitsstudie vor, aus der eine Vorzugsvariante für die Trasse von der heutigen Wendeschleife in Senne bis zur Württemberger Allee hervorgeht.

Im Folgenden werden die aktuellen Planungsstände für die einzelnen Stadtbezirke zusammengestellt. Außerdem werden die erforderlichen nächsten Planungsschritte sowie der

Sachstand bezüglich der Finanzierung erläutert.

Detaillierte Informationen und Pläne sind auf der Homepage zur Bürgerbeteiligung Stadtbahn (www.zukunftmobilefeld.de) veröffentlicht.

1.1 Stadtbezirk Heepen

Für den Streckenabschnitt Radrennbahn – Heepen liegen derzeit Pläne auf Basis der Machbarkeitsstudie von 2012 vor. Aus diesem Gutachten ergaben sich drei mögliche Varianten der Linienführung, die in der ersten Werkstattwoche mit den Bürgerinnen und Bürgern in Heepen diskutiert wurden.

Eine Führung der Stadtbahn durch das Heeper Ortszentrum wird als nicht geeignet angesehen. Deshalb soll die Variante J aus der Machbarkeitsstudie der weiteren Planung zu Grunde gelegt werden, die das Heeper Ortszentrum umfährt, im Querschnitt vorhandener Hauptverkehrsstraßen verläuft, die Baugebiete Rüggesiek sowie Am Alten Bauhof erschließt und folgende Linienführung vorsieht:

Heeper Straße – Altenhagener Straße – Amtmann-Bullrich-Straße – Hassebrock – Potsdamer Straße

In der weiteren Vorplanung sind nun Lösungen zu Detailfragen zu entwickeln, unter anderem zur Lage der Haltestellen, zur Straßenraumgestaltung sowie zum ergänzenden Busnetz. Diese Lösungen sowie weitere Planungsleitlinien sind vor Ort in einer Planungswerkstatt mit den Beteiligten abzustimmen und in der Politik zu beraten.

1.2 Stadtbezirk Mitte

1.2.1 Abschnitt Adenauerplatz bis Kesselbrink

Durch die Innenstadt kann eine Stadtbahnlinie 5 von Heepen nach Sennestadt in Niederflurtechnik nur oberirdisch geführt werden. Es ergibt sich folgende Linienführung:

Adenauerplatz – Oberntorwall/Alfred-Bozi-Straße – Jahnplatz – Friedrich-Verleger-Straße – Kesselbrink.

Die Integrierbarkeit einer oberirdischen Streckenführung am Jahnplatz ist durch das Verkehrsgutachten Jahnplatz bereits bestätigt worden. Für die Detaillierung der Planung sind weitere verkehrstechnische und stadtplanerische Untersuchungen erforderlich, die in der Bearbeitung eng aufeinander Bezug nehmen. Dieses sind im Einzelnen die durch moBiel beauftragte Machbarkeitsstudie Innenstadt – Grüner Stadtring – Gadderbaum sowie die vertiefende Verkehrsuntersuchung Jahnplatz und ein städtebauliches Gutachten zum Jahnplatz im Auftrag vom Amt für Verkehr.

Die im folgenden Absatz erläuterte Vorzugsvariante für den Streckenabschnitt Kesselbrink – Radrennbahn (von der Friedrich-Verleger-Straße über August-Bebel-Straße und Werner-Bock-Straße) führt zu einem relativ starken Eingriff in den Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Werner-Bock-Straße. In den weiteren Planungen sollte deshalb untersucht werden, ob durch eine nördliche Umfahrung des Kesselbrinks (Jahnplatz - Herforder Straße – Friedrich Ebert-Straße – Werner-Bock-Straße) die Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunktes minimiert werden kann.

1.2.2 Abschnitt Kesselbrink bis Radrennbahn

Für diesen Streckenabschnitt haben sich aus der Machbarkeitsstudie und den Ergebnissen der ersten Werkstattwochen acht mögliche Varianten ergeben. Im ersten Teilabschnitt – westlich der Eisenbahnstrecke – ist eine Linienführung über Werner-Bock-Straße, Bleichstraße oder Heeper Straße möglich. Östlich der Eisenbahnstrecke ist aufgrund des engen Straßenquerschnitts die Integration einer Stadtbahntrasse auf der Bleichstraße nicht machbar, deshalb gibt es hier nur die zwei Alternativen über Auf dem Langen Kampe oder Heeper Straße.

Alle Varianten wurden von einer Arbeitsgruppe aus Mitarbeitern von moBiel, Amt für Verkehr, Bauamt und Umweltamt detailliert untersucht und bewertet. Die Bewertung erfolgte unter den Aspekten Fahrgastbelange und Betrieb, Straßenverkehr, Stadtgestaltung, Stadtgrün, Anwohnerbelange sowie Kosten.

Keine der untersuchten Varianten erzielt in allen Kriteriengruppen die besten Bewertungen. Stattdessen liegen die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten jeweils in unterschiedlichen Aspekten. Alle Varianten über das Grüne Band und den Langen Kampe haben grundsätzlich geringere Auswirkungen auf den Autoverkehr (weniger Beeinträchtigung und geringere Verdrängungswirkung). Dagegen haben die Varianten, die im östlichen Abschnitt über die Heeper Straße führen, deutliche Vorteile bei den Aspekten Stadtgestaltung, Stadtgrün und Anwohnerbelange.

Die Ergebnisse dieser Variantenbewertung durch moBiel und Verwaltung wurden in einer zweitägigen Planungswerkstatt am 11. und 12. November 2013 mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Vertretern der Verbände und Organisationen intensiv diskutiert und ergänzt.

Von den Beteiligten der Planungswerkstatt wurden die Ergebnisse der fachlichen Variantenbewertung im Grundsatz bestätigt. Eine Stadtbahnführung durch das Grüne Band und den Langen Kampe wurde von den Beteiligten wegen der negativen Auswirkungen auf die Stadtgestaltung als „nicht geeignet“ angesehen. Ebenso wurde die Führung durch die westliche Bleichstraße – vor allem zwischen Heeper Straße und Hermann-Delius-Straße – in Bezug auf die Stadtgestaltung als kritisch beurteilt. Im westlichen Abschnitt der Heeper Straße ist insbesondere im Umfeld des Knotenpunktes Heeper Straße / Teutoburger Straße die Stadtbahn nur mit relativ großen Eingriffen in die Grünflächen sowie Beeinträchtigungen und Verdrängungseffekten für den Autoverkehr zu realisieren.

Mit den Ergebnissen aus der fachlichen Variantenbewertung und der Planungswerkstatt ergibt sich als Vorzugsvariante der Verwaltung die Variante 12 mit folgender Linienführung:

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

Ein Vorteil dieser Linienführung ist das hohe Fahrgastpotenzial durch die Erschließung einer großen Einwohnerzahl sowie öffentlicher Einrichtungen wie Arbeitsamt, Seidensticker Halle und Wiesenbad sowie den Carl-Severing-Schulen. Es können eindeutige Hauptachsen im Busnetz wie im Stadtbahnnetz ausgebildet werden, wobei nur geringe Überschneidungen der Einzugsbereiche zwischen Stadtbahn und Bus bestehen. Die Bus-Achse (10-Min-Takt durch Linienüberlagerung) verläuft im westlichen Abschnitt in der Heeper Straße und im östlichen Abschnitt in der Bleichstraße. Durch die Überlagerung von Bus und Stadtbahn in der Huberstraße entstehen sehr gute Verknüpfungsmöglichkeiten. Der Anteil an besonderem Bahnkörper bietet gute Voraussetzung für die Förderfähigkeit. Auch im Hinblick auf Stadtgestaltung und Stadtentwicklung ergeben sich große Potenziale. Die Strecke folgt der Entwicklungsachse Werner-Bock-Straße. Hier entstehen zukünftig weitere Wohn- und Geschäftshäuser mit zahlreichen neuen Arbeitsplätzen. Große Stadtentwicklungspotenziale bieten auch die Flächen der Fachhochschule.

Die Heeper Straße dagegen hat mit einer neuen Straßenraumgestaltung ein hohes Aufwertungs-potenzial.

Die Variante 12 ist eine der kostengünstigeren Trassenvarianten. Dies ergibt sich aus der möglichen Ertüchtigung der Eisenbahnunterführung an der Heeper Straße und gilt trotz der überdurchschnittlichen Streckenlänge. Nach vorläufiger Kostenschätzung des Gutachters TTK beträgt die Kostendifferenz zwischen einer Ertüchtigung der Unterführung an der Heeper Str. und einem neuen Querungsbauwerk am Ostbahnhof ca. 3,5 Mio €.

Allerdings ergeben sich in der Variante 12 aus Sicht des Straßenverkehrs Ziel- und Nutzungskonflikte – insbesondere zwischen fließendem Verkehr, ruhendem Verkehr, Radverkehrsführung und besonderem Bahnkörper. Hierfür wären in der Konkretisierung der Vorplanung Lösungen zu entwickeln und mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie der Politik abzustimmen.

Die Restriktionen für den Autoverkehr (Wegfall von Stellplätzen, Verringerung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte) werden bei einer Linienführung über das Grüne Band und Auf dem Langen Kampe (Varianten 1 und 1Grün) besser bewertet. Bei einer Verschiebung der Gewichtung zu Gunsten der Belange des Straßenverkehrs und zu Lasten der städtebaulichen und stadtgestalterischen Aspekte kann eine Linienführung über den langen Kampe deshalb weiter in Betracht kommen und sollte in der weiteren Planung weiter untersucht werden.

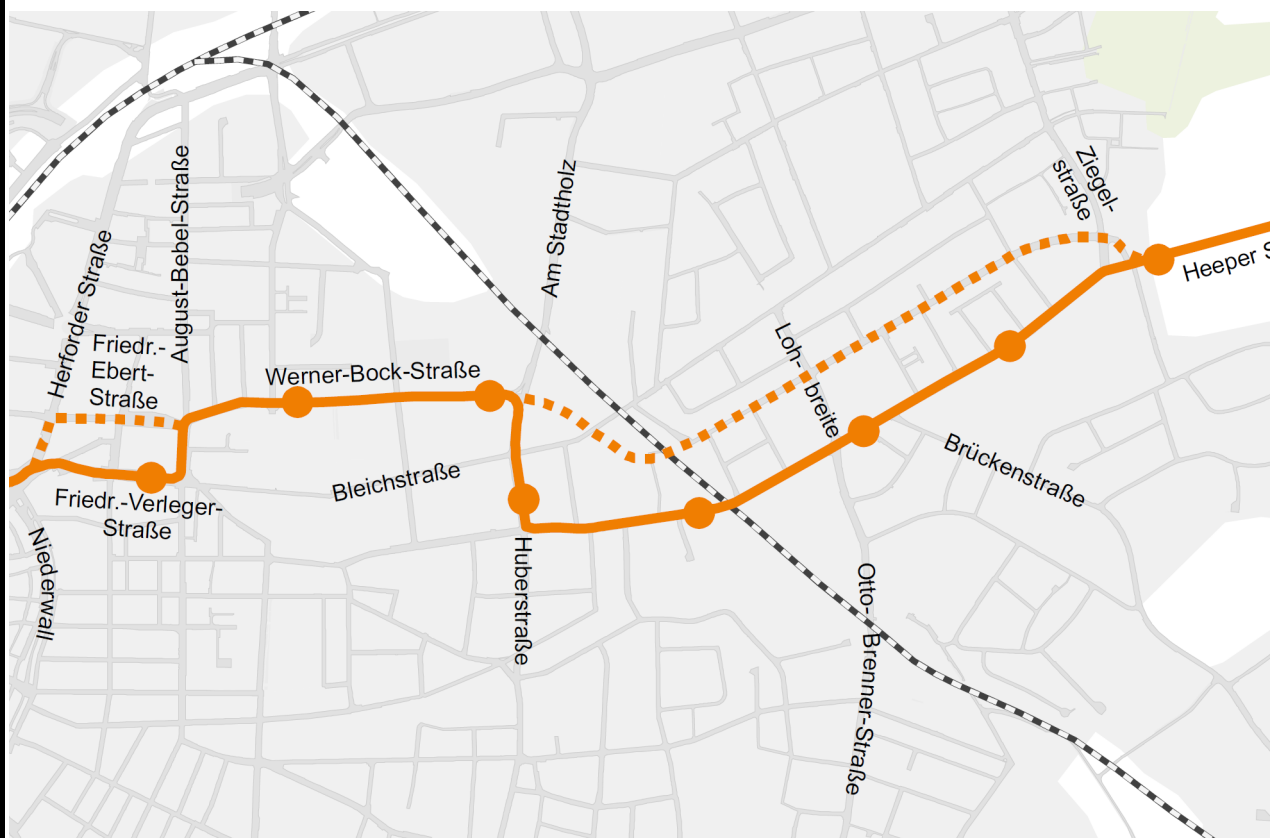


Abb. 2: Varianten des Linienverlaufs zwischen Kesselbrink und Radrennbahn

Die Ergebnisse der Planungswerkstatt und der darin behandelten Variantenbewertung wurden am 13.11.2013 in einer Bürgerinformationsveranstaltung sowie im Stadtentwicklungsausschuss am 03.12.2013 öffentlich vorgestellt. Die detaillierten Informationen und ein Protokoll der Planungswerkstatt sind auf der Homepage zur Bürgerbeteiligung Stadtbahn veröffentlicht (www.zukunftmobilefeld.de).

1.3 Stadtbezirk Gadderbaum

Im Stadtbezirk Gadderbaum sollen sowohl die Linie 5 wie auch die Linie 1 ab Adenauerplatz über die Artur-Ladebeck-Straße geführt werden. An den Haltestellen Bethel und Friedrich-List-Straße sind Hochbahnsteige und Niederflurbahnsteige vorzusehen, abhängig von der Lage der Endhaltestelle der Linie 1 eventuell auch an der Haltestelle Eggeweg.

Für den Bereich Bethel ergibt sich durch einen Anschluss an zwei Stadtbahnlinien eine erhebliche Angebotsverbesserung, die auch durch das Fahrgastaufkommen gerechtfertigt ist.

Im Bereich zwischen Friedrich-List-Straße und Brackwede Bahnhof ist eine Endstation der Linie 1 herzustellen, an der ein barrierefreier Umstieg zwischen den Hochflurbahnen der Linie 1 und den Niederflurbahnen der Linie 5 – beispielsweise durch Doppelbahnsteige – vorzusehen ist.

Mögliche Standorte und Gestaltungsmöglichkeiten dieser End- und Verknüpfungshaltestelle werden in einer von moBiel beauftragten Machbarkeitsstudie untersucht.

1.4 Stadtbezirk Brackwede

Unabhängig von der Stadtbahnerweiterung und Einführung der Linie 5 müssen alle Haltestellen auf der Hauptstraße barrierefrei ausgebaut werden. Hierfür ist eine Neuaufteilung des Straßenraumes erforderlich, um die Anlage von Bahnsteigen zu ermöglichen.

1.5 Stadtbezirk Senne

Die Trasse der Stadtbahnlinie 5 soll westlich der heutigen Wendeschleife auf die Brackweder Straße (L756) geführt werden. Im Verlauf der Brackweder Straße und Paderborner Straße führt die Trasse auf besonderem Bahnkörper, voraussichtlich in nördlicher Seitenlage, bis nach Sennestadt.

Grundlage der aktuellen Planung ist eine Machbarkeitsstudie für die Stadtbahnverlängerung von Senne nach Sennestadt, in der die verkehrstechnischen Voraussetzungen geprüft, mögliche Straßenraumaufteilungen untersucht sowie Lösungen für die Trassierung entwickelt wurden. Über die Ergebnisse dieser Machbarkeitsstudie wurden die Bezirksvertretungen Senne und Sennestadt sowie der Stadtentwicklungsausschuss im April und Mai 2013 informiert (DS 5594).

Die vorliegenden Pläne werden derzeit mit den zu beteiligenden Ämtern – insbesondere dem Straßenbaulastträger Straßen NRW – abgestimmt. Mit den Ergebnissen dieser Abstimmungen erfolgen dann die Überarbeitung der Vorplanung und die Beteiligung der politischen Gremien sowie der Bürgerinnen und Bürger.

1.6 Stadtbezirk Sennestadt

Der weiteren Planung soll die Linienführung der Machbarkeitsstudie zugrunde gelegt werden. Diese führt auf besonderem Bahnkörper entlang der Paderborner Straße – voraussichtlich in nördlicher Seitenlage, um die Beeinträchtigung des Kfz-Verkehrs auf der L756 insbesondere im Bereich der Autobahnauffahrt zu vermeiden – bis zum Sennestadttring. Dann verläuft sie über die Elbeallee und den Senner Hellweg bis zur möglichen Endstation Württemberger Allee. Mit dieser Linienführung wird auch die verdichtete Bebauung am nördlichen Rand der Sennestadt von der Stadtbahn erschlossen.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden für den Abschnitt Paderborner Straße derzeit mit dem Straßenbaulastträger, dem Landesbetrieb Straßen.NRW, abgestimmt.

Die erste Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgte bereits in der ersten Werkstattwoche. In der weiteren Vorplanung sind nun Lösungen zu Detailfragen zu entwickeln, unter anderem zur Lage der Haltestellen, zur Straßenraumgestaltung sowie zum ergänzenden Busnetz. Diese Lösungen sowie weitere Planungsleitlinien sind vor Ort in einer Planungswerkstatt mit den Beteiligten abzustimmen und in der Politik zu beraten.

2. Kosten und Finanzierung

Das Projekt Stadtbahn Heepen – Innenstadt – Senne – Sennestadt ist im Januar 2012 durch moBiel für das GVFG-Bundesförderprogramm angemeldet worden. Mit dieser Anmeldung ist noch keine Förderzusage verbunden.

Für eine Förderung durch den Bund wird ein Anteil von 70 bis 80% besonderer Gleiskörper an der geplanten Maßnahme vorausgesetzt. Nach aktuellem Planungsstand liegt der Anteil besonderer Gleiskörper bezogen auf die Neubaustrecke bei ca. 65 bis 70%. Für Streckenanteile ohne besonderen Bahnkörper können ergänzende Förderungen durch das Land in Betracht kommen.

Bezüglich der Kostenschätzung sowie der erwarteten Eigenanteile von moBiel und Stadt gelten weiterhin die Angaben, die dem politischen Grundsatzbeschluss im Sommer 2013 zu Grunde lagen (Drucksachen-Nr. 5778/2009-2014).

2.1 Baukosten

Die **Baukosten für die Gesamtstrecke** werden nach derzeitigem Planungsstand auf etwa **185 Mio. EUR (netto)** geschätzt. Diese Kosten setzen sich zusammen aus:

- 78,5 Mio. EUR für den Abschnitt Jahnplatz – Heepen
(Kostenschätzung Büro TTK, Machbarkeitsstudie Heepen)
- 55,9 Mio. EUR für den Abschnitt Senne – Sennestadt
(Kostenschätzung Büro TTK, Machbarkeitsstudie Sennestadt)
- 24,4 Mio. EUR zusätzliche Kosten aufgrund von zusätzlichen Maßnahmen, die nicht unmittelbar durch den Stadtbahnbau begründet sind
- 21 Mio. EUR für den Abschnitt Jahnplatz – Adenauerplatz
(wegen der besonderen städtebaulichen Bedeutung wird ein Kostensatz von 20 Mio. EUR/km angesetzt, der zusätzliche Kosten z.B. für städtebauliche Maßnahmen berücksichtigt)
- 2,0 Mio. EUR für den Rückbau der Hochbahnsteige in der Artur-Ladebeck-Straße und der Haltestelle Rosenhöhe
- 3,0 Mio. EUR für die Herstellung einer Verknüpfungs- und Wendeanlage im Bereich Bethel

Hinzu kommen Planungskosten, die unter der Berücksichtigung, dass ein erheblicher Teil der Planungsleistungen intern durch moBiel und Amt für Verkehr erfolgt, auf 10 Mio. EUR geschätzt werden.

Für den erforderlichen neuen Betriebshof kalkuliert moBiel die Netto-Baukosten mit 22 Mio. EUR.

Die geschätzten Netto-Gesamtkosten für Streckenausbau, Planungskosten und Bau des Betriebshofs betragen demnach etwa 217 Mio. EUR.

In dieser Kalkulation nicht enthalten ist der Umbau der Haltestellen in der Brackweder Hauptstraße. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist ein barrierefreier Ausbau dieser Haltestellen in jedem Fall erforderlich und damit unabhängig von einer Stadtbahnerweiterung.

2.2 Zuschüsse

Für Maßnahmen des GVFG-Bundesprogramms wird der **originäre Stadtbahnbau** sowie alle Folgemaßnahmen bezuschusst, die unmittelbar durch den Stadtbahnbau verursacht werden. Der Fördersatz beträgt dabei 90% der förderfähigen Kosten. Unter der Annahme von 95% förderfähigen Kosten ergibt dieses eine **durchschnittliche Förderquote von 85%**.

Eine geringere Förderquote ergibt sich für zusätzliche Maßnahmen, die sich aus den weiteren

Planungen ergeben und die nicht zwingend für den Stadtbahnbau erforderlich sind. Dies sind z.B. städtebauliche Verbesserungen oder der Bau von Radwegen. Diese werden nicht durch die GVFG-Förderung bezuschusst, sondern es können ergänzend Zuschüsse aus anderen Förderprogrammen (Förderungen des NWL nach §12 ÖPNVG NRW, des Städtebaus oder des Entflechtungsgesetzes) beantragt werden. Der Fördersatz liegt dann bei 65 bis 75%, die förderfähigen Kostenanteile erfahrungsgemäß bei rund 80%. Damit ergibt sich für die **zusätzlichen Maßnahmen** eine durchschnittliche **Förderquote von etwa 52 bis 60%**.

In welcher Höhe Fördermittel aus anderen Förderprogrammen bewilligt werden, kann zum derzeitigen Planungsstand nicht beziffert werden. Die Anträge stehen in Konkurrenz zu anderen Verkehrsprojekten in Bielefeld.

Für den Bau des Betriebshofes können keine Zuschüsse beantragt werden.

Bei einer geschätzten Bausumme von 217 Mio. EUR (netto) ergibt sich insgesamt eine Fördersumme von 156 Mio. EUR. Dies entspricht rechnerisch einer **Förderquote von durchschnittlich 72 %**.

2.3 Eigenanteile

Der verbleibende Eigenanteil in Höhe von 61 Mio. EUR (netto) ist zum überwiegenden Teil durch den Vorhabenträger moBiel GmbH und zum geringeren Teil durch die Stadt Bielefeld aufzubringen.

Der Eigenanteil von moBiel setzt sich zusammen aus den Eigenmitteln für den originären Stadtbahnbau und den unmittelbaren Folgekosten sowie für den Rückbau der Haltestellen und dem Bau der Verknüpfungs- und Wendeanlage in Bethel. Auch die Gesamtkosten für den Betriebshof werden von moBiel finanziert. Insgesamt wird der **Eigenanteil von moBiel auf 50 Mio. EUR** (netto) kalkuliert.

Die Stadt Bielefeld trägt im Wesentlichen die Kosten aus den zusätzlichen Maßnahmen, die nicht unmittelbar durch den Stadtbahnbau begründet sind (z.B. Radwegebau, städtebauliche Verbesserungen). Die Höhe des **städtischen Eigenanteils** ist deshalb abhängig von den weiteren Planungsergebnissen und der Höhe der Zuschüsse außerhalb der Bundesförderung. Er wird nachzeitigem Planungsstand auf **11 Mio. EUR** (netto) geschätzt.

2.4 Anliegerbeiträge

Aussagen zu möglichen Anliegerbeiträgen können nach heutigem Planungsstand noch nicht getroffen werden. Im Falle eines Umbaus von Straßen wäre eine Beitragspflicht nach § 8 KAG NRW gegeben, wenn die vorhandenen Verkehrsflächen im Zeitpunkt des Umbaus älter als 30 Jahre und tatsächlich in der Bausubstanz verschlissen wären oder mit dem Umbau eine Verbesserung in straßenbau- bzw. verkehrstechnischer Sicht verbunden wäre.

2.5 Wirtschaftlichkeit

Der Betrieb des ÖPNV ist in der Regel nicht kostendeckend zu betreiben weil die Kosten höher sind als die Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf. Eine Stadtbahnerweiterung verfolgt das Ziel, die Fahrgastzahlen und den ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen. Die Wirtschaftlichkeit ist dann gegeben, wenn sich der Zuschussbedarf verringert. Bei moBiel liegt dieser Zuschussbedarf derzeit bei durchschnittlich 0,30 € je Fahrgast. Er ergibt sich aus einem Durchschnittserlös je Fahrgast von 0,80 €, dem durchschnittliche Kosten von 1,10 € entgegenstehen.

In der Potenzialanalyse Stadtbahn 2030 wurden die Stadtbahnverlängerungen nach Heepen, Sennestadt und Hillegossen als wirtschaftlich eingestuft. Aufgrund der erwarteten Fahrgast-steigerungen und der geringeren Betriebskosten einer Stadtbahn im Vergleich zum Bus ist auf diesen Strecken ein Zuschussbedarf je Fahrgast von 0 Cent (Heepen) bis maximal 5 Cent (Sennestadt) zu erwarten. Durch die Erweiterung des Stadtbahnnetzes wird demnach der

Zuschussbedarf insgesamt gesenkt.

MoBiel hat eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für alle geplanten Stadtbahnerweiterungen des Zielnetzes 2030 vorgelegt, die auch die Verlängerung der Linie 3 nach Hillegossen berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der Investitionskosten für Infrastruktur und Fahrzeuge sowie den zu erwartenden Einsparungen des Stadtbahnbetriebs gegenüber einem Busbetrieb ist seitens moBiel eine Finanzierung der Maßnahmen bei einer Zunahme der jährlichen Fahrgastzahl um 9 Mio. Fahrgästen im Gesamtnetz ohne Steigerung des Fehlbetrages möglich. Dies entspricht einem Fahrgastzuwachs von 25.000 Fahrgästen pro Tag, Bezogen auf die im Jahr 2012 erreichten 56,5 Mio. Fahrgäste bedeutet das eine Steigerung von 16 Prozent.

Nach den Erfahrungen von moBiel mit den Stadtbahnausbaumaßnahmen der letzten 20 Jahre ist die Nachfrage immer deutlich stärker gestiegen, als in der Planung prognostiziert. Keine der durchgeführten Ausbaumaßnahmen hat zusätzliche Verluste verursacht.

Die Gesamtfahrgastzahlen sind von 23,4 Mio. im Jahr 1990 (dem letzten Jahr vor Inbetriebnahme der Stadtbahn) bis 2012 auf 56,6 Mio. EUR, d.h. um 141%, angestiegen. Der Kostendeckungsgrad konnte von 43 auf 75 Prozent verbessert werden. Die Verluste sind damit - trotz geringerer Ausgleichszahlungen für Schwerbehinderte und Auszubildende durch das Land und ohne Berücksichtigung eines Inflationsausgleichs - in etwa gleich geblieben.

3. Zusammenfassung

Anhand des aktuellen Planungs- und Abstimmungsstands ergibt sich die in der **Abb. 1** dargestellte Linienführung der Stadtbahnlinie 5.

Im Streckenabschnitt Jahnplatz – Kesselbrink ist noch zu prüfen, ob durch eine nördliche Umfahrung des Kesselbrinks über Herforder Straße und Friedrich-Ebert-Straße Eingriff am Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Werner-Bock-Straße minimiert werden kann.

Für den Streckenabschnitt Werner-Bock-Straße – Radrennbahn ergeben sich je nach Gewichtung der Bewertungskriterien noch zwei Varianten der Linienführung. Hier sind sowohl die Variante 1 über das Grüne Band, Ostbahnhof, Auf dem Langen Kampe wie auch die Variante 12 über Am Stadtholz, Huberstraße und Heeper Straße in der weiteren Planung zu untersuchen.

Bezüglich der Kosten, Förderung sowie der erwarteten Eigenanteile von moBiel und Stadt gelten weiterhin die Angaben, die dem politischen Grundsatzbeschluss im Sommer 2013 zu Grunde lagen (Drucksachen-Nr. 5778/2009-2014).

4. Weiteres Vorgehen

Die genannte Linienführung dient als Grundlage für die weitere Planung und die Konkretisierung der Anmeldung im Förderprogramm. Insbesondere erfolgt durch eine standardisierte Bewertung die Nutzen-Kosten-Berechnung, die für die Förderfähigkeit entscheidend ist.

Parallel werden die weiteren Planungen und Abstimmungen für die einzelnen Streckenabschnitte in den jeweiligen Stadtbezirken erfolgen. Die intensive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wird durch weitere Planungswerkstätten und Bürgerforen erfolgen. Dabei sind die Vorplanungen zu konkretisieren und in den Entwurfsplanungen unter anderem die Aufteilung der Straßenräume, die Trassierung sowie die Lage der Haltestellen und Endhaltestellen festzulegen. Insbesondere in der Innenstadt und im Bereich Bethel sind die Ergebnisse der bereits beauftragten bzw. noch zu beauftragenden Gutachten (Verkehrsgutachten und städtebauliches Gutachten Jahnplatz, Machbarkeitsstudie Grüner Stadtring und Bethel) zu berücksichtigen.

Mit Fertigstellung der Entwurfsplanungen kann die Einleitung der Planfeststellung erfolgen. Die Kostenschätzungen sind jeweils anhand der Planungsergebnisse zu überprüfen. Erst mit der Plangenehmigung durch die Bezirksregierung und anhand der Ausführungsplanungen kann eine detaillierte Berechnung der Kosten erfolgen. Erst dann kann auch über die genaue Förderquote

