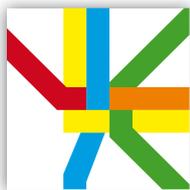


# 1. Werkstattwoche **Beteiligungsprozess zum StadtBahn-Ausbau in Bielefeld**

Dokumentation der 1. Werkstattwoche  
vom 2. bis 5. Juni 2013





# ZUKUNFT MOBIELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.



**Bielefeld**



**moBiel**  
Ein Unternehmen  
der Stadtwerke Bielefeld



**BPW** | baumgart+partner  
stadt - und regionalplanung



## Projektträger

**Stadt Bielefeld**  
Amt für Verkehr  
Niederwall 23  
33602 Bielefeld  
[www.bielefeld.de](http://www.bielefeld.de)

**moBiel GmbH**  
Postfach 21 90 46  
33697 Bielefeld  
[www.mobiel.de](http://www.mobiel.de)

## Prozessteam

**agl | Hartz · Saad · Wendl**  
angewandte geographie, landschafts-,  
stadt- und raumplanung  
Großherzog-Friedrich-Str. 47  
66111 Saarbrücken  
[www.agl-online.de](http://www.agl-online.de)

**BPW baumgart+partner**  
Stadt- und Regionalplanung  
Ostertorsteinweg 70-71  
28203 Bremen  
[www.bpw-baumgart.de](http://www.bpw-baumgart.de)

**Zivilarena GmbH**  
Wallstraße 61  
10179 Berlin  
[www.zivilarena.de](http://www.zivilarena.de)

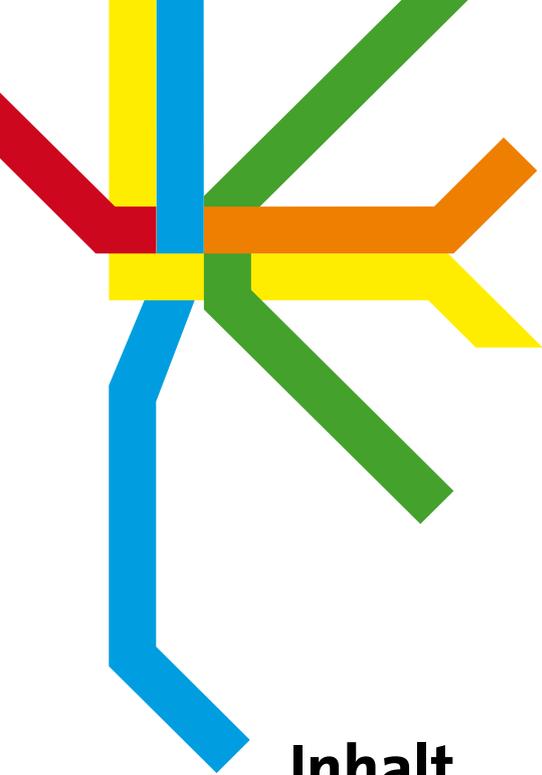
### Bearbeitung

agl | Hartz · Saad · Wendl:  
Andre Hartz, Sascha Saad, Stephanie Bächle, Eva Lichtenberger  
BPW baumgart+partner:  
Frank Schlegelmilch, Claudia Dappen, Melanie Roos

### Gestaltung und Satz

Stephanie Bächle, agl | Hartz · Saad · Wendl

Bielefeld, 24. Juni 2013



# Inhalt

|  |    |
|--|----|
| 1. Einführung: Stand des Verfahrens                        | 4  |
| 2. Die Werkstattwoche: intensive Arbeitsphasen vor Ort     | 6  |
| 3. Veranstaltungen in Mitte zur Linie nach Heepen          | 8  |
| 3.1 Infostand zur Linie nach Heepen im Bezirk Mitte        | 8  |
| 3.2 Streckenbegehung der Linie nach Heepen im Bezirk Mitte | 10 |
| 3.3 Werkstatt zur Linie nach Heepen im Bezirk Mitte        | 12 |
| 4. Veranstaltungen in Sennestadt                           | 24 |
| 3.1 Aktionstag Sennestadt                                  | 24 |
| 3.2 Infostand Sennestadt                                   | 29 |
| 3.3 Streckenbegehung Sennestadt                            | 30 |
| 3.4 Infoabend Sennestadt                                   | 31 |
| 5. Veranstaltungen in Hillegossen                          | 40 |
| 5.1 Streckenbegehung Hillegossen                           | 40 |
| 5.2 Infoabend Hillegossen                                  | 42 |
| 6. Expertenrunde zu Hoch- und Niederflurtechnik            | 46 |
| 7. Bürgersprechstunden                                     | 52 |
| 8. Fazit und Ausblick                                      | 54 |

Zur Begleitung des Stadtbahn-Ausbaus haben die Stadt Bielefeld und die moBiel GmbH im Frühjahr 2013 den Kommunikations- und Beteiligungsprozess ZUKUNFT MOBIELEFELD initiiert.

Der Startschuss für den Bürgerdialog fiel am 27. April 2013 mit dem ersten **Bürgerforum** im Alten Rathaus. Mehr als 500 Bürgerinnen und Bürger informierten sich an den fünf Infoinseln zum Beteiligungsverfahren, zum gesamtstädtischen Stadtbahn-Ausbau und zu den einzelnen Ausbauplanungen nach Heepen, Sennestadt und Hillegossen. Die Infoinseln zeigten Poster, Pläne und Gutachten, geplante Trassenverläufe und -varianten. Vertreter der Stadt Bielefeld, von moBiel sowie des Prozessteams standen ganztägig für Anregungen, Fragen und Kritik zur Verfügung. Ergänzend fanden Vorträge im Rochdale-Saal zu Hintergründen der Ausbauplanung und den Planungen der Trassen nach Sennestadt, Hillegossen und Heepen statt. Im Anschluss an die Vorträge wurden die vorgestellten Planungen intensiv diskutiert. Die zahlreichen Anmerkungen, Kommentare und Fragen der Bürgerinnen und Bürger wurden auf Posterwänden dokumentiert und an den jeweiligen Infoinseln ausgehängt. Die Ergebnisse des Bürgerforums dienten u.a. dazu, die 1. Werkstattwoche vorzubereiten.

Im Anschluss fand vom 13. bis 27. Mai 2013 die **Online-Diskussion** statt. Sie bot allen Interessierten die Gelegenheit, sich während eines Zeitraums von 15 Tagen über die Stadtbahn-Erweiterung auszutauschen, Anregungen zu geben und die eigene Meinung zur Debatte zu stellen. Mit fast 750 Beiträgen innerhalb von 15 Tagen war es eine lebhaft, aber stets konstruktive Diskussion. Meistdiskutiertes Thema war die neue Linie nach Heepen, insbesondere die Trassenführung über den Langen Kampe oder die Heeper Straße. Weitere Diskussionsschwerpunkte waren das Gesamtvorhaben zum Stadtbahn-Ausbau, der Einsatz von Hoch- oder Niederflurtechnik sowie die Ausbauplanungen nach Sennestadt und in der Innenstadt. Auch zum Stadtbahn-Tunnel und zur Finanzierbarkeit tauschten sich die Diskutanten sachkundig und detailreich aus.

Mit der **1. Werkstattwoche** vom 2. bis 5. Juni 2013 begann nun der Beteiligungsprozess vor Ort für die Ausbauplanungen nach Heepen, Hillegossen und Sennestadt. Die vorliegende Dokumentation fasst die Ergebnisse aller Veranstaltungen zusammen. Die Präsentationen aus den Veranstaltungen stehen auf [www.zukunftmobielefeld.de](http://www.zukunftmobielefeld.de) zum Download bereit.

Weitere Informationen zum Beteiligungsverfahren und den Veranstaltungen der 2. Werkstattwoche vom 2. bis 5. Juli 2013 finden Sie auf [www.zukunftmobielefeld.de](http://www.zukunftmobielefeld.de). Dort finden Sie auch alle Unterlagen, die nun an die politischen Entscheidungsträger übergeben werden.

## Was passiert mit den Ergebnissen des bisherigen Beteiligungsprozesses?

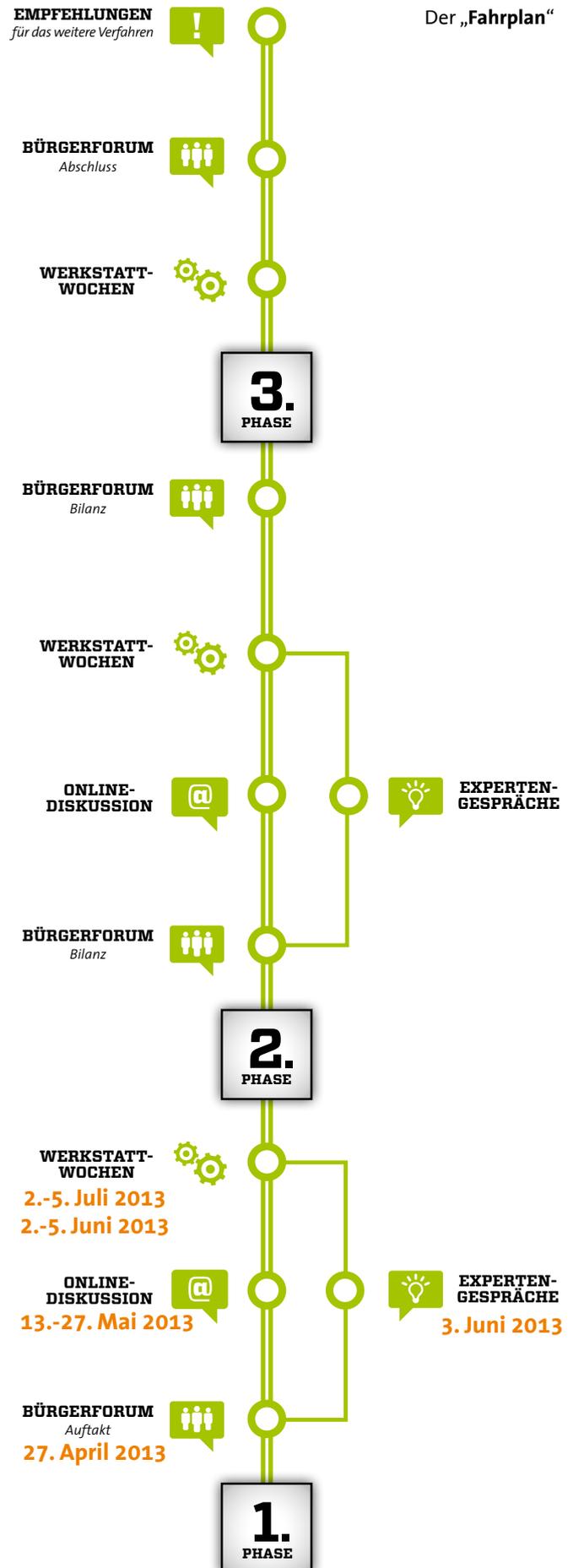
Das vom Stadtentwicklungsausschuss am 9. April 2013 einstimmig beschlossene Mandat stellt eine Selbstverpflichtung der politischen Gremien dar, die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens im Zuge der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen. Die politischen Gremien haben sich dazu verpflichtet, die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens ernsthaft in die Abwägung einzubeziehen. In einem transparenten Verfahren werden die Anregungen aus der Bürgerschaft geprüft und abweichende Entscheidungen begründet.

Politische Entscheidungen werden stufenweise getroffen; so reichen die Stadtratsbeschlüsse zum Ausbau der Stadtbahn bis ins Jahr 2008 zurück. Im Hinblick auf die Beantragung von Fördermitteln beim Bund müssen vor der Sommerpause 2013 folgende Entscheidungen getroffen werden:

- Systementscheid für den Einsatz von Hoch- oder Niederflurtechnik
- Änderungen im Liniennetz im Hinblick auf eine mögliche Verknüpfung der Linien nach Heepen und Sennestadt über den Jahn- und Adenauerplatz

Dabei geht es noch nicht um Entscheidungen über einen „autofreien“ Jahnplatz oder Vorzugsvarianten Richtung Heepen; diese werden Gegenstand des weiteren Beteiligungsverfahrens sein.

Mit dem Bürgerforum am 27. April 2013, der Online-Diskussion vom 13. bis 27. Mai 2013 und der Werkstattwoche vom 2. bis 5. Juni 2013 ist nun die erste Phase des Beteiligungsprozesses abgeschlossen. Zu allen Beteiligungsmodulen wurden Dokumentationen erarbeitet, in denen die Anregungen und Kommentare der Bürgerinnen und Bürger festgehalten sind. Diese werden am 25. Juni 2013 an Oberbürgermeister Pit Clausen überreicht. Damit wird gewährleistet, dass die gesammelten Argumente der Bevölkerung, insbesondere auch zur Hoch- und Niederflurtechnik, in den weiteren politischen und planerischen Prozess einfließen können.



## Die Werkstattwochen: intensive Arbeitsphasen vor Ort

### Wozu dienen die Werkstattwochen?

In unseren Werkstattwochen treffen wir Sie vor Ort, um mit Ihnen gemeinsam die vielfältigen Aspekte zu erörtern, die sich beim Bau der neuen Linie nach Heepen oder den Verlängerungen der Stadtbahn nach Sennestadt und Hillegossen ergeben könnten. Hier geht es um spezifische Fragestellungen zur Planung der einzelnen Trassen, zur Einbindung der Stadtbahn in den Straßenraum oder zu Alternativvorschlägen. Je nach Stand der Planungen bieten wir Ihnen unterschiedliche Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten an, beispielsweise Infoabende und Expertengespräche, Werkstätten und Streckenbegehungen, Gespräche mit Betroffenen im kleineren Kreis, Aktionstage und vieles mehr.

### Die Veranstaltungen der 1. Werkstattwoche

Die 1. Werkstattwoche fand vom 2. bis zum 5. Juni 2013 statt. Im Rahmen des Aktionstags Sennestadt am 2. Juni informierten und diskutierten Vertreter der Stadtverwaltung, von moBiel sowie des Prozessteams im Themenzelt und der Talkrunde auf dem Lindemann-Platz sowie bei den Fahrten im historischen Bus über die Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt.

In einer öffentlichen Expertenrunde am 3. Juni präsentierten Experten aus Kassel und Frankfurt ihre Erfahrungen und diskutierten mit Vertretern der Stadt Bielefeld und von moBiel die Vor- und Nachteile von Hoch- und Niederflurtechnik. Noch vor der Sommerpause 2013 soll der Rat der Stadt Bielefeld über den Einsatz von Hoch- oder Niederflurtechnik auf der geplanten Linie von Heepen nach Sennestadt entscheiden; vor diesem Hintergrund diente die Veranstaltung der Information der Bürgerinnen und Bürger, zumal sich in der Online-Diskussion ein starkes Interesse für diese Thematik gezeigt hatte.

Bei der neuen Linie nach Heepen widmete sich die 1. Werkstattwoche den Trassenvarianten im Stadtteil Mitte: Auf der Streckenbegehung am 3. Juni diskutierten die Teilnehmenden intensiv und teils kontrovers mit den Verkehrsplanern über die Trassenvarianten. Am 4. Juni wurden dieser Austausch im Rahmen einer Werkstatt vertieft und weitere alternative Trassenvarianten, z.B. über die Bleichstraße und die Hermann-Delius-Straße oder die Huberstraße sowie alternativ über die Lohbreite zur Heeper Straße, in den Planungsprozess eingebracht. Die Trassenvarianten im Stadtteil Heepen werden im Rahmen der 2. Werkstattwoche vom 2. bis 5. Juli 2013 thematisiert.

Am 5. Juni fanden zeitgleich je eine Streckenbegehung mit anschließendem Infoabend für die Ausbauplanungen nach Sennestadt und Hillegossen statt. Während sich in Sennestadt die Beteiligten überwiegend positiv zum Stadtbahnausbau äußerten, standen in Hillegossen die ersten, sehr konfliktreichen 100 Meter ab der Haltestelle Stieghorst Zentrum im Mittelpunkt der Diskussion.

Wir danken allen Beteiligten für ihr Engagement im Rahmen der 1. Werkstattwoche. Bringen Sie Ihre Belange weiterhin in den Prozess ein und gestalten Sie den Stadtbahn-Ausbau aktiv mit! Die nächste Gelegenheit hierzu haben Sie im Rahmen der **2. Werkstattwoche vom 2. bis 5. Juli 2013!**

► zum Programm der 2. Werkstattwoche

### Programm der 1. Werkstattwoche

| Sonntag<br>2. Juni 2013   | Montag<br>3. Juni 2013   | Dienstag<br>4. Juni 2013  | Mittwoch<br>5. Juni 2013   |   |
|---|--|---|--|---|
| 11.00 – 18.00<br><b>Themenzelt zur Linie Sennestadt</b><br>im Rahmen des Aktionstags Sennestadt | 11.00 – 18.00<br><b>Infostand zur Linie Heepen</b><br>am Jibi-Markt Lohbreite  | 11.30 – 15.30<br><b>Infostand zur Linie Heepen</b><br>am Jibi-Markt Lohbreite                                     | 8.00 – 13.00<br><b>Infostand zur Linie Sennestadt</b><br>auf dem Wochenmarkt Sennestadt          |   |
| 13.30 – 14.30<br><b>Talkrunde Stadtbahnverlängerung</b><br>im Rahmen des Aktionstags Sennestadt | 12.00 – 15.00<br><b>Bürger-sprechstunde</b><br>im moBiel Haus  | 12.00 – 18.00<br><b>Bürger-sprechstunde</b><br>im moBiel Haus   | 12.00 – 15.00<br><b>Bürger-sprechstunde</b><br>im moBiel Haus                                    |   |
|   | 16.00 – 18.00<br><b>Streckenbegehung Heepen:</b> Varianten im Stadtteil Mitte<br><b>Treffpunkt:</b> Haltestelle Kesselbrink* |   | 16.00 – 18.00<br><b>Streckenbegehung Sennestadt</b><br><b>Treffpunkt:</b> vor dem Sennestadthaus | 16.00 – 18.00<br><b>Streckenbegehung Hillegossen</b><br><b>Treffpunkt:</b> Haltestelle Stieghorst Zentrum |
|   | 19.00 – 21.00<br><b>Expertenrunde zu Hoch- und Niederflurtechnik</b><br>im Haus der Technik                                  | 17.00 – 21.00<br><b>Werkstatt zur Linie Heepen:</b> Varianten im Stadtteil Mitte<br>in der Ravensberger Spinnerei | 18.30 – 21.00<br><b>Infoabend Senne/Sennestadt</b><br>im Sennestadthaus                          | 18.30 – 21.00<br><b>Infoabend Hillegossen</b><br>im Freizeitzentrum Stieghorst                            |

## 3.

# Veranstaltungen in Mitte zur Linie nach Heepen

## 3.1 Infostand zur Linie nach Heepen im Bezirk Mitte

Auf dem Parkplatz des Jibi-Markts in der Lohbreite stand am 3. Juni von 11.00 bis 18.00 Uhr und am 4. Juni von 11.30 bis 15.30 Uhr ein Infostand von ZUKUNFT MOBIELEFELD. Hier konnten sich die Bürgerinnen und Bürger über das Beteiligungsverfahren und die Ausbauplanungen informieren.

Am 3. Juni 2013 besuchten ca. 40 bis 50 Personen den Infostand. Einige Bürgerinnen und Bürger waren bereits informiert bzw. hatten schon am Bürgerforum oder an der Online-Diskussion teilgenommen. Für den überwiegenden Teil war das Beteiligungsverfahren ganz neu oder sie hatten nur davon gehört, dass es eine neue Linie nach Heepen geben sollte – meist im Zusammenhang mit der Straße Auf dem Langen Kampe. Viele stellten konkrete Nachfragen zum aktuellen Stand des Verfahrens und dem genauen Trassenverlauf; andere wollten sich nur informieren.

Vielfach bestanden deutliche Informationsdefizite. Dies zeigte sich insbesondere bei der mehrfach geäußerten Annahme, die Linienführung nach Heepen über Auf dem Langen Kampe sei bereits beschlossen. Hier war es immer wieder notwendig, darauf hinzuweisen, dass es noch keine Entscheidung für eine Trassenvariante gibt. Etwa die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger – darunter viele Anwohner – merkte an, dass sie die Trassenführung über Auf dem Langen Kampe ablehne. Davon sprachen sich einige gänzlich gegen eine neue Stadtbahnlinie aus. Hauptargument war hier, dass es bereits eine gute und ausreichende Busverbindung gebe, die noch weiter optimiert werden könne. Andere verwiesen auf die schwierige finanzielle Situation der Stadt, bemängelten das Wegfallen von Parkplätzen oder forderten die Erhaltung der Kirschbaumallee. Grundtenor war, dass der Ausbau nicht zu Lasten der Anwohner gehen sollte.



Die andere Hälfte der Besucher plädierte für den Ausbau nach Heepen: Dieser sei gut und dringend notwendig. Häufiges Argument war, dass die Busse zu voll seien, bzw. es zu wenig Platz in den Bussen z.B. für Kinderwagen gebe. Ein Viertel der Befürworter positionierte sich allerdings gegen eine Führung der Trasse über den Lange Kampe.

Mit insgesamt 20 Besuchern war der Infostand am 4. Juni 2013 deutlich weniger frequentiert. Es herrschte aber auch insgesamt weniger Betrieb auf dem Parkplatz und im Jibi-Markt. Etwa die Hälfte der Personen äußerte sich zur Ausbauplanung oder wollte Anregungen geben. Das Stimmungsbild war in Bezug auf die Linie nach Heepen eher skeptisch und negativ: Mehrfach gab es Kritik an der Trassenvariante über Auf dem Langen Kampe. Zudem sei das Busnetz ausreichend, die Stadtbahn zu teuer und nicht notwendig. Es äußerten sich aber auch Befürworter des Stadtbahn-Ausbaus.

Folgende Anregungen, Kommentare und Frage der Bürger wurden an den Infoständen festgehalten:

### **Stadtbahn-Ausbau und Beteiligungsverfahren**

- Stadtbahn-Ausbau positiv und nicht so problematisch wie früher, da die heutigen Stadtbahn-Modelle erheblich leiser sind
- Langer Zeitrahmen bis zur Umsetzung; lohnt sich Partizipation?
- Mehr Informationen zu den technischen und finanziellen Details der Planungen gewünscht
- Verlängerung nach Milse Ost gut
- Über den Einsatz des Vamos nachdenken: Der Vamos biete älteren Menschen nicht genügend Möglichkeiten zum Festhalten

### **Neue Linie nach Heepen**

- Stadtbahn-Ausbau unbedingt notwendig, da Busse zu voll sind
- Verlängerung nach Heepen nicht unbedingt erforderlich
- Keine weitere Linie im Bereich Mitte notwendig: Mit Bussen ausreichend an die Innenstadt angebunden
- Trassenführung über Heeper Straße bindet das Gebiet besser an
- Trasse nicht über den Langen Kampe führen, Lärm und Erschütterung für Anwohner nicht tragbar; für Eigentümer besonders problematisch, da die Straße erst vor einigen Jahren saniert, aufgewertet und als 30er-Zone etabliert worden sei; Kischbäume sollen bleiben bzw. müssten alle Bäume weg?
- Muss die Trasse zweigleisig geführt werden?
- Ist eine eingleisige Führung auf beiden Trassen denkbar?

Insgesamt wurde der Infostand von der Bevölkerung gut aufgenommen. Das moBiel-Zelt in Verbindung mit den Beachflags ZUKUNFT MOBIELEFELD zeigte in Punkto Präsenz die größte Wirkung und erweckte das Interesse der Passanten. Es zeigte sich, dass durch dieses Informationsangebot gezielt Bürgerinnen und Bürger in den betroffenen Stadtteilen erreicht werden können, zumal nach wie vor ein hoher Informationsbedarf besteht. Viele Besucher waren über den Stand des Planungsverfahrens, die aktuell anstehenden politischen Entscheidungen und die Möglichkeiten zur Mitgestaltung im Beteiligungsprozess nicht ausreichend informiert. Das Stimmungsbild zur neuen Linie nach Heepen war sehr gemischt und bestätigt im Wesentlichen die bereits bekannten und diskutierten Argumente.

## 3.2 Streckenbegehung der Linie nach Heepen im Bezirk Mitte

An der Streckenbegehung zu den Trassenvarianten der neuen Linie nach Heepen im Stadtteil Mitte am 3. Juni 2013 von 16.00 bis 18.00 Uhr nahmen etwa 35 Bürgerinnen und Bürger teil. Unter Moderation von Sascha Saad (agl) und Claudia Dappen (BPW) erläuterten Hartwig Meier und Markus Dreier von moBiel die neuralgischen Punkte der Trassenplanung vor Ort.

Los ging es an der Haltestelle Kesselbrink in der August-Bebel-Straße, um die beiden in Diskussion stehenden Trassenvarianten vorzustellen und den Beteiligungsprozess zu erläutern sowie Fragen, Anregungen und Kritik aufzunehmen. Daher führte die Busfahrt zunächst entlang der Trassenvariante 1 über die Werner-Bock-Straße und den Ostbahnhof auf den Langen Kampe. Anschließend ging es über die Trassenvariante 5 entlang der Heeper Straße zurück zum Ausgangspunkt. Herr Meier erklärte während der Fahrt und an einigen Haltepunkten die verschiedenen Aspekte der Trasse und beantwortete Fragen der Teilnehmenden.

In der Werner-Bock-Straße war die Inanspruchnahme von Grünräumen durch die Bahn ein wichtiges Thema. Am Ostbahnhof wurden insbesondere die Themen Gebäudeabriss, Rad- und motorisierter Individualverkehr, sowie Lärm und die Geschwindigkeit der Stadtbahn angesprochen.

Zweite Station der Streckenbegehung war die Straße Auf dem Langen Kampe. Die Nähe zur Wohnbebauung und der notwendige Wegfall von (Kirsch-) Bäumen waren Schwerpunkte der Diskussion.

Nach einem weiteren Stop an der Haltestelle Radrennbahn ging die Fahrt entlang der Variante 5 durch die Heeper Straße zurück zum Startpunkt. In der Heeper Straße präsentierte Hartwig Meier ausführlich die Trassenalternative 5. Stellenweise sei die Heeper Straße so schmal, dass die Stadtbahn nicht auf eigenem Gleiskörper fahren könne. Von den Bürgerinnen und Bürgern wurde befürchtet, dass die Stadtbahn zu Verkehrsbehinderungen und dem Verlust von Parkplätzen führen könne. Bei einem weiteren Halt an der Lohbreite wurden darüber hinaus Befürchtungen geäußert, dass der Einzelhandel während der Bauzeit beeinträchtigt werden könnte. Gleichzeitig könne die Heeper Straße durch die Stadtbahn eine gestalterische Aufwertung erfahren.

Alle Fragen und Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger wurden aufgenommen und im Rahmen der Werkstatt zur Linie Heepen vertieft diskutiert.



### 3.3 Werkstatt zur Linie nach Heepen im Bezirk Mitte

An der Werkstatt zu den Trassenvarianten der neuen Linie nach Heepen im Stadtteil Mitte, die am 4. Juni von 17.00 bis 21.00 Uhr in der Ravensberger Spinnerei stattfand, nahmen etwa 65 Personen teil.

Bezirksbürgermeister Hans-Jürgen Franz begrüßte die Teilnehmenden und dankte ihnen für ihr Interesse. Das Beteiligungsverfahren begleitet den politischen Diskurs zum Ausbau des Stadtbahn-Netzes und soll zu einer Konkretisierung der Planungen beitragen. Er lud die Teilnehmenden ein, sich weiterhin aktiv in den Prozess einzubringen und an den Planungen mitzuwirken.

Andrea Hartz (agl) warf einen kurzen Blick auf die zurückliegenden Veranstaltungen und dankte für die vielen Beiträge, die auf dem Bürgerforum, der Online-Diskussion und den Veranstaltungen der 1. Werkstattwoche bereits gesammelt wurden. Gerade für die neue Linie nach Heepen wurden bereits zahlreiche Anregungen gegeben, die für die Werkstatt ausgewertet und an Kommentarwänden aufgehängt wurden.

Die Werkstatt baute auf diesen Ergebnissen auf und gliederte sich in zwei Diskussionsblöcke: Im ersten Block standen grundsätzliche Fragestellungen im Mittelpunkt. Frau Hartz stellte die an den Kommentarwänden zusammengetragenen Aspekte vor. Dirk Artschwager und Hartwig Meier von moBiel beantworteten häufig gestellten Fragen aus den vorangegangenen Veranstaltungen sowie die Fragen der Bürgerinnen und Bürger zum Ausbau der Stadtbahn. Der zweite Block widmete sich den beiden in Diskussion stehenden Trassenvarianten im Stadtteil Mitte sowie möglichen weiteren Alternativen. Basis für die Diskussion waren auch hier Beiträge insbesondere aus der Online-Diskussion zu möglichen Alternativtrassen wie über die Bleich- oder die Huberstraße.



## Block 1: Grundsätzliche Fragestellungen

### Stand der Planungen zur Linie Heepen im Stadtteil Mitte

Hartwig Meier, Leiter des Sachbereichs Verkehrsplanung der moBiel GmbH

Der politische Auftrag zur vertieften Planung der Linien nach Heepen, Senne-  
stadt und Hillegossen wurde auf Basis der gutachterlichen Potenzialanalyse  
zum Stadtbahn-Netz getroffen. Ziel ist zudem die Förderung durch Bundes-  
und Landesmittel. Herr Meier betonte, dass die Gutachter die besondere Be-  
deutung dieser Ausbauplanungen für die Attraktivität des gesamten ÖPNV-  
Angebots in Bielefeld nachgewiesen haben. Er warf einen Blick zurück auf die  
Expertenrunde zu Hoch- und Niederflurtechnik und stellte kurz die verschie-  
denen Netzkonzepte zur Einbindung der Linie nach Heepen vor.

Die im Rahmen der 1. Werkstattwoche vorgestellte Trassenplanung im  
Stadtteil Mitte wird über den Sommer präzisiert. Bis dahin soll auch der  
Rat der Stadt Bielefeld über den Einsatz von Hoch- oder Niederflurtechnik  
entschieden haben. Ziel ist es, vertiefende Grundlagen für die Variantendis-  
kussion zu erarbeiten, denn aktuell wurde noch keine Entscheidung für eine  
der beiden vom Gutachter vorgeschlagenen Varianten ausgesprochen. Auch  
wenn im Rahmen der Machbarkeitsstudie zahlreiche weitere Trassenvarian-  
ten untersucht wurden, können zum jetzigen Zeitpunkt noch Alternativvor-  
schläge in den Planungsprozess eingebracht werden.

Mit Blick auf die häufig befürchtete Verschlechterung des Busnetzes durch  
den Bau der Stadtbahn erläuterte Herr Meier, dass die gute Anbindung  
östlich des Ostbahnhofs über die Bleichstraße sicherlich bleiben würde.  
Im westlichen Teil wird der Busverkehr auf der Achse konzentriert werden,  
auf der die Stadtbahn nicht verkehrt. Grundlage der Wirtschaftlichkeits-  
berechnung sei es, mit der Stadtbahn 9 Mio. Fahrgäste mehr zu gewin-  
nen. Somit könne es nicht im Interesse des Verkehrsunternehmens liegen,  
die Fahrgäste im Bussystem zu verlieren. Es wird daher sicherlich weiter-  
hin ein attraktives, aber an die Stadtbahn angepasstes Bussystem geben.

### Diskussion: Häufig gestellte Fragen

Dirk Artschwager, Leiter des Fachbereichs Verkehrsmanagement und

Hartwig Meier, Leiter des Sachbereichs Verkehrsplanung der moBiel GmbH

Warum eine Stadtbahn nach Heepen, wo es so viele Buslinien gibt?

- Es gibt schon sehr viele Buslinien, die aber dennoch an ihre Kapazitäts-  
grenzen stoßen: Teilweise sind die Busse voll; es gibt kaum Platz für Roll-  
stuhlfahrer oder Kinderwägen.
- moBiel hat in anderen Stadtteilen gute Erfahrungen damit gemacht,  
das hoch frequentierte Busnetz durch eine Stadtbahn zu ersetzen. Die  
Stadtbahn hat in Punkto Bequemlichkeit und Kapazität viel mehr zu bie-  
ten; Fahrgastzuwächse begründen sich oft auch damit, dass die Stadt-  
bahn für viele das attraktivere und zuverlässigere Verkehrsmittel ist. In  
Stieghorst führte die Stadtbahn beispielsweise zu einer Verdopplung der  
Fahrgastzahlen.
- Ziel von moBiel ist es nicht, Busfahrer einzusparen und so eine betriebs-  
wirtschaftliche Verbesserung zu erreichen. Es wird weiterhin viele Busli-  
nien geben, um die Stadtteile und Vororte ideal an die Stadtbahnhalte-  
stellen anzubinden

Ist die Planung wirtschaftlich? Wie sieht es mit der Finanzierung aus?

- Die Ausbauplanungen werden teilweise seit Jahrzehnten intensiv diskutiert; die Potenzialanalyse hat diese Diskussionen aufgegriffen und 15 verschiedene Ausbaustrecken untersucht. Als wirtschaftlich wurden die Strecken nach Heepen, Sennestadt und Hillegossen eingestuft, wobei Heepen besonders wirtschaftlich ist.

Warum keine Anbindung durch den Tunnel oder an andere Linien?

- Verschiedene Gutachten haben belegt, dass der Tunnel seine Kapazitätsgrenze erreicht hat und keine weiteren Taktverdichtungen bzw. zusätzliche Fahrgastströme mehr bewältigen kann (siehe auch Dokumentation der Expertenrunde).
- Im Rahmen der Untersuchungen zum Netzkonzept wurden verschiedene Netzvarianten durchgespielt; die Anbindung an andere Linien hat dabei schlechter abgeschnitten als die Verknüpfung Heepen – Sennestadt

Wie werden die Kosten verteilt?

- Der Gesetzgeber hat Fördertöpfe für Stadtbahnausbauten geschaffen: Hier besteht die Chance, auf Bundesmittel zurückzugreifen, wobei Bundesmittel eine Förderquote von bis zu 90% ermöglichen.
- Die Stadt Bielefeld könnte die Ausbauplanungen niemals alleine stemmen und befindet sich im Wettbewerb mit anderen Städten um diese Fördermittel – auf Bundes- wie auf Landesebene.
- Der Antrag auf Zuwendungen vom Bund dient der Sicherung von Fördermitteln. Die Abschöpfung dieser Mittel ist aber nicht verpflichtend, sofern es im Planungsprozess zu Veränderungen kommt; umgekehrt lassen sich jedoch keine Fördermittel nachbeantragen.

Wirkt sich die Stadtbahn wertsteigernd oder wertmindernd auf die Grundstücke aus?

- Im Westen der Stadt werden zu verkaufende Grundstücke mit gutem Stadtbahn-Anschluss beworben.
- Gerade bezogen auf das Quartier zwischen Ostbahnhof und Radrennbahn könnte eine positive Entwicklung erwartet werden.



Wie sieht es mit der Barrierefreiheit in Bus und Stadtbahn aus?

- Busse stoßen schnell an ihre Grenzen, da Rollstuhlfahrer und Menschen mit Rollatoren nicht an den Automattüren im hinteren Bereich in den Bus steigen können; die Stellfläche an den zum Einstieg geeigneten Türen ist daher schnell belegt.
- Neubaustrecken der Stadtbahn müssen laut novelliertem Personenbeförderungsgesetz unabhängig vom gewählten System barrierefrei ausgeführt werden. Der Bestand ist bis 2022 barrierefrei umzugestalten.
- Hinweis eines Rollstuhlfahrers aus dem Publikum: Ein Bus kann keine Barrierefreiheit gewährleisten, man ist immer auf fremde Hilfe angewiesen; vom Gesichtspunkt der Barrierefreiheit her ist die Stadtbahn deutlich besser.

Ist die Linie nach Heepen bereits beschlossene Sache?

- Es gibt einen Ratsbeschluss zur Weiterverfolgung der Planungen für die drei in der Potenzialanalyse als wirtschaftlich identifizierten Strecken nach Heepen, Sennestadt und Hillegossen. Den schienengebundenen ÖPNV zu fördern, ist erklärtes Ziel des Rats der Stadt Bielefeld, u.a. zur Senkung des Anteils an motorisiertem Individualverkehr und zur Minderung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Zuge des Klimaschutzes.
- Entscheidungen werden von den politisch legitimierten Gremien der Stadt getroffen. Das Beteiligungsverfahren dient dazu, die Belange der Bevölkerung in den Entscheidungsfindungsprozess der Gremien einzubringen. Im Beteiligungsverfahren sind jedoch keine direkten Abstimmungsmöglichkeiten vorgesehen, beispielsweise zur Systemfrage nach Hoch- oder Niederflurtechnik oder ob eine Trasse realisiert werden soll. Dies müsste vom Stadtrat beschlossen werden.
- Zu den Trassenvarianten in den Stadtteilen Mitte und Heepen gibt es bislang keine politische Entscheidung. Daher widmet sich das Beteiligungsverfahren dieser Fragestellung und soll den politischen Vertretern ein Stimmungsbild zur Akzeptanz und Ausgestaltung der Trassenvarianten vermitteln.

Auswirkungen auf die Wohnqualität

- Auswirkungen wie Lärm und Erschütterungen werden von moBiel sehr ernst genommen. Daher werden bei der Konkretisierung der Trassenplanungen Lärmschutzgutachten angefertigt. Zur Erstellung der Gutachten sind genaue Aussagen beispielsweise zur Führung der Trasse in Mittel- oder Seitenlage oder zum Abstand der Trasse zu den Gebäuden erforderlich, was beim aktuellen Planungsstand noch nicht möglich ist.
- Die Stadtbahnen sind in den vergangenen Jahren deutlich leiser geworden: moBiel arbeitet an neuralgischen Punkten mit Schmieranlagen oder Sprüheinrichtungen. In der Detmolder Straße wird derzeit ein neues System erprobt, das Erschütterungen minimieren soll.

Die Diskussion grundsätzlicher Aspekte wurde sehr kontrovers und teils emotional geführt, zumal das Erfordernis einer Stadtbahn aufgrund des gut funktionierenden Bussystems von vielen nicht geteilt wird. Auch bei den Befürwortern der neuen Linien nach Heepen gibt es Befürchtungen in Bezug auf eine mögliche Verschlechterung der Lebens- und Wohnqualität im Bereich der Trasse. Deshalb wird die Option, aktiv mitzugestalten, sehr positiv aufgenommen. Es wurde auch deutlich, dass sich die meisten Einwendungen mit den bereits im Rahmen vorangegangener Veranstaltungen gesammelten Kommentaren und Anregungen deckten und nur noch wenige Aspekte

ergänzt werden mussten. Vor diesem Hintergrund plädierten Teilnehmende dafür, sich im zweiten Block von den bekannten Grundsatzdiskussionen zu lösen und die Chance zur Mitgestaltung an den Trassenvarianten zu nutzen.

## Bewertung: Was sind für Sie die im weiteren Verfahren wichtigsten Aspekte?

In der anschließenden Pause waren die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, zu dieser Fragestellung 10 rote Klebepunkte zu setzen. Das Ergebnis der Bepunktung zeigen die Kommentarwände auf Seiten 16 und 17. Claudia Dappen (BPW) wertete das Ergebnis aus.

Die für die Bürgerinnen und Bürger besonders relevanten Aspekte konzentrieren sich auf Themen, die mit der Verschlechterung der Wohnqualität im allgemeinen (21 Nennungen), aber auch mit spezifischen Fragestellungen zusammenhängen: Abstand der Stadtbahn zu den Gebäuden (16), Lärmbelästigung durch die Stadtbahn (10) sowie Lärmschutz (10). 12 Nennungen entfielen auf die Erstellung eines Anforderungsprofils für die Trassenführung durch Wohngebiete; 11 wünschen sich eine Abstimmungsmöglichkeit der Anwohner über die Trassenführung.

Im Hinblick auf grundsätzliche Fragestellungen zur Stadtbahn gab es je 10 Nennungen zum Einsatz von Hybrid- oder Elektrofahrzeugen anstelle einer Stadtbahn, zur Prüfung von Mittellage versus Seitenlage sowie zur Gefahr der Ausdünnung des Busnetzes. In Bezug auf den Radverkehr sehen 14 „Rillenschienen“ als Unfallgefahr für Radfahrer, 10 wünschen sich ein attraktives Radwegenetz.

### Ihre Kommentare und Anregungen

The map displays several key locations and associated comments:

- Haltestelle Jahnplatz:** Ungünstige Umsteigewege.
- Verkehrsdrehscheibe Jahnplatz:** (Marked with red dots)
- Autofreier Jahnplatz:** (Marked with red dots)
- Verknüpfung des Ostbahnhofs:** (Marked with red dots)
- Park & Ride am Ostbahnhof:** (Marked with red dots)
- Wertvoller Baumbestand am Ortseingang Heepen:** (Marked with red dots)
- Querung Bachlauf am Ortseingang Heepen:** (Marked with red dots)
- Was passiert mit den Bäumen zwischen Mitte und Heepen?:** (Marked with red dots)
- Sehr kleiner Kurvenradius → Kurvengeräusche? (Variante J):** (Marked with red dots)
- Trassenführung über Parkplatz und Grünfläche/ Spielplatz (Variante H):** (Marked with red dots)
- Gebäudeabbruch erforderlich? (Variante H):** (Marked with red dots)
- Alternative zur Potsdamer Straße:** (Marked with red dots)
- Umsteigehaltestelle zwischen Hoch- und Niederflurnetz (Adenauerplatz):** (Marked with red dots)
- Rückbau der Stellplätze an der Fr.-Verleger-Straße?** (Marked with red dots)
- Park & Ride an der Seidensticker Halle:** (Marked with red dots)
- Weitere Haltestelle zwischen Adenauer- und Jahnplatz möglich?** (Marked with red dots)
- Problematische Fußgängerführung (Adenauerplatz):** (Marked with red dots)
- Nutzungskonflikte zum MIV und Kapazitätsengpässe (Adenauerplatz):** (Marked with red dots)
- Busumsteigebereich am Kesselbrink:** (Marked with red dots)
- Park & Ride an der Radrennbahn:** (Marked with red dots)
- Schwierige Verknüpfung zum Busverkehr (Hassebrock):** (Marked with red dots)
- Verlust von Parkplätzen (Variante I):** (Marked with red dots)
- Grüner Stadttring:** (Marked with red dots)
- Kesselbrink „anliegerfreundlicher“ gestalten:** (Marked with red dots)
- Grünzug Radrennbahn beachten:** (Marked with red dots)
- Gebäudeabbruch erforderlich? (Hassebrock):** (Marked with red dots)
- Neuordnung der Erschließung der Geschäfte (Variante I):** (Marked with red dots)
- Bäume auf den Grünen Stadttring (Oberforwall):** (Marked with red dots)
- 7.000 Eichen (Kunsthalle):** (Marked with red dots)
- Erheblicher Grunderwerb und Gebäudeabbruch an Endhaltestelle?:** (Marked with red dots)
- Städtebauliche Integration in das Straßenbild im Ortskern (Variante I):** (Marked with red dots)
- Eingleisige Führung in verkehrsberuhigter Zone (Variante I):** (Marked with red dots)

## Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

## Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

**Rad-Verkehr**

- Attraktives Radwegenetz gewährleisten
- Auswirkungen auf das Radverkehrsnetz
- "Rillenschienen" als Unfallgefahr für Radfahrer
- Bike & Ride-Angebote

**Parken**

- Parkplatzverluste ausgleichen
- Park & Ride-Angebote

**Kfz-Verkehr**

- Leistungsfähigkeit der Straßen bei Führung im Straßenraum
- Störanfälligkeit der Stadtbahn bei Führung im Kfz-Verkehr
- Schleichtverkehre
- Verkehrserleichterung durch Stadtbahn

**Geschwindigkeit**

- Geschwindigkeitsbegrenzung
- Wie schnell wird die Straßenbahn fahren?

**Auswirkung Wohnen**

- Anforderungsprofil für Trassenführung durch Wohngebiet
- Abstand zu den Gebäuden
- Auswirkungen der Stadtbahn: Lärmbelastung
- Lärmschutz
- Auswirkungen der Stadtbahn: Erschütterungen
- Verschlechterung der Wohnqualität
- Vermahlung der Haltestellen und Fußwege durch Fahrgäste

**Bauphase**

- Wie lange dauert die Bauphase?
- Wann erfolgt der Ausbau?
- Verkehrsführung und Beeinträchtigungen während der Bauphase

**Strassen-Nutzung**

- Querungsmöglichkeiten
- Breite Bürgersteige

**Beteiligung**

- Bürgerbeteiligung für Haltestellenplanung
- Beteiligung - Anwohner sollen über Trassen abstimmen

**Lage**

- Mittellage versus Seitenlage

## Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

## Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

**Alternativ**

- Alternative Anbindung an Linie 2
- Anbindung an Linie 3:  
→ Bieghaus Straße  
→ Oberer Sieker  
→ Prebener Straße
- Anbindung von Heepen über Sieker oder Stieghorst
- Anbindung von Heepen über Schuco
- Vertängerbarkeit der Linie nach Oldentrup
- Variante 7/8 über Dürkopp Tor 6 zur Linie 4
- Alternative Anbindung an den Hauptbahnhof ab Kesselbrink

**Systemfrage**

- Mehrere Systeme sinnvoll für eine Stadt?
- Hoch- oder Niederflurtechnik?
- Sicherheit von Bahnsteigen bei Niederflur.

**Tunnel**

- Tunnelösungen für Teilstrecken
- Tunnel-anbindung in der Innenstadt

**Busnetz**

- Es wird ein ergänzende Busnetz geben
- Gefahr der Ausdünnung des Busnetzes
- Neuverknüpfung der verbleibenden Linienäste des Busverkehrs
- Bessere Busverbindungen zwischen Baumheide und Heepen
- Nutzen der Stadtbahn bei so vielen Buslinien
- mehr Komfort, Fahrgastgewinne
- Busnetz aufwerten
- bessere Anbindung durch die Stadtbahn

**Stadtbahn-Netz**

- Höhere Fahrgastzahlen
- Attraktives Stadtbahn-Netz
- Anbindung an bestehendes Stadtbahn-Netz

**Kosten**

- Quartier Söllchen an Ostbahnhof wird bis aufbauen → Wohnbelegung
- Auswirkungen von Stadtbahn: Wertminderung/ Wertsteigerung
- Entstehen Kosten für die Anwohner?
- Kosten für Entschädigungen eingerechnet?

**Finanzierung**

- Finanzierung: Wer bezahlt den Ausbau?
- Refinanzierung über Fahrpreiserhöhungen und Buslinien-kürzungen?
- Wie erklärt sich die Wirtschaftlichkeit der Linie?

## **Block 2: Trassenvarianten im Stadtteil Mitte**

### **Einzelaspekte der Trassenalternativen**

Hartwig Meier, Leiter des Sachbereichs Verkehrsplanung der moBiel GmbH  
Hans-Werner Klemme, Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld

Herr Meier und Herr Klemme, die bereits vor gut 15 Jahren an der Erarbeitung des Buskonzepts für Heepen beteiligt waren, stellten die neuralgischen Punkte der im Rahmen der Machbarkeitsstudie empfohlenen Trassenvarianten 5 (Heeper Straße) und 1 (Werner-Bock-Straße – Auf dem Langen Kampe) vor und diskutierten an den Plänen die Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger.

### **Trassenvariante 5 über die Heeper Straße**

Beginnend am Kesselbrink gibt es für die Friedrich-Verleger-Straße einen Beschluss zur Führung der Stadtbahntrasse in Seitenlage. Im weiteren Verlauf durch die Heeper Straße greift diese Trasse in das Stadtgrün südlich der Ravensberger Spinnerei ein.

Vorteil der Trasse über die Heeper Straße ist die sehr gute Erschließung aller öffentlichen Einrichtungen zwischen Teutoburger Straße und Ostbahnhof; zudem würden hier viele Anwohner vom idealen Einzugsbereich profitieren.

An der Unterführung durch den Bahndamm ist der Straßenraum recht eng. Östlich des Bahndamms haben die anliegenden Einzelhändler hohe Stellplatzanforderungen, wo es zu Schwierigkeiten im Straßenquerschnitt kommen kann. Gleichzeitig würde die Stadtbahn aber auch eine bessere Kundenzugänglichkeit ermöglichen, sodass nicht ganz eingeschätzt werden kann, ob die Stadtbahn für diesen Abschnitt eher ein Problem oder eine Chance darstellen kann.

Im weiteren Verlauf bis zur Radrennbahn zeigt sich die Heeper Straße nicht von der besten Seite; hier besteht sicherlich ein hohes Aufwertungspotenzial im Straßenraum. Gleichzeitig würde auf dieser Straße die Verkehrsbelastung gebündelt. Dennoch ist die Straße zwischen Lohbreite und Radrennbahn so breit, dass ggf. auch Bäume in der Straßenraumgestaltung möglich werden. Hier müsste jedoch ein Kompromiss zwischen Radverkehr und Stellplatzbedarf gefunden werden. Ein Nachteil ist, dass die Trasse in diesem Abschnitt randständig zu ihrem Einzugsbereich verläuft, da die südlich gelegenen Stauteiche die weiter südlich gelegenen Wohngebiete von der Stadtbahn abschneiden.

Anhand von Querschnitten und Fotos aus anderen Städten stellten Herr Meier und Herr Klemme stadtgestalterische Möglichkeiten wie Rasengleise vor: Im Vergleich zum Grünen Stadtring, wo die Schienenköpfe auf dem Rasen aufliegen, können diese mittlerweile in die Grünfläche eingebettet werden. Auch Bäume als Straßenbegleitgrün ließen sich unter Beachtung bestimmter Parameter wie Kronenhöhe oder -durchmesser mit Oberleitungen vereinbaren.

Die von den Verkehrsplanern vorgestellten Aspekte zur Heeper Straße wurden von den Teilnehmenden überwiegend geteilt, sodass sich die anschließende Diskussion im Schwerpunkt um Verständnisfragen oder Möglichkeiten der Straßenraumgestaltung drehte.

**Überfahrbarkeit eines Rasengleiskörpers:** Die Referenten erläuterten, dass Rasengleiskörper keine unüberwindbare Barriere darstellten; es werde weiterhin asphaltierte oder gepflasterte Einfahrtmöglichkeiten in Seitenstraßen sowie echte Kreuzungssituationen geben, an denen die Trasse überquert werden kann. Die Hervorhebung von Übergängen durch einen Belagswechsel sei dabei auch aus Sicherheitsgründen wichtig, da die Gleistrasse auch für Fußgänger klar erkennbar bleiben müsse.

**Besonderer Bahnkörper oder Führung der Stadtbahn im Kfz-Verkehr?** Mit Blick auf die Raumsprüche der unterschiedlichen Nutzergruppen in der Heeper Straße wurde hinterfragt, ob ein besonderer Gleiskörper hier tatsächlich möglich sei. Mit Blick auch auf die Veranstaltungen der kommenden Werkstattwochen erläuterten Herr Meier und Herr Klemme, dass es nun gelte, konkurrierende Platzansprüche aufeinander abzustimmen. Dabei müssen auch die Belange des Radverkehrs und der Zulieferer in der Geschäftslage berücksichtigt werden. Zwar bestehe das Interesse an möglichst langen Abschnitten auf besonderem Bahnkörper, dies sei aber im Hinblick auf Fördermittel kein unüberwindbarer Zwang. So ist der besondere Bahnkörper nur für die Bundesförderung zwingend; da das Land diese Bedingung nicht so bedingungslos (überwiegend besonderer Bahnkörper) einfordere, wäre eine Komplementärförderung für im Kfz-Verkehr geführte Abschnitte voraussichtlich möglich.

**Einspurige Gleisführung zwischen den Haltestellen möglich?** Aus betrieblicher Sicht stellt der Vorschlag einer einspurigen Trassenführung, bei der die Stadtbahnen nur in den Haltestellen aneinander vorbeifahren können, ein großes Problem dar; hier wurde auf das Beispiel der Jöllenbecker Straße verwiesen, auf der es früher eine einspurige Trassenführung gab. Herr Meier betonte, dass hier nicht nur die Fahrplankonflikte leide; vielmehr wirke sich jede zeitliche Verschiebung auch auf die Gegenrichtung aus, sodass sich Verspätungen gegenseitig verstärken.



## Trassenvariante 1 über die Werner-Bock-Straße und Auf dem Langen Kampe

Auch bei dieser Trassenvariante gibt es beginnend ab dem Kesselbrink Konflikte mit dem bestehenden markanten Stadtgrün am Gebäude des Bau- und Liegenschaftsbetriebes. Diese Trassenvariante zeichnet sich durch eine gute Anbindung öffentlicher und kirchlicher Einrichtungen aus, darunter Arbeitsagentur und Wiesenbad. Entwicklungsoptionen ergeben sich im Bereich um Fachhochschule und Schlachthof. Ab der Feuerwache Ost stellt das gerade aufgewertete „Grüne Band“ einen konfliktträchtigen Abschnitt dar. Das Quartier um den Ostbahnhof ist heute eine ruhige Wohnlage, besitzt jedoch Aufwertungspotenzial. Im Abschnitt Auf dem Langen Kampe verläuft eine wichtige Fahrradachse durch eine ruhige Wohnlage mit Tempo 30-Zone. Die Diskussion um den Erhalt der Kirschbäume zog sich bereits durch alle Veranstaltungen. Allerdings bietet sich hier für die Stadtbahn ein idealer Einzugsbereich.

Haltestellen sind aktuell östlich der Walter-Rathenau-Straße, vor der Seidensticker Halle, am Ostbahnhof, zweimal Auf dem Langen Kampe sowie an der Radrennbahn vorgesehen.

Der Schwerpunkt der anschließenden Diskussion lag erwartungsgemäß auf Fragestellungen zum **Langen Kampe**. Zu den gezeigten Systemquerschnitten erläuterten Herr Meier und Herr Klemme, dass die 21 m Breite von der Gebäudekante der Gebäude der Freien Scholle bis zu den Grundstücksgrenzen der gegenüberliegenden Nachbarn gemessen wurden. Zur Straßenraumaufteilung gab es bereits verschiedene Überlegungen – straßenbündige Führung und größtmöglicher Baumerhalt, besonderer Bahnkörper, mögliche Einbahnstraßenlösungen, Rasengleise, eingleisige Führung mit Richtungstrennung über die Heeper Straße und den Langen Kampe. Letzteres sei nicht nur deutlich teurer, weil zwei Straßenräume umgebaut werden müssten; es sei auch für Fahrgäste mit Komforteinbußen verbunden, die eingleisige Führung in einem so langen Abschnitt kaum vermittelbar.

Es wurde angemerkt, dass gerade auf dem Langen Kampe ein hoher **Stellplatzbedarf** bestehe. Fielen Stellplätze im Straßenraum weg, müssten diese zwischen den Gebäuden angelegt werden; dies gehe zu Lasten der Freiraum- und Wohnqualität. Die aus dem Publikum vorgeschlagene Idee, den motorisierten Individualverkehr komplett vom Langen Kampe zu verbannen, wurde von den Verkehrsplanern als kühn, aber rechtlich grundsätzlich möglich bewertet. Allerdings wurde hier auch die Frage nach den Konsequenzen für die Verkehrsflüsse im Stadtteil gestellt.

Mit Blick auf die vielen Bepunktungen zu Aspekten des **Radverkehrs** wurde gefordert, den Radverkehr bei der Gestaltung von Straßenquerschnitten angemessen zu berücksichtigen.

## Weitere Trassenalternativen im Stadtteil Mitte

Herr Meier und Herr Dreier von moBiel zeichneten die Trassenvorschläge, die bereits im Rahmen der Online-Diskussion und dem Bürgerforum vorgebracht wurden sowie weitere Trassenvorschläge in eine Karte ein. Zudem nahmen sie zu einzelnen Trassenvorschlägen Stellung:

- **Jeweils eingleisige Führung** in zwei Richtungen: Sehr hohe Kosten, Fahrplan aufgrund der langen Parallelführung kaum vermittelbar

- **Einspurige Führung auf demselben Gleis** für Hin- und Rückfahrt: Hohe Störanfälligkeit und schwierige Taktung; allenfalls für Engstellen vorstellbar
- Führung über **Bleichstraße – Hermann-Delius-Straße – Heeper Straße**
- Führung durch die **Bleichstraße**: Diese wurde vom Gutachter verworfen, da im westlichen Bereich der Straßenquerschnitt sehr eng ist und im weiteren Verlauf die Parkplätze für Besucher der Ravensberger Spinnerei verloren gingen; in Bezug auf die Verträglichkeit mit den anderen Verkehrsteilnehmern ist eine solche Trassenführung grundsätzlich vorstellbar.
- Querverbindung über **Huberstraße**: Nutzungskonflikt mit der Feuerwehreinmarschrouten
- Querverbindung über **Lohbreite**: Wurde wegen schwieriger Kurvensituation gerade an der Engstelle in der Heeper Straße vom Gutachter zunächst nicht weiter verfolgt

Es wurde auch dafür plädiert, eine Nicht-Trasse zur Diskussion zu stellen, d.h. gegen den Bau und für ein optimiertes Bussystem nach Heepen.

Die Vertreter von moBiel und dem Amt für Verkehr sicherten zu, die eingebrachten Trassenalternativen zu überprüfen und in einer weiteren Veranstaltung erneut zur Diskussion zu stellen. Zudem sollen über die Sommermonate genauere Umsetzungsvorschläge oder stadtgestalterische Skizzen erarbeitet werden.

In der Pause waren die Bürgerinnen und Bürger erneut aufgefordert, eine Bewertung vorzunehmen.

5 blaue Punkte: Was sind für Sie die größten Konfliktpunkte?

5 rote Punkte: Was sind für Sie die im weiteren Verfahren wichtigsten Aspekte?

Dabei gab es hinsichtlich der Farbuordnung zunächst Missverständnisse bei den Teilnehmenden. Durch Rückfragen konnte die Situation jedoch weitestgehend geklärt werden.

### Bewertung: Was sind für Sie die größten Konfliktpunkte? Was sind für Sie die im weiteren Verfahren wichtigsten Aspekte?

Frau Dappen fasste die Bewertung zusammen: Bei den Konfliktpunkten lag ein deutlicher Schwerpunkt auf Aspekten, die den Langen Kampe betrafen. Dabei ging es insbesondere um die Kirschbaumallee, die Gefahr für Kinder und die verkehrsberuhigte Wohnlage. Bei der Heeper Straße sehen viele den Radverkehr im engen Straßenraum als Konflikt. Die Trassenvarianten wurden auffallend wenig bepunktet: Die meisten entfielen auf die Nicht-Trasse, die als Konfliktpunkt, aber auch als wichtiger Aspekt für das weitere Verfahren gesehen wird. Aber auch die Varianten über die Bleich- und die Huberstraße sollten Berücksichtigung finden. Weiterhin wichtig ist den Bürgerinnen und Bürgern das Aufwertungs- und Entwicklungspotenzial in der Heeper Straße.

Herr Artschwager (moBiel) und Stefan Meyer vom Amt für Verkehr dankten den Bürgerinnen und Bürgern für die konstruktive und lebhaftige Diskussion. Die Ergebnisse liefern wichtige Ansatzpunkte für die weitere Bearbeitungsphase und werden Eingang in die Diskussion auf politischer Ebene finden. Im Rahmen der nächsten Werkstattwoche soll die Diskussion um die Trassenvarianten erneut thematisiert werden.



## Ihre Kommentare und Anregungen zu den Trassenvarianten

keine Anbindung Schulzentrum



Auswirkungen auf den Radverkehr berücksichtigen



Trasse quert Kleingärten und Spielplatz (Feuerwache Ost)

Integration in „Grünes Band“ (Brachflächenentwicklung)

Kaum Fahrgastpotenzial außerhalb Bürozeiten (Werner-Bock-Straße)

Anbindung neues Quartier um Fachhochschule



Planung von Bürogebäude und Einzelhandel (Feuerwache Ost)



Enger Kurvenradius → Kurvengeräusche? (RaSpi)

Erschließung Schulzentrum (Heeper Straße)

Auswirkungen auf Feuerwehr und Rettungsdienst? (Heeper Straße)

Aufwertungsbedarf und Entwicklungspotenzial in der Heeper Straße

Ravensberger Spinnerei → Denkmalschutz

Besonderer Bahnkörper nicht möglich (Heeper Straße)

Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs (Heeper Straße)

Ohnehin bereits „Lärmkorridor“ (Heeper Straße)

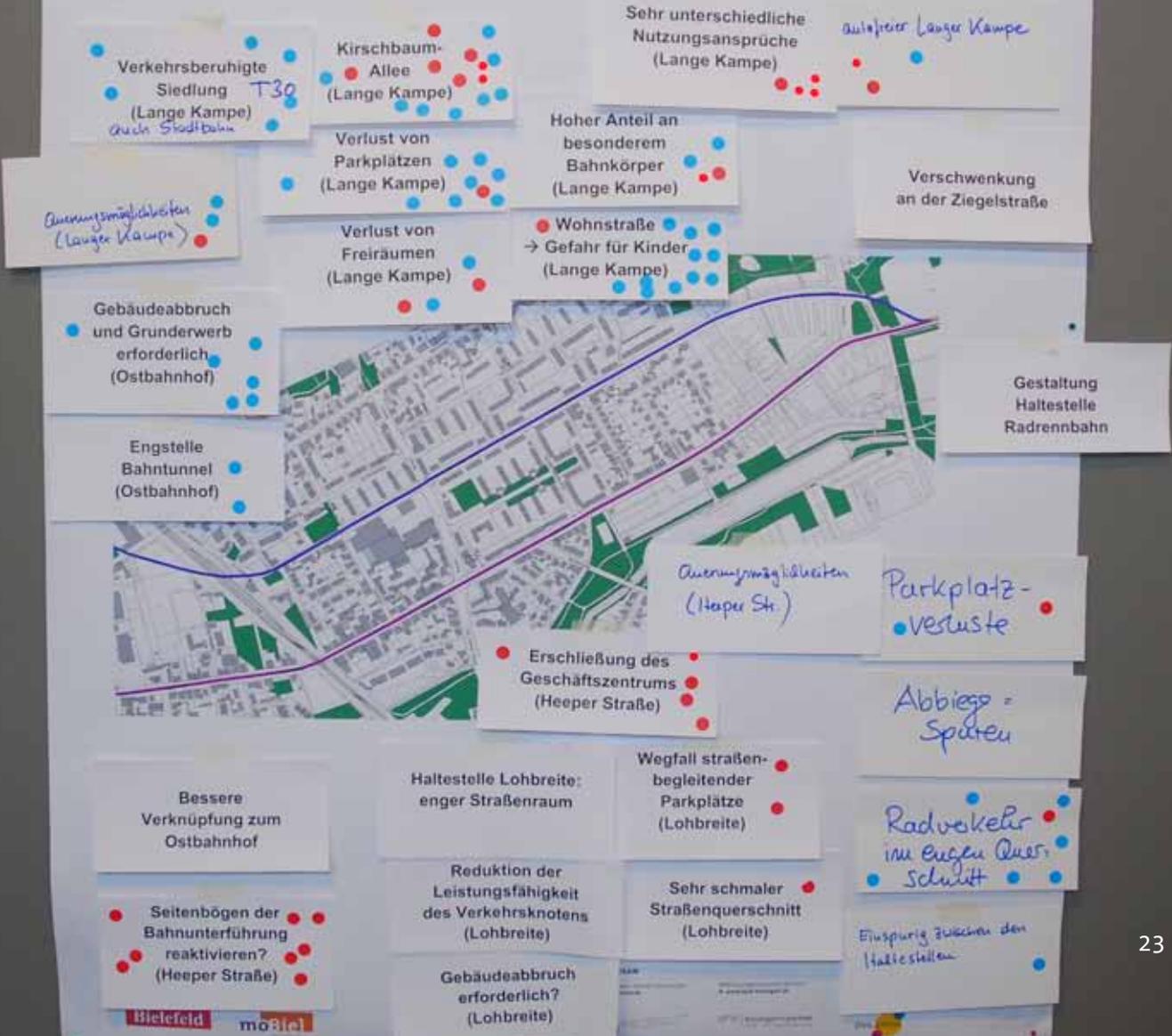
Entlastung der Heeper Straße vom MIV

Hohe MIV-Unfallrate (Heeper Straße)

Auswirkungen der Bauphase auf den Einzelhandel (Heeper Straße)



zu den Trassenvarianten



## 4.1 Aktionstag Sennestadt

Mit dem Aktionstag Sennestadt wurde die Werkstattwoche am Sonntag, den 2. Juni 2013 eröffnet. Vertreter von moBiel, der Stadt Bielefeld und des Prozessteams begleiteten den Aktionstag im Themenzelt, während der Bustouren mit dem Oldtimerbus sowie der Talkrunde zum Stadtbahnausbau.

### Bustouren

Die drei Bustouren mit dem Oldtimerbus im Laufe des Aktionstags hatten die Stadtentwicklung von Sennestadt sowie den Stadtbahnausbau zum Thema. Frau Stenker von der Stadt Bielefeld erläuterte die Stadtentwicklungsmaßnahmen und Herr Saad (agl) die Aspekte zum Stadtbahnausbau.

Am Ehrenbergplatz wurden die Haltestellensituation, die Straßenführung im Bereich der Einmündung An der Maiwiese und der Mischverkehr in der Elbeallee anhand laminierte Poster dargestellt. In der Württemberger Allee erläuterte Herr Saad die Verlängerung der Stadtbahntrasse vom „grünen T“ (Grüngürtel in Sennestadt) über den Senner Hellweg sowie die Führung der Trasse auf dem Rasengleis. In der Travestraße war die Problematik der Haltestellenlängen im Zusammenhang mit den Abbiegebeziehungen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) in die Seitenstraßen Gegenstand der Präsentation. An der Christian-Andersen-Schule wurde insbesondere auf die im Zuge des Rückbaus der ehemaligen Bundesstraße geplante ebenerdige Querung hingewiesen, die eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Tunneldurchgang vom Schillinggelände her kommend darstellt. Am Sennestadtring stand die Haltestelle Sennestadtteich als Verknüpfung von Bus-Umlandverkehr zur Stadtbahntrasse, die möglichen P+R-Flächen sowie der optionale Kreisverkehr im Mittelpunkt. Bei den Fahrgästen gab es außer Verständnisfragen keine weitergehende Diskussion im Bus. Herr Saad wies auf die weiteren Veranstaltungen in der Werkstattwoche hin.



## Themenzelt

Frank Schlegelmilch betreute das Themenzelt zum Stadtbahn-Ausbau während des Aktionstags. Insgesamt war die Stimmung deutlich pro Stadtbahn-Ausbau. Die häufigste Frage war, wann die Planung denn umgesetzt werde und die Enttäuschung bei dem genannten Zieljahr 2020 meist groß. Des Weiteren gab es im Detail Hinweise, Fragen und Kritik, die für die Dokumentation festgehalten wurden:

- Wunsch nach einem P+R Parkplatz A2 (auch für Pendler, die mit der Stadtbahn dorthin fahren wollen, um dann über die Autobahn in das Umland mitgenommen zu werden)
- Haltestelle am Gewerbegebiet Familia/McDonalds (sehr häufig thematisiert wg. Einzelhandelsangebot)
- Wegfallende Parkplätze an der Elbeallee (mehrfach genannt, angeblich heute hoher Parkdruck in den Wohngebieten), aber auch am Ehrenbergplatz (Sorge eines Einzelhändlers); Befürchtung zukünftiger (Fehl)Nutzung vorhandener Parkplätze für P+R, die dann notwendige Parkplätze für den Einzelhandel blockieren
- Anbindung der Rheinallee (Vorschlag Stadtbahn-Schleife nach Westen statt Anbindung der Württemberger Allee)
- Anbindung der Südstadt und des Bahnhofs Sennestadt
- Weiterführung über Morsestraße (Endstation Gildemeister) und Erhalt des Busnetzes
- Umsteigenotwendigkeit zum Hauptbahnhof
- Zukünftige Anbindung Waldfriedhof
- Lärmbelastung, v.a. in den engen Kurven im Bereich Senner Hellweg
- Endhaltestelle Sennestadtteich, weitere Erschließung mit dem Bus; eine Verlängerung der Stadtbahn über Elbeallee erschien nicht notwendig
- Lange Fußwege zu den Stadtbahnhaltestellen/ Busanbindung aus Sennestadt an das Stadtbahnnetz
- Grundstücksankauf des Privatwaldes am Senner Hellweg schon getätigt?



## Talkrunde zum StadtBahn-Ausbau

Die Talkrunde befasste sich mit generellen Fragestellungen im Zusammenhang mit dem StadtBahn-Ausbau. Unter Moderation von Frau Eschengerd (Radio Bielefeld) diskutierten Dirk Artschwager (Leiter des Fachbereichs Verkehrsmanagement von moBiel) und Ingeborg Grau (Leiterin der Abteilung Verkehrsplanung im Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld) mit Bernhard Neugebauer (Geschäftsführer der Sennestadt GmbH), Hartmut Harnisch (HSV – Ingenieurbüro für Verkehrsplanung), Dr. Godehard Franzen (Bielefeld pro Nahverkehr e.V.) und Frank Schlegelmilch (Prozessteam, BPW).

Auf die Frage „Ist Bielefeld hinsichtlich des ÖPNV gut aufgestellt?“ wurde argumentiert, dass das ÖPNV-System in Bielefeld bereits gut ausgebaut sei, die StadtBahn aber eine deutliche Verbesserung mit sich bringen werde – sowohl hinsichtlich der Erschließung als auch hinsichtlich des Komforts für die Stadtbevölkerung. Zur Finanzierung des StadtBahn-Ausbaus wurde betont, dass Stadt und moBiel auf Bundeszuschüsse angewiesen sind. Ohne diese Zuschüsse könne der Ausbau nicht realisiert werden.

Für Sennestadt stellt sich die Frage, wie die stadtbahnseitige Erschließung am Besten ins Gesamtnetz integriert werden kann. Die Empfehlung der Planer sieht vor, eine neue Linie nach Heepen über die Innenstadt (Jahnplatz – Adenauerplatz) mit der Linie nach Sennestadt zu verknüpfen. Dabei wird der Ausbau in Niederflurtechnik präferiert.

Bezogen auf die Beteiligung der Bevölkerung wurde das frühzeitige Angebot im Vorfeld der Planung gelobt. Drei Monate früher wären jedoch noch besser gewesen, um mehr Zeit für die Diskussion von Grundsatzentscheidungen zu haben. Die Resonanz auf die bisherigen Angebote des Beteiligungsprozesses, das Bürgerforum und die Online-Diskussion, war sehr groß. Im Rahmen der Werkstattwoche mit neuen Angebotsformaten vor Ort wird eine ähnlich gute Beteiligung erwartet.

Die StadtBahnentwicklung erfolgt in Sennestadt zunehmend im Bestand und weniger über Neubaugebiete, wie das in der Vergangenheit oftmals der



Fall war. Der Umbau im Bestand ist eine große Herausforderung, weshalb der Stadtbahn-Ausbau vor allem beim Einsatz von Niederflurtechnik verträglich erscheint. Stadtentwicklung und Stadtbahn-Ausbau müssen verzahnt werden. Dabei bietet die Stadtbahn angesichts des demografischen Wandels auch die Chance, Neubürger für Sennestadt zu gewinnen, da ein Stadtbahnanschluss ins Zentrum für Auswärtige, die nach Bielefeld umziehen, sehr attraktiv erscheint.

Die Themen der Talkrunde bezogen sich auch auf die Rahmenbedingungen der Trassenführung im Stadtteil Senne. Hierzu zählten netz- und betriebsbezogene Parameter, die gewachsenen Verkehrsachsen nördlich und südlich des Teutoburger Waldes und das Bestreben, auch die äußeren Stadtteile von Bielefeld mit einem komfortablen und wirtschaftlichen ÖPNV zu erschließen.

Abschließend wurde die Barrierefreiheit betont, die Niederflurtechnik auch in beengten Straßenräumen für die Bedarfe mobilitätseingeschränkter Personen wie Gehbehinderten oder Blinden bieten kann. Unabhängig von den gesetzlichen Anforderungen, beim Neubau von Stadtbahnen ausschließlich barrierefreie Zugänge zu gewährleisten, ist es angesichts einer alternden Bevölkerung wichtig, neben einer örtlichen Nahversorgung auch weitergehende Bedarfe im Zentrum mit Hilfe des ÖPNV abdecken zu können.

## Diskussion

Es wurde hinterfragt, inwiefern der demografische Wandel und der Wertewandel in der Gesellschaft dazu führen, dass der MIV eher abnehmen als zunehmen wird. Als Beispiel für den Wertewandel wurde Stuttgart genannt, wo sich der Anteil der Autohalter bei den 18- bis 25-Jährigen zwischen 2000 und 2013 um 64% verringert habe. In fast allen Universitätsstädten nutzen 60% der Studenten den ÖPNV als Verkehrsmittel.



Es wurde befürchtet, dass der Lkw-Verkehr auf der Autobahn und der Pkw-Verkehr auf der ehemaligen B68 verbleiben. Die Verkehrsplaner verwiesen hier auf das Verkehrsmodell Bielefelds, mit dem künftige Verkehrsströme in diesem Abschnitt simuliert wurden. Die Simulationen haben ergeben, dass auf der Paderborner Straße unter Beibehaltung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit die Fahrbahnen von 4 auf 2 Spuren reduziert werden können. Auch der optionale Kreisverkehr sei leistungsfähig. Gerade mit dem Bau der A33 sei es sinnvoll, die ehemalige B68 zurückzubauen, um den Individualverkehr auf der Autobahn zu bündeln.

Von Seiten der Bürgerinnen und Bürger wurden zudem folgende Vorschläge und Anmerkungen zum Stadtbahn-Ausbau gemacht:

- Alternative Führung der neuen Linie von Heepen über den Hauptbahnhof nach Bethel und Weiterführung der bestehenden Hochflurlinie von Schildesche nach Senne. So käme man ohne Umsteigen zum Hauptbahnhof. Die Referenten verwiesen auf das Gutachten, das die Linienkonzeption Heepen – Senne als günstig beurteilt habe, auch wenn damit keine direkte Verbindung zum Hauptbahnhof möglich wäre.
- In Brackwede einen Tunnel nach Berliner Vorbild dicht unter der Straßendecke zu bauen. Die Diskutanten betonten, dass gerade für die Erschließung des Stadtteils und die Nutzungsfähigkeit der Stadtbahn durch die Anwohner eine oberirdische Stadtbahn sinnvoll sei.
- Die Linie 5 nicht als Stadtbahn, sondern als O-Buslinie führen
- Ein Bürger merkte an, Niederflurbahnsteige böten nicht nur weniger Sicherheit, sie wären vielmehr auch teurer als Hochbahnsteige. Dem wurde von Seiten der Referenten widersprochen.
- Die Anwohner der Elbeallee hätten durch den Stadtbahn-Ausbau keine Verbesserung gegenüber einer Buserschließung. Es wurden vorgeschlagen, die Trassenführung durch die untere Elbeallee zu vermeiden: Das Netz sei mit 4 Haltestellen in Senne zu dicht. Es entfielen Parkplätze, was auch die Belieferung der Geschäfte einschränke. Die Stadtbahn habe eine Trennwirkung in der Elbeallee, und die Bauzeit von zwei Jahren würde die Geschäfte wirtschaftlich zu stark beeinträchtigen. Als Alternative wurde vorgeschlagen, eine Stadtbahn durch die Rheinallee, die Travestraße und die obere Elbeallee zur Württemberger Allee zu führen. Alternativ könne die Stadtbahn bis Dalbke an die Gewerbegebiete Gildemeister/ Morsestraße verlängert werden. Von Seiten der Planer und der Senne GmbH wurde dem widersprochen. Die Erfahrungen zeigen, dass Stadtbahnen die neu erschlossenen Gebiete eher auf- als abwerten. Die untere Elbeallee sei breit genug und die vorhandenen Parkplätze untergenutzt, was gerade die untere Elbeallee für die Stadtbahn geeignet erscheinen lasse.

## 4.2 Infostand Sennestadt

Im Rahmen des Wochenmarkts in Sennestadt war ZUKUNFT MOBILEFELD am 5. Juni von 8.00 bis 13.00 Uhr mit einem Infostand präsent. Insgesamt nutzten ca. 60 Personen das Informationsangebot. Die Mehrzahl der Angesprochenen beklagte sich darüber, dass die Stadtbahn schon vor vielen Jahren angekündigt worden und bislang nichts passiert sei. Daher zweifelten einige an der Realisierung der aktuellen Planung. „Das erlebe ich nicht mehr“ war eine häufige Reaktion.

Auf Nachfrage begrüßte etwa ein Drittel der Personen die Stadtbahn ausdrücklich. Einige Passanten fragten, warum die Stadtbahn nicht am Sennestadtteich ende. Ein Teilnehmer notierte, dass er die Stadtbahn nur bis zum Sennestadtteich und nicht bis zur Württemberger Allee fahren lassen würde. Zudem sollten die Buslinien (auch unabhängig von der Stadtbahn) verbessert werden, da vielen eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung fehle. Hier wurden die fehlende Anbindung an den Marktkauf und der Wunsch geäußert, die Buslinie 135 nach Brackwede zu führen, bis die Stadtbahn diese Funktion übernimmt.

Inhaltliche Diskussionen zur neuen Konzeption der Stadtbahn wurden kaum geführt. Die meisten Befragten interessierten sich für die Streckenbegehung am Nachmittag und den anschließenden Infoabend.

Weitere Anregungen bezogen sich auf aktuelle Probleme des Busverkehrs:

- Unpünktlichkeit der Linie 30 aus Heideblümchen
- Nicht barrierefreier Zugang durch Busfahrer, die sich weigern, die Klapprampe auszufahren oder zu weit vom Bordstein halten



## 4.3 Streckenbegehung Sennestadt

Rund 25 Bürger nahmen an der Streckenbegehung teil, die vom Sennestadt-Haus zur Württemberger Allee und anschließend zum Ehrenbergplatz führte. Die Streckenbegehung wurde von Sascha Saad (agl) moderiert. Hartwig Meier von moBiel und Paul-Richard Fabian vom Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld informierten über den Stand der Ausbauplanungen.

Während der Busfahrt zur Travestraße erläuterte Herr Meier die Hintergründe der Stadtbahnplanung nach Sennestadt und die Gründe der Führung über die Elbeallee anstelle der Rheinallee. Er verwies darauf, dass nur bei den kürzeren Niederflurhaltestellen die Abbiegebeziehungen in die seitlich einmündenden Straßen gewahrt bleiben können.

Im Bereich Senner Hellweg wurden die enge Kurvensituation zur Oberen Elbeallee, die mögliche Lärmentwicklung und der Anschnitt des Waldes besprochen. Die Bürger stellen Verständnisfragen zu Möglichkeiten der Lärminderung und zur Abstimmung erforderlicher Eingriffe mit den Eigentümern des Waldes. An der Württemberger Allee wurde die neue Lage der Endhaltestelle und die mögliche Führung der Stadtbahn mit Rasengleis erläutert.

Am Ehrenbergplatz stiegen alle Teilnehmer aus und setzen den Rest der Strecke zu Fuß fort. Die Gestaltungsvarianten der Haltestelle mit ihren Auswirkungen auf die Stellplätze, den Rad- und Fußverkehr, die Bäume sowie den Lade- und Lieferverkehr wurden hier ausführlich diskutiert. Es wurde verdeutlicht, dass Planungsalternativen, etwa zugunsten des Parkens, Einschränkungen für andere Nutzungsansprüche wie den Rad- und Fußverkehr oder Bäume nach sich ziehen und daher die Konzeption der Mischnutzung auf der Fahrbahn einen Kompromiss darstellt, der alle Raumbedarfe angemessen berücksichtigt. Im Unterschied zum „shared space“, bei dem alle Verkehrsarten überall die gleichen Raumansprüche besitzen, also Autofahrer auch die Fußwege mitnutzen, führt eine teilseparierte Mischnutzung zu einem geordneten Verkehrsablauf.

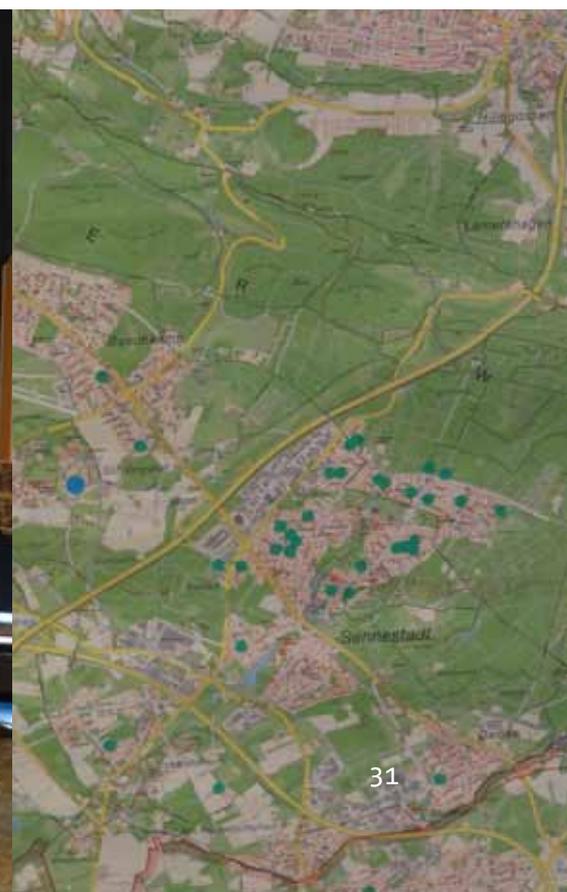
Am Sennestadtteich/ Paderborner Straße zeigte Herr Meier die Kreisverkehrsplanung auf, die die Trennwirkung der Verkehrswege zwischen den nördlichen und südlichen Teilen von Sennestadt reduzieren soll. Daneben wurde das Konzept der Landschaftsklammer am Beispiel der geplanten Überquerung an der Kreuzkirche vorgestellt. Ein weiteres Thema war die Verknüpfung von Bus und Bahn an der Haltestelle Sennestadtteich.

Rückfragen gab es zu möglichen Park+Ride-Flächen, zur zukünftigen Ausgestaltung des Busnetzes und warum zwischen unterer Elbeallee und Sennestadt keine Einbahnstraßenlösung genutzt wurde, um mehr Platz für die Raumansprüche der Verkehrsteilnehmer zu gewinnen.

## 4.4 Infoabend Sennestadt

Der Infoabend Sennestadt im Sennestadthaus fand am 5. Juni 2013 von 18.30 bis 22.00 Uhr statt. Insgesamt waren etwa 55 Bürgerinnen und Bürger erschienen, von denen 37 ihren Wohnort auf der ausgehängten Stadtkarte markiert hatten: 28 kamen aus Sennestadt, vier aus den südlicheren Orten Dalbke, Schloss Holte und Eckardtsheim, drei aus Senne, zwei aus Brackwede und eine Person aus Bielefeld Mitte. Die drei Bürgerinnen und Bürger aus Senne kamen aus dem Umfeld der ehemaligen B68, waren aber keine unmittelbaren Anlieger. In Sennestadt kamen drei Personen aus den südlich der ehemaligen B68 gelegenen Quartieren, 12 aus dem westlichen sowie 13 aus dem östlichen Teil. Von ihnen waren acht unmittelbare Anlieger und fünf aus dem Umfeld der Trasse.

Bezirksbürgermeisterin Elke Klemens begrüßte die Anwesenden und dankte ihnen für ihr Kommen. Frank Schlegelmilch (BPW) stellte das Beteiligungsverfahren ZUKUNFT MOBIELEFELD vor. Die im Rahmen des Bürgerforums, der Online-Diskussion und der vorangegangenen Veranstaltungen der 1. Werkstattwoche gesammelten Anregungen und Kommentare waren für den Infoabend stichwortartig und thematisch sortiert auf den Moderationswänden ausgehängt worden. Ziel des Infoabends war es nicht nur, über die Ausbauplanungen zu informieren, sondern auch ein Stimmungsbild über die bereits gesammelten sowie weiteren Anregungen zu erhalten. Auch die Trassenpläne aus der Machbarkeitsstudie sowie die vom Büro scape erarbeiteten Visualisierungen von Trasse und Haltestellensituationen waren ausgestellt.



## Der StadtBahn-Ausbau in Sennestadt

Hartwig Meier, Leiter des Sachbereichs Verkehrsplanung der moBiel GmbH

Herr Meier erläuterte zunächst die Gesamtplanung zum StadtBahn-Ausbau. Aus der Potenzialanalyse heraus wurden drei Trassen nach Heepen, Hillegossen und Sennestadt als wirtschaftlich begutachtet, für die dann ein politischer Auftrag für die Untersuchung der Machbarkeit erfolgte. Durch die StadtBahnverlängerung nach Sennestadt erhalten 12.000 bis 16.000 Einwohner eine Anbindung an die StadtBahn. Neben den wirtschaftlichen Vorteilen für das Verkehrsunternehmen, das sich einen Fahrgastzuwachs von deutlich mehr als 40% erhofft und damit die Rentabilität des Busnetzes in der Fläche sicherstellen möchte, reduzieren sich auch die Umweltbelastungen gegenüber einer individuellen automobilen Mobilität.

Das Personenbeförderungsgesetz sieht dabei eine 100%-ige Barrierefreiheit für Neubauten und eine Umstellung des noch nicht barrierefreien Bestandes bis 2022 vor. Im Hinblick auf den Systemscheid zum Einsatz von Nieder- oder Hochflurtechnik wurde erläutert, dass

- in einem Niederflursystem auch weiterhin Hochflurbahnen (z.B. als Ergänzungsfahrzeuge in der Spitzenlast) fahren können müssen,
- zentrale Umstiegshaltestellen zwischen den beiden Systemen erforderlich werden, die derzeit am Jahnplatz und im Bereich Bethel in Diskussion sind,
- Hochflurbahnsteige insbesondere aufgrund der längeren Rampen zur Überwindung des Höhenunterschieds deutlich länger als Niederflurbahnsteige ausgestaltet werden,
- Stadtbahnhaltestellen nicht in stark gekrümmten Kurvenbereichen liegen können und damit kürzere Bahnsteige eine höhere Flexibilität hinsichtlich der Positionierung vor Ort aufweisen.

Das StadtBahnnetz wurde im Hinblick auf die Einbindung der StadtBahnverlängerungen begutachtet. Aus zehn verschiedenen Netzvorschlägen wurde auf Grundlage von 21 Kriterien die neue StadtBahnlinie 5 von Heepen über die Innenstadt, Brackwede, Senne nach Sennestadt als beste Variante in Form eines Niederflursystems vorgeschlagen. Dabei wurde auch das



Betriebskonzept beurteilt, da gerade zur Spitzenzeit ausreichende Platzkapazitäten zur Beförderung aller Fahrgäste notwendig sind. Eine neue Linie von Heepen nach Sennestadt erfüllt diese Kriterien. In der Spitzenstunde stark belastete Streckenabschnitte zwischen der Innenstadt und Brackwede könnten durch eine neue oberirdische Linie in Verbindung mit der Führung der Hochflurlinie von Schildesche bis Bethel – in der Spitzenstunde bis Brackwede – gut bewältigt werden. Hinsichtlich der Einsatzplanung der Wagen würden Vamos-Doppeltraktionswagen in Hochflur nur bis Brackwede, nicht aber nach Sennestadt fahren.

Vor der Sommerpause stehen richtungsweisende politische Entscheidungen zum Einsatz von Hoch- und Niederflurtechnik sowie zur Führung einer Trasse von Heepen über die Innenstadt nach Sennestadt an.

Zur Vorstellung der Gesamtplanung gab es kaum Rückfragen. Zur Frage, wie man von Sennestadt zum Hauptbahnhof komme, erläuterte Herr Meier, dass beim Einsatz von Niederflurtechnik auf der Linie nach Sennestadt ein Umstieg auf die Hochflurbahn, beispielsweise in Bethel, erforderlich werde. Hier könne man dann in die Linie nach Schildesche einsteigen.

Wie auch auf anderen Veranstaltung wurde die Frage nach der Kompatibilität zweier Systeme sowie die Erfordernisse eines neuen Betriebshofes gestellt. Herr Meier bestätigte, dass beide Systeme weitgehend kompatibel seien, jedoch barrierefreie Umsteigemöglichkeiten zwischen den Systemen erfordern. Ein Umbau der vorhandenen Hochflurbahnsteige in Brackwede auf Niederflurbahnsteige ist kostengünstig möglich. Natürlich ist es einfacher, aus Gründen der Fahrzeugunterhaltung nur Hochflurfahrzeuge zu betreiben. Das entscheidende Argument ist jedoch, dass mit dem Niederflursystem aus städtebaulichen Gründen im Detail verträglichere Lösungen erreicht werden können und alleine deshalb aus Sicht von moBiel ein Einstieg in die Niederflurtechnik empfohlen wird.

Ein weiterer Betriebshof würde bei jedem Ausbau des Stadtbahnnetzes unabhängig von der Systementscheidung erforderlich, da das Depot in Sieker seine Kapazitätsgrenzen bereits erreicht hat. Als möglicher Standort sei der ehemalige Containerbahnhof in Diskussion.

## Die geplante Trassenführung

Grundlage der in der Veranstaltung vorgestellten Trassenplanung ist die vorliegende „Machbarkeitsstudie plus“, die über die technische Machbarkeitsstudie hinaus weitergehende Aspekte des Stadtbahnausbaus beurteilt. Beispielsweise werden hier die Anforderungen des Kfz-Verkehrs, des Rad- und Fußverkehrs, eine optimierte Lage der Trasse im Straßenraum, die Positionierung von Haltestellen sowie städtebauliche und stadtgestalterische Aspekte thematisiert. Beteiligt sind neben moBiel das Amt für Verkehr, die Sennestadt GmbH sowie die mit der Bearbeitung beauftragten Planer.

Das Verkehrsgutachten von HSV weist auf Grundlage eines Verkehrsmodells nach, dass nicht nur die aktuellen, sondern auch die zukünftigen Verkehrsstärken auf der L 756 (ehemalige B 68) verkraftet werden können. Dabei verbleiben zwischen der Buschkampkreuzung und der Verler Straße zwei Fahrstreifen je Richtung, auf den übrigen Streckenabschnitten reicht je Richtung ein Fahrstreifen aus. Beide Formen sind mit dem Platzbedarf der Stadtbahn kompatibel.

Auch die Kreuzungen sind in den Planungen zukunftssicher leistungsfähig ausgestaltet: An den Autobahnzufahrten bleiben alle Abbiegespuren erhalten, an anderen Kreuzungen sind Neuordnungen erforderlich.

Die Lage der Stadtbahntrasse im Straßenraum (Seitenlage, Mittellage) orientiert sich an der Überleitung an der Autobahn-Anschlussstelle in Senne, den Knotenpunkten mit den anderen Verkehrsmittelarten, der vorhandenen städtebaulichen Infrastruktur sowie den Anliegergrundstücken und dem Lärmschutz. Zwischen Brackwede und Senne wurde die Planung einer den Radschnellwegen ähnlichen Trasse, bei denen der Radweg von Anliegerverkehr und Fußgängern mitbenutzt werden kann, berücksichtigt. Die Gutachter empfehlen entlang der L 756 eine nördliche Seitenlage der Stadtbahn; die Stadtverwaltung kann sich insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrt Sennestadt auch eine Mittellage vorstellen.

Bei der aktuellen Planung beginnt der Stadtbahn-Neubau hinter der Haltestelle Sennfriedhof, wobei die heutige Endhaltestelle mit Wendeschleife entfällt. Insgesamt sind in Senne fünf Haltestellen vorgesehen, wobei die Verknüpfung mit dem Busliniennetz an der Haltestelle Sennecenter erfolgen soll. Synergieeffekte mit Park+Ride-Flächen an der Autobahn sind möglich.

In Sennestadt sind bis zur Endhaltestelle in der Württemberger Allee insgesamt acht Haltestellen in Planung. Im Gegensatz zur Potenzialanalyse (Endstelle Am Stadion) erscheint eine Endhaltestelle an der Württemberger Allee aus betrieblichen Gründen günstig. Die Verknüpfung mit dem Busliniennetz ist am Sennestadtteich vorgesehen, wobei eine Busachse entlang der Rheinallee für ganz Sennestadt ein attraktives ÖPNV-Angebot sicherstellen soll. Ziel des Stadtbahn-Ausbaus sei es schließlich, Fahrgäste zu gewinnen; dann müsse man die Fahrgäste auch zu den Haltestellen bringen und wolle sie nicht im verschlechterten Busnetz verlieren.

## **Diskussion**

Es wurde angemerkt, dass es in Sennestadt aufgrund des Reichowschen Straßennetzes nur sehr wenige Querverbindungen zwischen der westlichen und der östlichen Sennestadt gibt. Da der Busverkehr heute durch mehrere Straßen mäandriert und beispielsweise die AWO am Senner Hellweg mit anbindet, wird bei der vorgeschlagenen Konzentration des Busverkehrs in der Rheinallee und der Stadtbahn in der Elbeallee eine Verschlechterung der Erreichbarkeiten innerhalb von Sennestadt befürchtet. Dies solle bei der Ausgestaltung der Buskonzeption berücksichtigt werden.

Auf die Frage, warum die Stadtbahn nicht als Ringlinie durch die Elbe- und die Rheinallee geführt wird, erläuterte Herr Meier, dass bei einer Ringlinie für die Fahrgäste längere Fahrzeiten entstehen und dies die Attraktivität einer Strecke mindere. Beispielsweise würde ein Anwohner der unteren Rheinallee bei einer Streckenführung gegen den Uhrzeigersinn morgens schnell zum Sennestadtteich und in die Innenstadt von Bielefeld gelangen; abends jedoch müsste er in einem großen Bogen durch die Elbeallee und die Rheinallee fahren.

Die Entscheidung sei für die Elbeallee gefallen, da hier das Geschäftszentrum um den Ehrenbergplatz und ein höheres Fahrgastpotenzial von etwa 2.000 Einwohnern mehr als bei der Rheinallee erschlossen werden können. Die Planung ende daher auch nicht am Sennestadtteich, da man bei Füh-

rung bis zur Württemberger Allee etwa 5.000 Einwohner entlang der Elbeallee an die Stadtbahn anbinde.

Eine Weiterführung der Stadtbahn Richtung Dalbke wurde nicht in Erwägung gezogen, da hier deutlich geringere Einwohnerpotenziale als im Bereich der Elbeallee vorliegen. Die Stadtbahn folgt der Linie der dichten Bebauung. In Bezug auf die geplante Verbindung mit der Linie nach Heepen wurde betont, dass die Planung für Sennestadt aufgrund ihres eigenen Verkehrswerts auch unabhängig von Heepen realisiert werden sollte.

Auf die Frage, ob Niederflurwagen im Winter im Schnee stecken bleiben könnten, bestätigten die Verkehrsplaner, dass dies bei sehr niedrigen Fahrzeugen in der Tat schon einmal vorgekommen sei; dies sei jedoch in erster Linie der Fahrzeugelektronik und nicht der Flurhöhe geschuldet gewesen. In Bielefeld ist aus Gründen des Fahrkomforts ein Niederflursystem mit 29 cm Höhe geplant. Bei den heutigen Stadtbahnen ist die Verkleidung tief heruntergezogen, die dem Lärm- und Aufprallschutz dient.

Am Ende der Diskussion wurde ein Meinungsbild der Teilnehmenden abgefragt. Dieses kann nicht repräsentativ für alle Bewohner gelten, sondern gibt nur die Meinung der Anwesenden wieder. Bei der Frage, ob eine Stadtbahn nach Sennestadt fahren sollte, stimmten nur 2 Personen mit nein, die anderen sprachen sich für eine Verlängerung aus. Ein Teilnehmer hat darum gebeten, auch abfragen zu lassen, ob die Stadtbahn nur bis zum Sennestadtteich oder bis zur Württemberger Allee verlängert werden soll. Hierzu gab es kein eindeutiges Stimmungsbild unter den Teilnehmern.

## Die einzelnen Streckenabschnitte

Nach einer Pause stellte Herr Meier die einzelnen Streckenabschnitte vor.

### **Abschnitt Senne Waterboerstraße bis Buschkampstraße**

Die Trasse ist insgesamt gesehen eher unproblematisch, da diese auf der L756 führt und von einer Lärmschutzwand begleitet wird. Die Leistungsfähigkeit für die Kombination Stadtbahn und MIV wurde nachgewiesen. Kostenseitig wichtig ist, keine Eingriffe an den Autobahnbrücken vornehmen zu müssen, da dies bei laufendem Autobahnbetrieb kaum finanzierbar sei. Im Hinblick auf die einzelnen Haltestellen sind spezifische Fragestellungen im Rahmen der weiteren Planung zu klären. Dies betrifft beispielsweise die weitere Funktion der Wendeschleife im Bereich der zukünftigen Haltestelle Waterboerstraße oder die Planung der rückseitigen Erschließung der Anlieger im Bereich der Buschkampkreuzung.

Hier wurde hinterfragt, ob die Lärmschutzwand weiter benötigt werde. Aus Sicht der Planer sei diese zwar nicht mehr notwendig, sie solle jedoch aus Gründen des Lärmschutzes nicht abgerissen werden. Im weiteren Planungsverfahren werden ohnehin Schallgutachten für die festgelegte Trasse durchgeführt, um den Nachweis der Umweltverträglichkeit zu führen. Hinsichtlich des Lärmschutzes bei Infrastrukturmaßnahmen sieht der Gesetzgeber vor, zunächst den aktiven Lärmschutz seitens der Verursacher voranzutreiben. D.h. Lärmschutz am Fahrzeug oder an den Gleisen (im Rasengleis eingebundene Schienen) sind gegenüber einem passivem Lärmschutz (Schallschutzfenster) vorrangig umzusetzen. Im Übrigen sei die Stadtbahn leiser als ein Bus.

### **Abschnitt Verler Straße bis Sennestadtring**

Zu den beiden Haltestellen Christian-Andersen Schule und Kreuzkirche wurde verdeutlicht, dass mit der nur zweistreifigen Führung für den Automobilverkehr sich Kostenvorteile für moBiel bei Führung der Stadtbahn auf dem alten Straßenkörper ergeben. Rasengleise sind möglich und im Bereich der Haltestellen wird eine „Landschaftsklammer“ aus Bäumen die Freiräume nördlich und südlich der L756 verbinden. Insbesondere für den Fuß- und Radverkehr ersetzen signalisierte oberirdische Anlagen den vorhandenen Tunneldurchgang an der Schule und tragen so zu einer Reduktion der Trennwirkung der Paderborner Straße bei.

Von Seiten der Bürgerinnen und Bürger wurde angemahnt, dass der Rückbau der L756 nicht zu Verkehrsstauungen führen dürfe. Gleichzeitig solle die L756 jedoch für den Durchgangsverkehr unattraktiver werden, um diesen auf der Autobahn A33 zu bündeln. Eine Sperrung der L756 für Lkw wäre zwar wünschenswert, ist an einer Landesstraße mit überörtlicher Verbindungsfunktion jedoch kaum durchsetzbar.

### **Abschnitt Sennestadtring bis Ehrenbergplatz**

Im Bereich Sennestadtteich wird die Option auf den Kreisverkehr zur Reduktion der heute trennenden Straßenbauwerke erläutert. Die Stadtbahnplanung berücksichtigt diese Planung, die unabhängig vom Stadtbahnausbau finanziert werden muss. Die Stadtbahnhaltestelle Sennestadtteich ist für eine Busverknüpfung der Stadtbahn mit den Buslinien aus Sennestadt und dem Umland ausgelegt. Zudem sind im Umfeld kleinere Flächen vorhanden, die als Park+Ride-Flächen für den lokalen Bedarf fungieren könnten.

Am Beispiel des Ehrenbergplatzes wurden die unterschiedlichen Möglichkeiten zur Haltestellenausgestaltung beim Einsatz von Nieder- und Hochflurtechnik beschrieben und deren verkehrliche wie stadtgestalterischen Auswirkungen dargelegt. Eigenständiger Raum für jede einzelne Verkehrsfunktion wie Parken von Geschäftskunden und Anwohnern, den Lade- und Lieferverkehr, Radfahrer und Fußgänger sowie Grünpflanzungen ist in diesem Abschnitt nicht nebeneinander vorhanden. Im Verkehrskonzept wird daher eine ausgewogene Mischnutzung empfohlen, bei der alle Funktionen erfüllt, aber nicht separate Räume für jede dieser Funktionen eingerichtet werden. So wird beispielsweise ein Mittelbahnsteig und kein Seitenbahnsteig vorgeschlagen. Dieser hat den Vorteil, dass die Schienen nicht wie bei Seitenbahnsteigen auf der Straße in Richtung der seitlichen Fußwegbereiche verschwenken und hierdurch Radfahrer im Mischverkehr auf den Fahrbahnen nicht in den Schienenbereich fahren.

Eine Führung des Radverkehrs hinter den Wartebereichen der Haltestellen wurde verworfen, weil es hierbei häufig zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern kommt; dies wird gerade im Falle des hochfrequentierten Geschäftszentrums nicht befürwortet.

Während am Ehrenbergplatz Stellplätze entfallen, können im Bereich der heutigen Bushaltestelle neue Parkplätze den Verlust teilweise kompensieren. Eine Stellplatzanalyse wird kurzfristig erstellt. Um Funktionen wie Lade- und Lieferverkehr in den Seitenräumen weiter zu ermöglichen, wird die Haltestelle möglichst weit in Richtung Ramsbockring geschoben.

Auf die Möglichkeit zur Einrichtung von Park+Ride-Parkplätzen am Sennestadtteich wurde bereits hingewiesen. Hier reichen die Kapazitäten jedoch nur für lokale Bedarfe und nicht für Pendler, die über die Autobahnen A33 und A2 anfahren; ein Park+Ride-Konzept für Bielefeld steht hier noch aus.

Die Schulbusse werden auch weiterhin direkt die Schulen anfahren, damit die Schülerinnen und Schüler nicht am Sennestadtteich umsteigen müssen.

Fragen zur Ausgestaltung der Oberleitung konnten nicht abschließend behandelt werden, da die Stromversorgung erst in einer nachgeordneten Planungsphase betrachtet werden kann. Generell eignen sich Mittelmasten, bei breiteren Straßenräumen und Seitenabspannungen bei engeren Straßenräumen. Dabei sollen Masten generell in den Fluchten etwa von Alleen und Baumreihen liegen, um nicht zu stark auffallen.

### **Abschnitt Ehrenbergplatz bis Württemberger Allee**

In der Elbeallee soll die Stadtbahn zusammen mit dem Kfz-Verkehr im Straßenraum geführt werden. Kurze Niederflurbahnsteige sind hier eher geeignet, damit die Abbiegebeziehungen für den Kfz-Verkehr erhalten bleiben können. Längere Hochbahnsteige würden Wendebereiche z.B. in Form von kleinen Kreisverkehren erfordern, was das Reichowsche Straßensystem brechen würde.

Die aktuellen Planungen zeigen eine Variante, bei der der Alleecharakter der Elbeallee gewahrt werden kann. Im Zuge der Baumaßnahmen wird der vorhandene Baumbestand zwar teilweise angegriffen, jedoch durch Neupflanzungen ersetzt. Mittelbahnsteige begünstigen den reibungslosen Mischverkehr auf der Fahrbahn. Im Hinblick auf den Lärmschutz entlang der oberen Elbeallee wurde die Einführung einer Tempo 30-Zone vorgeschlagen. Im Bereich Senner Hellweg schneidet die Stadtbahntrasse den vorhandenen Wald an.

Auf die Rückfrage zum möglichen Verlust von Anwohnerparkplätzen entlang der Elbeallee konnten die Planungsträger noch keine verbindlichen Aussagen treffen, da noch keine Parkplatzanalysen vorliegen. Auch die Frage einer potenziellen Kostenbeteiligung der Anwohner beim Ausbau der Nebenanlagen konnte nicht abschließend beantwortet werden, da es hier einer juristischen Klärung bedarf.

### **Bewertung: Was sind für Sie die im weiteren Verfahren wichtigsten Aspekte?**

Zum Ende der Veranstaltung erhielten alle Teilnehmenden noch einmal die Gelegenheit, Anregungen und Bedenken auf den vorbereiteten Moderationswänden festzuhalten. Mit Klebepunkten wurden diejenigen Aspekte markiert, die nach Ansicht der Teilnehmer in den weiteren Planungsphasen vertiefend bearbeitet werden müssen. Insbesondere die Konzeption des Busnetzes, der Wegfall von Stellplätzen, Gestaltungsfragen sowie potentielle Anliegerbeiträge wurden dabei in den Mittelpunkt gestellt.

Herr Meier und Herr Schlegelmilch dankten allen Teilnehmenden für ihr Engagement und die zahlreichen hilfreichen Anregungen und Hinweise, die zu einer Optimierung der Trassenplanung nach Sennestadt beitragen.

# Brackwede

**Übersicht über die Stadtbahn-Trasse Senne - Sennefeld**

**Relevanz für die Stadt**

- Die Stadtbahn-Trasse verbindet die Stadt mit dem Sennefeld und ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur.
- Die Trasse ist ein zentraler Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur.
- Die Trasse ist ein zentraler Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur.

**Maßnahmen**

- Die Stadtbahn-Trasse verbindet die Stadt mit dem Sennefeld und ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur.
- Die Trasse ist ein zentraler Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur.
- Die Trasse ist ein zentraler Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur.

**Stadtbahn-Trasse**

**Stadtbahn-Trasse**

**Stadtbahn-Trasse**

**Stadtbahn-Trasse**

- Integration der Haltestellen in Brackwede?
- Brackwede: umlaufende Einbahnstraßen?
- Brackwede Fußgängerzone zw. Gernant- u. Barlins?
  - Straße?
- Brackwede - L 756: Rückbau möglich?
- Brackwede - L 756: beidseitiger Radverkehr?
- Brackwede - L 756: Rasengrass?
- Brackwede - L 756: MVV-Reduktion!
- Brackwede - L 756: Lärmschutz wg. Stadtbahn

**Details der Stadtbahn-Trasse Senne - Sennefeld**

**Stadtbahn-Trasse**

**Stadtbahn-Trasse**

**Stadtbahn-Trasse**

**Stadtbahn-Trasse**

**Details der Stadtbahn-Trasse Senne - Sennefeld**

**Stadtbahn-Trasse**

**Stadtbahn-Trasse**

**Stadtbahn-Trasse**

**Stadtbahn-Trasse**

- # Senne
- Haltestelle: Buschkamp
  - BedarfsHaltestelle: Kamphof/Schießstand?
  - Haltestelle Sennefriedhof aufgeben!
  - Bus/Bahnverknüpfung an Waterboerstr.?
  - Senne Endstation: Erhalt Pizzeria

**Details der Stadtbahn-Trasse Senne - Sennefeld**

**Stadtbahn-Trasse**

**Stadtbahn-Trasse**

**Stadtbahn-Trasse**

**Stadtbahn-Trasse**

### Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

Streifenbahnung über Rheinallee

Baumbindung Rheinallee

Stellplätze Ehrenbergplatz

Gestaltung

Gestaltung / Stellplätze / Bäume Elbeallee

Anliegerbeiträge

Parkplatz-Bilanzierung

Dr. G. J. 2013  
Infobroschüre  
11.01.2013, 11.01.2013  
11.01.2013, 11.01.2013

### Haltestellen

Haltestelle: GE  
Lernerthager Straße

### P+R

#### B+R

Bell zwischen  
Brackwede und Sonne  
Lingursiedlung

P+R  
an Haltestelle  
Kampff/Schneidman

P+R  
an Haltestelle  
Friedhof/Sonnenbadweg

P+R  
Autobahn

### Bus- verbindung

### Betrieb

### Sonstiges

Bus-Verbindung  
Sonnestadt-West?

Endhaltestelle  
Sonnestadt-West  
Busverbindung

Busnetz zum Bahnhof  
Sonnestadt?

Direkte Busverbindung  
Eckartschorn-Windstahl-  
Brackwede

Quartiersbus



Finanzierung?

Zug über Brackwede ins  
Zentrum besser,  
schneller

O-Box günstiger

Direkte Verbindung zum  
HBF erhalten

### Elbeallee

Verschönerung  
Grüne, Oberleitung  
Haltestellen

Wegfall Parkplätze?

Radverkehr?



Warum Endhaltestelle  
Württembergische Straße?

## 5.1 Streckenbegehung Hillegossen

An der Streckenbegehung zur Stadtbahn-Verlängerung nach Hillegossen am 5. Juni 2013 von 16.00 bis 18.00 Uhr nahmen rund 40 Bürger teil. Norbert Jamitzky und Stefan Meyer vom Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld führten die interessierten Bürgerinnen und Bürger entlang der geplanten Trasse und erläuterten vor Ort die neuralgischen Punkte der Trassenplanung.

Die Begehung begann an der Haltestelle Stieghorst Zentrum und umfasste folgende Stationen:

1. „Die ersten 100 Meter“: ein begrünter Hofbereich mit einem kleinen Spielplatz zwischen Geschosswohnungsbauten. Die anwesenden direkt betroffenen Anwohner der vorgesehenen Trasse fürchteten insbesondere um die Wohnqualität, die sie durch Lärm und die Trennwirkung der Stadtbahn sowie den Verlust der Grünfläche und des Spielplatzes gefährdet sehen. In diesem Abschnitt gab es die häufigsten und zumeist kritische Nachfragen.
2. Der Grünzug: Dieser ist nur deshalb entstanden, weil er für die Stadtbahntrasse freigehalten wurde. Heute dient er der Naherholung, sodass die Stadtbahn dort von einigen Teilnehmenden kritisch gesehen wurde, weil dies vorhandene Wegebeziehungen zerschneide und die Aufenthaltsqualität mindere.
3. Die Kreuzung Detmolder/ Lagesche Straße: Hier wurden besonders die Konflikte zwischen Stadtbahn und Autoverkehr thematisiert.
4. Der geplante Endhaltepunkt der Stadtbahn „Wappenstraße“: Hier wurde nach dem Verbleib der dort stehenden Bäume gefragt, wenn dort eine Endhaltestelle gebaut würde. Deutlich wurde, dass ein Teil der Bäume nicht erhalten bliebe, jedoch neue gepflanzt würden.

Weitere Hinweise betrafen die Befürchtung einer Verschmutzung der Umgebung durch Fahrgäste und eine aus diesem Grund – zumindest für die Endhaltestelle – geforderte öffentliche Toilette. Fragen wurden bzgl. der Auswirkungen auf das Busnetz sowie die Befahrbarkeit der Strecke durch den Vamos gestellt.

Die Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger wurden im Rahmen des Infoabends nochmals aufgegriffen und vertieft diskutiert.



## 5.2 Infoabend Hillegossen

Der Infoabend am 5. Juni 2013 von 18.30 bis 21.00 Uhr widmete sich der Stadtbahn-Verlängerung der Linie 3 von der jetzigen Endhaltestelle Stieghorst Zentrum bis zur Wappenstraße nach Hillegossen. Der Abend war mit circa 40 Bürgern gut besucht. Bezirksbürgermeister Gerhard Heinrichsmeier begrüßte die Teilnehmenden. Viele hatten zuvor auch an der Streckenbegehung teilgenommen. Der Infoabend wurde von Andrea Hartz (agl) und Claudia Dappen (BPW) moderiert. Stefan Meyer und Norbert Jamitzky vom Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld informierten die Bürger in Vorträgen über den bisherigen Planungsverlauf.

Stefan Meyer vom Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld verdeutlichte zunächst die Geschichte der Vorplanungen bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt: Die Trasse wurde bereits seit den 1960er Jahren teilweise unterirdisch, teilweise oberirdisch vorgesehen und frei gehalten. Darauf aufbauend folgten in den letzten Jahren folgende Untersuchungen:

- Im Jahr 2001 wurden in einer Machbarkeitsstudie alternative Trassenvarianten untersucht. Auf dieser Grundlage beschloss der damalige UStA (Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss) im gleichen Jahr, dass die Trassen für die Varianten A1 und B1 für den Ausbau des Stadtbahnnetzes freizuhalten seien
- Im Jahr 2009 erfolgte eine Umweltverträglichkeitsstudie, die die Grundlage für den Beschluss des BV Stieghorst und des UStA bildete, die Variante A1 den weiteren Planungen zugrunde zu legen.
- Im Jahr 2010 wurde diese Variante in einer Potenzialanalyse als wirtschaftlich günstigste Variante bestätigt.

Herr Jamitzky präsentierte die bisherigen Planungsüberlegungen zum Ausbau der Trasse und erläuterte die einzelnen neuralgischen Punkte. Im Anschluss interviewte Andrea Hartz Dirk Artschwager, den Leiter des Fachbereichs Verkehrsmanagement der moBiel GmbH, sowie Herrn Meyer und Herrn Jamitzky. Die Fragen knüpften an die Ergebnisse des Bürgerforums,



der Online-Diskussion sowie auch an die vielen Anmerkungen der vorangegangenen Streckenbegehung an. Dabei standen nicht nur konkrete Fragen zur Trasse im Vordergrund. Es wurden zudem auch ganz allgemeine Fragen zum Stadtbahn-Ausbau, dessen Vorteilen bei der Erschließung der Stadtteile sowie den Rahmenbedingungen der Finanzierung und Förderung dieses Vorhabens erörtert. Die Antworten auf diese Fragen, die auch im Rahmen der Werkstatt zu den Trassenvarianten der neuen Linie nach Heepen im Stadtteil Mitte intensiv diskutiert wurden, finden Sie auf den Seiten 15-17.

Besonderes Interesse der Bürger galt den ersten 100 Metern, wo die Trasse zwischen Geschosswohnungsbauten durch einen begrünten Hof verlaufen soll. Dort waren die Eigentümer beim Erwerb der Wohnung von einem unterirdischen Trassenverlauf ausgegangen. Die Gebäude waren bereits entsprechend errichtet worden. Nun soll die Stadtbahn auch hier oberirdisch geführt werden. Deshalb fürchteten die Anwohner eine deutliche Beeinträchtigung der Wohnqualität durch Lärm und Erschütterungen, eine Trennwirkung durch die Trasse zwischen den Wohngebäuden sowie den Wertverlust der Wohnungen. Gleichzeitig wurden von Seiten der betroffenen Anwohner Überlegungen angestellt, wie eine wohnverträgliche Trassenführung durch den Innenhofbereich aussehen könnte. Anklang fanden dabei der Vorschlag eines Troges mit Deckelung statt eines teuren Tunnels oder eine alternative Trassenführung in diesem Bereich.

Auch der extra für die Trasse frei gehaltene Grünzug, der mittlerweile als Naherholungsraum dient, wurde diskutiert. Hier wurde von einigen Teilnehmern die Entfernung der Haltestellen zur Bebauung bemängelt, während andere die Stadtbahn grundsätzlich gegenüber dem Bus favorisieren würden. Wichtige Querverbindungen des Fußgängerverkehrs im Grünzug sollen auch nach dem Stadtbahnausbau bestehen bleiben.

Ein weiterer kritisch bedachter Punkt war die Kreuzung der Stadtbahn mit der Detmolder bzw. Lageschen Straße. Hier wurde insbesondere die Leistungsfähigkeit von Straßen und Ampel bezweifelt und Rückstau in den Straßen bei Querung durch die Stadtbahn sowie eine erhöhte Unfallgefahr befürchtet. Die Befürchtungen konnte jedoch die Verwaltung entkräften. Je näher die Querung der Stadtbahn an die Kreuzung verlegt wird desto bes-



ser lässt sich die Signalisierung harmonisieren. Auch gegenwärtig werden die Busse über eine Bevorrechtigung an diesem Knotenpunkt problemlos abgewickelt. Zudem wird durch den Ausbau der A33 die Verkehrsstärke an diesem Knotenpunkt abnehmen.

Nach der Vorstellung der Trassenaspekte und anschließender Diskussion konnten die Bürgerinnen und Bürger die für den weiteren Beteiligungsprozess wichtigsten Aspekte benennen. Hierzu erhielt jeder Teilnehmer fünf Klebepunkte, mit denen auf einer Metaplanwand die aus Sicht der Beteiligten wichtigsten im bisherigen Verfahren (Bürgerforum, Streckenbegehung und Infoabend) genannten Aspekte markiert werden konnten.

Im Ergebnis, das von Frau Dappen vorgestellt wurde, kristallisierten sich verschiedene Positionen heraus: Einige Teilnehmer sprachen sich deutlich



für den gegenwärtig geplanten Stadtbahnausbau aus (10 Punkte), andere hingegen waren gegen die geplante Trasse und für eine Alternative über die Detmolder Straße (ebenfalls 10 Punkte) oder für andere alternative Trassenführungen. Besonders die „ersten 100 Meter“ wogen hier schwer und erhielten in der Summe viele Punkte, die alle oben genannten Aspekte betrafen. Als besonderer Favorit in diesem Zusammenhang ging der Vorschlag hervor, die Stadtbahn in den ersten 100 Metern in einen mit einem Deckel versehenen Trog zu legen (15 Punkte).

Weitere von vielen als wichtig bewertete Aspekte betrafen die Verlängerung der Stadtbahn bis zur Pyrmonter Straße, die Führung der Bahn durch den Grünzug unter Berücksichtigung der vorhandenen Querungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität sowie das begleitende Busnetz.

**ZUKUNFT MOBIELEFELD.**  
 Mobilität, Mitgestaltung, Metabolismus

## Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

**Erholungsraum mit guter Aufenthaltsqualität (Grünzug)**

**Nach dem Bau gutes Parkdesign entwickeln → Bürgerbeteiligung**

**Toilette**

weitere Wege zur Haltestelle, wenn Bahn durch Park

Querende Wegebeziehungen im Grünzug → Übergang schaffen

(alle) Bäume im Grünzug

Haltestelle im Grünzug wie sieht sie aus?

**Erste 100 Meter**

**„Erste 100 Meter“**

**Grünzug**

Bäderbach erhalten

Sicherheit für Kinder

Rasengleis im Grünzug

**Verlängerung**

Stadtbahn bei Bau des Kreisverkehrs Oerlinghäuser-/ Detmolder Str. beachten

**Privateigentum (Vertrag mit ortsansässiger Führung)**

**Trennwirkung für Anwohner (Heizung)**

**Wohnqualität für Anwohner (Lärm/Schall) (Erschütterung)**

**Wertminderung für Eigentümer**

**Schäden an den Häusern beim Bau**

Gebäudeabbruch erforderlich (Städtisches Eigentum)

Untertunnelung ab Stieghorst Zentrum?

Schallschutzfenster für Anlieger?

Verlegung des Spielplatzes?

Deckel für die ersten 100 m

Tiefbett im Grünzug (Reichter Grünschnitt)

Kreuzung Detmolder Str.

Querung der Kreuzung auf Straßenniveau? Ampel

Querung Detmolder Straße (im Tunnel?)

Hoch belastete Kreuzung Detmolder/Lagesche Straße

Detmolder Straße Rückstau durch Querung Lagesche Str./Odring

Haltepunkt am Hillegosser Hof

**Haltestelle**

**Wendekreis für Bus in Detmolder Straße**

**Haltepunkt**

**mehr Halte. Stellen nötig?**

**Endstation mit Toilette**

Bäume an der Endstation

Park & Ride

**Staus auf Stieghorster Str.**

**Ampel oder Schranke? Stieghorster Str.**

**Wendekreis für Bus in Detmolder Straße**

**Stadtbahn bei Bau des Kreisverkehrs Oerlinghäuser-/ Detmolder Str. beachten**

**Haltepunkt am Hillegosser Hof**

**Wendekreis für Bus in Detmolder Straße**

**Haltepunkt**

**Endstation mit Toilette**

**Bäume an der Endstation**

**Park & Ride**

An der Expertenrunde zu den Vor- und Nachteilen von Hoch- und Niederflurtechnik nahmen ca. 40 Personen teil. Andrea Hartz (agl) begrüßte die Teilnehmenden und gab im Namen des Prozessteams ZUKUNFT MOBIELEFELD eine Einführung in die Bausteine des Beteiligungsverfahrens. Die hohe Besucherzahl am Bürgerforum und in der Online-Diskussion sowie die Vielzahl der eingebrachten Beiträge zeigten die Bedeutung des Stadtbahn-Ausbaus für die Bielefelder Stadtgesellschaft wie auch das Bedürfnis der Bevölkerung, sich aktiv in den Planungsprozess einzubringen. Die Beiträge gerade in der Online-Diskussion spiegelten das hohe Interesse an der Systemfrage zum Einsatz von Hoch- oder Niederflurtechnik auf der neuen Linie nach Heepen und nach Sennestadt wider. Vor diesem Hintergrund diskutierten Kai Uwe Steinbrecher, Technischer Direktor der moBiel GmbH und Gregor Moss, Dezernent für Planen und Bauen der Stadt Bielefeld mit Bruno Jerlitschka, Geschäftsführer der KVV Bau- und Verkehrs-Consulting Kassel GmbH (KVC) und Michael Rüffer, Leiter des Bereichs Schiene der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt/Main.

### Systementscheidung für die StadtBahn Bielefeld

Kai Uwe Steinbrecher, Technischer Direktor der moBiel GmbH

Herr Steinbrecher warf zunächst einen Blick zurück auf die Historie der Bielefelder Stadtbahn und die Fahrgastzuwächse der vergangenen Jahre, insbesondere seit Einführung der Uni-Linie 4. Er betonte, dass die Niederflurtechnik zum damaligen Zeitpunkt noch nicht ausgereift und insbesondere die Barrierefreiheit bei diesem System noch nicht möglich war, weswegen sich die Stadt Bielefeld auf Hochflurtechnik festgelegt hatte.

Mittlerweile ist die Kundennachfrage so groß geworden, dass sowohl der Stadtbahn-Tunnel als auch das Depot in Sieker an Kapazitätsgrenzen stoßen. Vor diesem Hintergrund sind aus Sicht von moBiel beim Ausbau des Stadtbahnnetzes eine vom Stadtbahn-Tunnel unabhängige Erschließung der Innenstadt sowie ein weiterer Depotstandort erforderlich – ganz unabhängig von der Entscheidung für Hoch- oder Niederflurtechnik. Gleichwohl eröffnet diese Situation die Möglichkeit, die Systemfrage zu überdenken – zumal mit dem novellierten Personenbeförderungsgesetz ein barrierefreier Ausstieg für alle Neubauvorhaben verpflichtend ist. Dabei könne Barrierefreiheit in bebauten Gebieten schon allein aus Platzgründen mit Niederflurhaltestellen eher hergestellt werden als mit deutlich höheren und längeren Hochbahnsteigen.

Herr Steinbrecher erläuterte, dass es keine nennenswerten Kostenunterschiede zwischen Hoch- und Niederflurtechnik gebe: Bei den Fahrzeugen hängen die Kosten von Ausstattung und Kapazität der Bahnen, weniger von der Systemtechnik ab. Im Hinblick auf die Bahnsteige seien Hochbahnsteige vielmehr teurer als die kleineren Niederflurbahnsteige. Letztendlich entscheide die städtebauliche Verträglichkeit der Baumaßnahmen über die Wahl des Systems.

## Mehrwert des Stadtbahn-Ausbaus für die Stadt Bielefeld

Gregor Moss, Dezernent für Planen und Bauen der Stadt Bielefeld

Herr Moss präsentierte die Ergebnisse einer aktuellen Bürgerbefragung zum Nutzungsverhalten der Bielefelder im Hinblick auf die unterschiedlichen Verkehrsarten: 54% der Bielefelder nutzen den Motorisierten Individualverkehr (MIV), 46% den Umweltverbund aus Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr. Verglichen mit den Ergebnissen für Nordrhein-Westfalen, wo durchschnittlich 59% den MIV und 41% den Umweltverbund nutzen, sei dies ein sehr gutes Ergebnis, das es weiter zu verbessern gelte.

Herr Moss ging näher auf die prognostizierten Wandlungsprozesse im Mobilitätsverhalten ein: Bei den Jugendlichen zeigte sich, dass lediglich 36% von Eltern gefahren werden, während 64% den Umweltverbund nutzen. Mittlerweile zeichne sich auch bei jungen Menschen ein Wertewandel im Mobilitätsverhalten ab: In Zeiten des Smartphones, wo sich Fahrpläne jederzeit von unterwegs abrufen lassen, verliere der Wunsch nach einem eigenen Auto an Bedeutung. Im urbanen Kontext ließe sich Mobilität auch durch den ÖPNV hervorragend realisieren. Die Stadt Bielefeld möchte auch bei älteren Generationen eine stärkere Nutzung des Umweltverbunds erreichen. Allerdings stehe der prognostizierten Abnahme der Pkw-Verkehre eine starke Zunahme des Lkw-Verkehrs gegenüber, insbesondere durch den rasanten Anstieg des Internet-Handels.

Mit Blick auf die Sektoren Bildung und Wirtschaft erläuterte Herr Moss die Bedeutung des ÖPNV für die sieben Hochschulstandorte in Bielefeld. Am 11. Bielefelder Mittelstandsforum bewerteten die Wirtschaftsakteure die generell gute Fortbewegungsmöglichkeit in der Stadt als sehr positiv; wesentliche Argumente waren „keine Staus“ und „guter ÖPNV“.

Bei den aktuell geplanten Linien nach Heepen, Sennestadt und Hillegossen gehe es zudem um stadtgestalterische Aspekte: Wie kann man die Stadtbahn-Trasse in den Straßenraum einbetten und dabei eine zä sierende Wirkung vermeiden? Wie kann man den Jahnplatz gestalten, damit er eine verbindende Wirkung zwischen Altstadt und Neustadt entfaltet?



## Städtebauliche Integration von Anlagen des öffentlichen Verkehrs am Beispiel des Kasseler Niederflursystems

Bruno Jerlitschka, Geschäftsführer der KVV Bau- und Verkehrs-Consulting Kassel GmbH (KVC)

Herr Jerlitschka stellte das Kasseler Straßenbahn-System vor; hier hatte sich die Stadt 1991 für die Einführung der Niederflurtechnik entschieden. Ein wesentlicher Grund waren die niedrigen Bahnsteighöhen, die sich kaum von den Bordsteinhöhen unterschieden. Bei einem barrierefreien Ausstieg aus der Straßenbahn wurde von einer Einstieghöhe von 29 cm ausgegangen, von denen Schienenabnutzung (1,5 cm), Radreifenabnutzung (2 cm) sowie die Möglichkeit der Straßenbahn zur Einfederung (bis 5,5 cm) abgezogen wurden. Als Ergebnis ging man bei den Planungen von 20 cm Bahnsteighöhe aus. Somit wird eine vertikale Einstiegsdifferenz von 9 cm und eine horizontale von 8 cm erreicht. Herr Jerlitschka betonte, dass diese Werte beispielsweise für schwere Elektrorollstühle immer noch zu hoch seien und das Fahrpersonal bei Bedarf im Fahrzeug integrierte Rampen ausklappen könne; daher strebt die Stadt Kassel mittlerweile Einstiegsdifferenzen von 5 cm an, um echte Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Herr Jerlitschka präsentierte zahlreiche Fotos von Haltestellensituationen und Straßenquerschnitten in Kassel. Er betonte, dass die bei Niederflurbahnsteigen im Bereich der Fußgängerzone häufig befürchtete Stolpergefahr in Kassel kein Problem darstelle: Die Bahnsteige haben in der Innenstadt eine Höhe von 18 cm – mit angeschrägten Pflasterbereichen.

Am Beispiel eines gründerzeitlichen Stadtviertels mit engem Straßenraum erläuterte Herr Jerlitschka die Vorteile einer Kaphaltestelle: Hier verbleibt die Straßenbahn auch an den Haltestellen zwischen den beiden Kfz-Fahrspuren in der Straßenmitte, während die Wartebereiche auf den Fußwegen vorgehalten werden. Im Haltestellenbereich sind die Fahrbahnen gegenüber den Gleisen in der Straßenmitte erhöht; Ampelschaltungen stoppen bei Bedarf den Verkehr und ermöglichen so einen ungefährdeten Ein- und Ausstieg über die Fahrspuren hinweg; nach dem Fahrgastwechsel werden die Fahrspuren wieder freigegeben.

Bei beengten Straßenraumverhältnissen und einer in die Kfz-Fahrspur eingebetteten Gleisführung nutzt die Stadt Kassel dynamische Ampelschaltungen, um die Straßenbahn als Pulkführer vor dem Kfz-Verkehr in den Straßenraum zu führen. Damit wird gewährleistet, dass die Straßenbahn nicht durch den Individualverkehr behindert wird; einspurige Straßenführungen ermöglichen dabei, dass die Straßenbahn nicht überholt werden kann und somit ein sicherer Ein- und Ausstieg für Fahrgäste möglich ist.

## Betriebserfahrungen der Verkehrsgesellschaft Frankfurt/Main mit zwei getrennten Systemen

Michael Rüffer, Leiter des Bereichs Schiene der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt/Main

Die Stadt Frankfurt hat in den 1960er Jahren ihre erste Stadtbahn im klassischen Hochflursystem in Betrieb genommen. Heute hat das Hochflursystem 9 Linien, die – vergleichbar der Situation mit dem Stadtbahn-Tunnel in Bielefeld – über eine zentrale Achse geführt werden. Unabhängig vom Stadtbahn-System betreibt die Stadt Frankfurt ein Straßenbahnnetz in Nie-

niederflurtechnik mit insgesamt 11 Linien. Vorteile der Straßenbahn in Frankfurt liegen in der besseren Eingliederung in das Stadtbild, gerade in gewachsenen Strukturen, aber auch das dichtere Haltestellennetz.

Der Umstieg zwischen den beiden Systemen ist an verschiedenen Knotenpunkten problemlos möglich. Die Stadtbahn wird weitgehend getrennt vom Individualverkehr geführt, wodurch schnellere Fahrzeiten möglich sind. Im Tunnel verkehrt ausschließlich die Stadtbahn im Hochflursystem, wengleich auch die Straßenbahnen alle Stadtbahnstrecken technisch befahren könnten. Die Stadtbahnen können nur die Straßenbahnstrecken befahren, die zur Überführung in die Betriebshöfe benötigt werden. Auch wenn natürlich zwei Fahrzeugflotten vorgehalten werden müssen, konnte die Stadt Frankfurt Synergien in den Fahrzeugflotten ausnutzen und so Ersatzteilkosten minimieren.

Zusammenfassend stellte Herr Rüffer fest, dass das in Hochflur ausgebaut Stadtbahnssystem in Frankfurt zwar leistungsfähiger, aber auch deutlich anspruchsvoller sei, insbesondere hinsichtlich des Platzbedarfs bei Führung auf besonderem Bahnkörper, der Gestaltung von Überwegen und der Trennwirkung von Tasse und Haltestellen. Demgegenüber passe sich das niederflurige Straßenbahnsystem besser dem Stadtbild an, benötige weniger Raum und besitze dennoch Kapazitätsreserven. Für die Stadt Frankfurt ist der Parallelbetrieb beider Systeme sinnvoll und funktioniere reibungslos.

## Diskussion

Insgesamt gab es zahlreiche kritische Stimmen zum Niederflursystem und zum Betrieb zweier getrennter Systeme innerhalb eines im Vergleich zu Frankfurt überschaubaren städtischen Gebiets. Nachfolgend sind die zentralen Aspekte der Diskussion zusammengefasst.

### **Bündelung von Stadtbahntrassen auf einer zentralen Achse im Tunnel**

Die Bündelung der Stadtbahntrassen führt auch in Frankfurt regelmäßig zu Schwierigkeiten, zumal auch hier die Taktung der Stadtbahnen sehr eng ist. Herr Rüffer betonte, dass einzelne Türstörungen oder verlängerte Fahrgastwechselzeiten zur Hauptverkehrszeit oftmals zu Störungen im gesamten Stadtbahnssystem führten, die über Stunden nicht ausgeglichen werden könnten. Bei einer oberirdischen Trassenführung könnten die Fahrer zumindest noch auf Sicht fahren und hinter der verspäteten Stadtbahn herrollen, was für die Fahrgäste deutlich angenehmer sei als eine längere Standzeit in einem sichteingeschränkten und beengten Tunnel. Vor diesem Hintergrund bewertete er die Auslastung des Bielefelder Tunnels mit derzeit 86% als grenzwertig und riet von einer weiteren Taktverdichtung im Stadtbahntunnel dringend ab.

Herr Steinbrecher wies darauf hin, dass auch Gutachter der Deutschen Bahn eine Auslastung ab 85% als grenzwertig beurteilen; eine höhere Auslastung sorge regelmäßig für Betriebsstörungen und konterkariere die Qualitäten des ÖPNV im Hinblick auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

### **Erweiterbarkeit des Stadtbahn-Tunnels?**

Mit Blick auf die finanzielle Situation von Stadt, Land und Bund sehen die Referenten keine Möglichkeit, den Stadtbahn-Tunnel beispielsweise um eine weitere Röhre zu erweitern. Diese würde zudem aufwändige Überleitungsstellen erfordern.

## **O-Busse als Alternative zur Stadtbahn?**

Die Referenten erläuterten, dass es unterschiedliche Systeme von Oberleitungs-Bussen gebe. Allen gemein sei eine hohe Störanfälligkeit und eine verglichen mit Stadtbahnsystemen deutlich geringere Leistungsfähigkeit. Da O-Busse gleichzeitig keine nennenswerte Verbesserung zu herkömmlichen Bussystemen darstellen, seien deren hohe Investitionskosten nicht zu rechtfertigen. Jüngst wurde eine solche Trasse in Essen rückgebaut, weil sie nicht tragfähig funktionierte. Herr Steinbrecher betonte, dass gerade für Heepen eine leistungsfähige Anbindung erforderlich sei, zumal das Bussystem schon heute an seine Grenzen stoße. Am Beispiel der Uni-Linie erinnerte er die Teilnehmenden an die dichte Taktung des Busnetzes zur Universität, mit dem damals 12.000 Fahrgäste befördert wurden. Mittlerweile habe die Stadtbahn-Linie zur Universität ein Fahrgastaufkommen von 30.000, was sich mit der Ansiedlung der Fachhochschule noch deutlich erhöhen werde.

## **Hoch- oder Niederflurtechnik?**

Es wurde hinterfragt, inwiefern das Beispiel Frankfurt mit der Situation in Bielefeld vergleichbar sein könne, wo doch sowohl die Einwohnerzahl wie die Anzahl der Niederflurtrassen deutlich höher sei als in Bielefeld. Herr Moss sagte, dass es wichtig sei, von den Erfahrungen in anderen Städten zu lernen. Die Effektivität der Linie nach Heepen sei durch ein renommiertes Expertenbüro nachgewiesen worden. Die Wirtschaftlichkeit wurde damit durch unabhängige Gutachter überprüft und die Richtigkeit der Berechnungen bestätigt.

In Bielefeld soll das bestehende Hochflurnetz von derzeit 32 km nach Milse Ost und Hillegossen ergänzt werden, erläuterte Herr Steinbrecher. Unabhängig davon kämen 22 Kilometer Stadtbahn-Netz in Niederflurtechnik hinzu, was die Überlegungen zur Systementscheidung rechtfertige. Wie auch in Frankfurt würden im Falle einer Entscheidung für Niederflurtechnik reibungslose Umsteigemöglichkeiten zwischen Hoch- und Niederflurssystem geschaffen. Die Bedeutung der umsteigefreien Anbindung an den Hauptbahnhof werde in Bielefeld überschätzt; schließlich sei dies auch in zahlreichen anderen Städten nicht der Fall.

Herr Jerlitschka präsentierte ein Beispiel aus Kassel: Hier war ein Vorort mit etwa 25.000 Einwohnern im Jahr 2011 durch eine Straßenbahnverlängerung in Niederflurtechnik erschlossen worden. In zahlreichen Bürgerversammlungen waren die Planungen mit den Betroffenen immer wieder diskutiert worden. Die Skepsis sei gerade deshalb sehr groß gewesen, weil sich die Fußwege von 200 bis 300 m zu den Bushaltestellen auf 400 bis 500 m zu den Straßenbahnhaltestellen verlängert hatten. Gutachter berechneten damals einen möglichen Fahrgastzuwachs von 20%, der mit derzeit 50% bei weitem übertroffen wurde. Das Beispiel mache deutlich, wie wichtig der Dialog mit der Bevölkerung sei; gleichzeitig solle man keine Angst vor Veränderungen haben. Aus dem Publikum wurde darauf verwiesen, dass sich zudem die Anwohnerstruktur durch Umzüge stetig verändere und durch den Bau der Stadtbahn eher ein Anwohnerkreis angezogen werde, der die Stadtbahn befürworte.

## **Auswirkung von Unfällen im Individualverkehr auf die Stadtbahn**

Die Referenten erläuterten, dass dies maßgeblich davon abhängt, ob die Stadtbahn auf eigenem Bahnkörper oder im Straßenraum geführt werde. Herr Rüffer bestätigte, dass sich in Frankfurt die meisten Unfälle bei Führung der Straßenbahn im Mischverkehr mit dem Individualverkehr ereignen. Allerdings seien die meisten Unfälle nur mit geringen Schäden verbunden. Herr Jerlitschka ergänzte, dass die Verkehrsbetriebe gerade bei kleineren Blechschäden ohnehin die üblichen Verschleißteile vorrätig hätten, die Stadtbahnen so relativ schnell repariert werden könnten.

Herr Steinbrecher erläuterte, dass dieser Konfliktfall mit der Situation in der Detmolder Straße vergleichbar sei und folglich nicht von der Wahl des Systems abhängt. Für die Förderung benötige man ohnehin einen Anteil von mindestens 75% an besonderem Bahnkörper, womit die Unfallgefahr deutlich geringer sei.

## **Ist die Niederflurtechnik besser als ihr Ruf?**

Die Verkehrsexperten konnten zahlreiche Kritikpunkte an Niederflurtechnik entkräften – wie die erhöhte Stolpergefahr für Fußgänger oder die erhöhte Anfälligkeit für Verkehrsunfälle. Im Hinblick auf den Fahrkomfort und die stärkere Querschleunigung führte Herr Jerlitschka aus, dass die in Kassel eingesetzten Niederflurfahrzeuge u.a. aufgrund der Einzelradaufhängung ein holprigeres Fahrgefühl vermitteln könnten. Herr Rüffer ergänzte, dass der Fahrkomfort mittlerweile weniger von der Fahrzeugfederung als vielmehr von der Ausgestaltung der Schienenwege abhängt. Auch die Gefahr einer möglichen Entgleisung hänge weniger vom System als vielmehr von der Ausgestaltung der Schienen ab. Herr Moss verwies auf die stadtgestalterischen Möglichkeiten der Niederflurtechnik sowie auf die Trassen- und Haltestellengestaltung in Nantes, Montpellier und Straßburg. Diese sollten Vorbildcharakter für Bielefeld haben.

## **Fazit**

Insgesamt wurde die Diskussion sehr kontrovers geführt; es gab viele kritische Stimmen zur Einführung des für Bielefeld neuen Systems der Niederflurtechnik. Die Verkehrsexperten aus Frankfurt und Kassel konnten wichtige Impulse in die Diskussion um Hoch- und Niederflurtechnik einbringen. Beide Referenten würden der Stadt Bielefeld zum Einsatz von Niederflurtechnik raten. Als Gründe nannten sie die bessere Integrierbarkeit der kürzeren Niederflurbahnsteige in den Straßenraum und die damit gewonnenen städtebaulichen Spielräume. Entscheidend sei es dabei, dass die Verkehrsplaner bei der Straßenraumgestaltung eng mit den Stadtplanern zusammenarbeiten, um attraktive Straßenräume auch in beengten Stadtstrukturen zu schaffen. Dabei sollte auch die Bevölkerung in Fragen der Stadt- und Haltestellengestaltung eingebunden werden.

Herr Steinbrecher und Herr Moss dankten den Bürgerinnen und Bürgern für ihr Interesse. Noch vor der Sommerpause soll der Rat der Stadt Bielefeld über die Systemfrage entscheiden. Im weiteren Beteiligungsverfahren könnten dann auch Gestaltungsvorgaben mit den Bürgerinnen und Bürgern konkret diskutiert werden.

## 7.

# Bürgersprechstunden

Die Bürgersprechstunden fanden während der 1. Werkstattwoche am Montag und Mittwoch von 12.00 Uhr bis 15.00 Uhr sowie am Dienstag von 12.00 Uhr bis 20.00 Uhr im moBiel Haus statt.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Resonanz mit insgesamt 9 Besuchern leider sehr gering war. Hier gab es Hinweise, dass sowohl Ort als auch Uhrzeit überdacht werden sollten. Aufgrund der geringen Resonanz und den Rückmeldungen wurde es für die 2. Werkstattwoche als sinnvoll erachtet, an Stelle der Bürgersprechstunde auf das Format der Infostände vor Ort, d.h. in den betroffenen Stadtteilen, umzusteigen.

Die meisten Besucher hatten bereits an einer der Veranstaltungen der 1. Werkstattwoche teilgenommen und nutzen die Sprechstunde für vertiefende Nachfragen oder legten ihre unmittelbaren Betroffenheiten dar.

Ein Schwerpunkt lag dabei auf der **Linie nach Heepen**, wobei die neue Stadtbahn-Anbindung von Heepen und die Nutzung von Niederflurtechnik befürwortet wurden. Zudem wurden folgende Anliegen und Hinweise vorgebracht:

- Auf dem Langen Kampe sollten die Kirschbäume und Parkplätze gesichert werden. Als Lösungsmöglichkeiten zur Platzersparnis werden die Führung auf einem einzigen Stadtbahn-Gleis für Hin- und Rückfahrt sowie straßenbegleitende Längsparkplätze vorgeschlagen.
- Heeper Straße als Trasse nutzen und die desolate Situation aufwerten
- Grünes Band: hohe Frustration bei den Anwohnern – insb. bei denjenigen, die bereits im Zuge der Umsetzung des Grünen Bandes enteignet wurden; Hinweis, dass sich auch gerade die türkischen Nachbarn auf-



grund dieser Erfahrungen und aufgrund von Sprachschwierigkeiten mit dem Beteiligungsverfahren schwertun; Befürchtung, dass der Bau eines Tunnels zum Verlust der alten Bäume auf dem Bahndamm führt und so die Wohnqualität langfristig verschlechtert wird

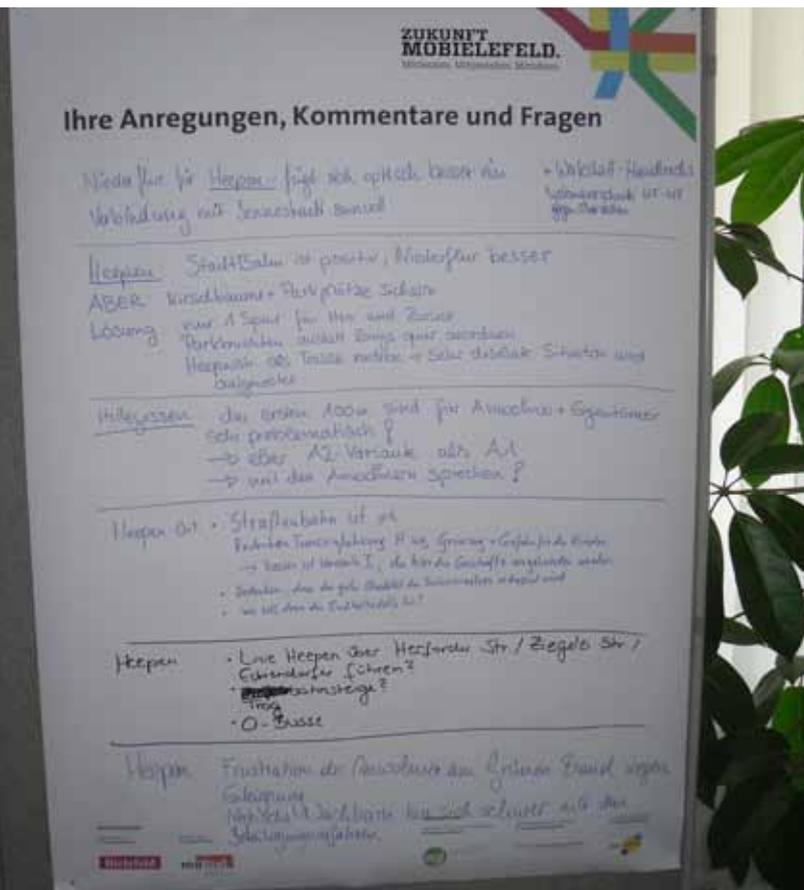
- Trassenvariante über Herforder Straße – Ziegelstraße – Eckendorfer Straße
- Ortsmitte Heepen: Trassenvariante H kann wegen der Querung des Grünzugs eine Gefahr für Kinder darstellen; daher Präferenz für Variante I, zumal diese die Geschäfte anbindet
- Bedenken, dass das Busnetz reduziert wird
- Lage der Endhaltestelle?
- Verbindung mit Sennestadt sinnvoll
- Einsatz von Trog-Bahnsteigen?
- O-Busse nutzen

**Linie nach Hillegossen:**

- Die ersten 100 m ab der Haltestelle Stieghorst Zentrum sind für Anwohner und Eigentümer sehr problematisch; daher Präferenz der Variante A2 über die Danziger Straße; Bitte, mit den Anwohnern zu sprechen

**Aktualisierung des Werkstatthandbuchs:**

- Es wird eine Gegenüberstellung von Systemquerschnitten zu Hoch- und Niederflurhaltestellen vorgeschlagen



In den Veranstaltungen der 1. Werkstattwoche wurden viele Anregungen gesammelt. Es wurde teilweise sehr kontrovers, überwiegend aber sehr konstruktiv diskutiert.

Unser Dank gilt allen Beteiligten – allen voran den Bürgerinnen und Bürgern, die sich die Zeit genommen haben, zu den Veranstaltungen zu kommen und ihre Belange einzubringen, den vielen hauptberuflichen wie ehrenamtlichen Interessensvertretern der Bielefelder Stadtgesellschaft, die die Veranstaltungen beworben und sich aktiv an ihnen beteiligt haben, und schließlich den Vertretern des Amtes für Verkehr und von moBiel, die die Planungen vorgestellt und sich den Fragen und Kritikpunkten der Anwesenden gestellt haben.

Die Ergebnisse des ersten Bürgerforums am 27. April 2013, der Online-Diskussion vom 13. bis 27. Mai 2013 und der 1. Werkstattwoche vom 2. bis 5. Juni 2013 werden am 25. Juni 2013 von Vertretern von moBiel und dem Amt für Verkehr an Oberbürgermeister Pit Clausen überreicht. Damit wird gewährleistet, dass die gesammelten Argumente in die politischen Entscheidungsprozesse einfließen.

Die Dokumentationen und die Vorträge aller Veranstaltungen finden Sie auf [www.zukunftmobielefeld.de](http://www.zukunftmobielefeld.de).

Wir möchten Sie zudem zu den Veranstaltungen der 2. Werkstattwoche einladen, die vom 2. bis 5. Juli 2013 stattfindet. Inhaltliche Schwerpunkte liegen auf den Ausbauplanungen in den Stadtteilen Heepen und Senne. Ein Infoabend widmet sich der Variantendiskussion im Stadtteil Mitte und thematisiert dabei auch die im Rahmen des Beteiligungsprozesses eingebrachten weiteren Trassenvarianten. Auch außerhalb unserer Veranstaltungen können Sie sich an den Infoständen in den Stadtteilen Mitte, Heepen und Hillegossen informieren.

Wir würden uns freuen, Sie auf unseren Veranstaltungen der 2. Werkstattwoche begrüßen zu können!

# 2. Werkstattwoche

vom 2. bis 5. Juli 2013

## Programm

| Dienstag<br>2. Juli 2013  | Mittwoch<br>3. Juli 2013   | Donnerstag<br>4. Juli 2013  | Freitag<br>5. Juli 2013   |
|---|--|---|---|
| <b>Infostand zur Linie Heepen</b><br>8.00 – 14.00<br><br>am Kesselbrink                               | 16.30 – 18.00<br><b>Streckenbegehung zur Linie Heepen:</b><br>Varianten im Stadtteil Heepen<br><br>Haltestelle Am Büscherhof                         | <b>Infostand zur Linie Hillegossen</b><br>12.00 – 20.00<br><br>Standort wird noch bekannt gegeben   | 16.30 – 18.00<br><b>Streckenbegehung Stadtteil Senne</b><br><br>Haltestelle Senne (StadtBahn)                 |
| <b>Infostand zur Linie Heepen</b><br>15.00 – 20.00<br><br>am Jibi-Markt Heepen (Altenhagener Str. 22) | 18.00 – 21.00<br><b>Werkstatt zur Linie Heepen:</b><br>Varianten im Stadtteil Heepen<br><br>in der Mensa des Schulzentrums Heepen (Alter Postweg 37) | 18.00 – 20.00<br><b>Infoabend zur Linie Heepen:</b><br>Varianten im Stadtteil Mitte<br><br>im Historischen Museum, Vortragssaal (Ravensberger Park 2) | 18.00 – 21.00<br><b>Werkstatt Stadtteil Senne</b><br><br>im Foyer der Grundschule Buschkamp (Am Flugplatz 40) |

### So erreichen Sie unsere Veranstaltungen:

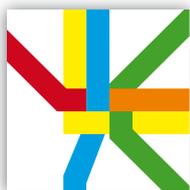
**Streckenbegehung Heepen:** Haltestelle Am Büscherhof (Linien 350, 351)

**Schulzentrum Heepen:** Haltestelle Alter Postweg (Linien 22, 26, 30, 33, 350, 351) | Am Büscherhof (Linien 350, 351)

**Historisches Museum:** Haltestelle Ravensberger Park (Linien 21, 22, 29, 350, 351, 369) | Haltestelle Arbeitsamt (Linien 24, 25, 26)

**Streckenbegehung Senne:** Haltestelle Senne (Wendeschleife der StadtBahn-Linie 1; Linien 36 und 135)

**Grundschule Buschkamp:** Flugplatz (Linie 82, 135) | Hafnerweg (Linie 36)



# **ZUKUNFT MOBIELEFELD.**

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

**Ihr persönlicher Kontakt:**  
ZUKUNFT MOBIELEFELD  
Telefon: 0521 - 51 12 22  
[info@zukunftmobielefeld.de](mailto:info@zukunftmobielefeld.de)