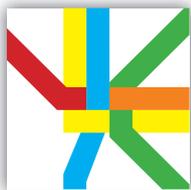


## 2. Werkstattwoche **Beteiligungsprozess zum StadtBahn-Ausbau in Bielefeld**

Dokumentation der 2. Werkstattwoche  
vom 2. bis 5. Juli 2013





# ZUKUNFT MOBIELEFELD.

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.



**Bielefeld**



**moBiel**  
Ein Unternehmen  
der Stadtwerke Bielefeld



angewandte geographie,  
landschafts-, stadt- und raumplanung  
Hartz · Saad · Wendl  
www.agl-online.de



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



**ZIVIL ARENA**

## 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)

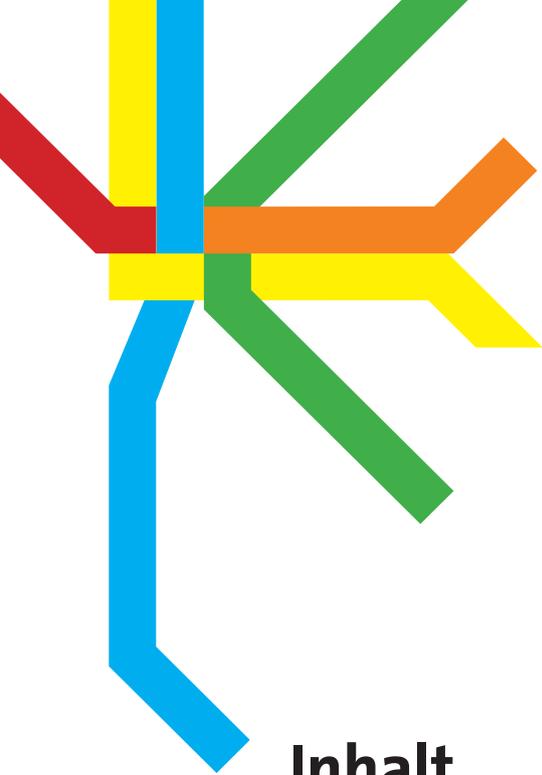
## Bearbeitung

agl | Hartz · Saad · Wendl:  
Andrea 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, 30. August 2013



# Inhalt

1. Stand des Verfahrens und 2. Werkstattwoche	4
2. Veranstaltungen in Heepen zur Linie nach Heepen	6
2.1 Infostand zur Linie nach Heepen im Bezirk Heepen	6
2.2 Streckenbegehung der Linie nach Heepen im Bezirk Heepen	9
2.3 Werkstatt zur Linie nach Heepen im Bezirk Heepen	12
3. Veranstaltungen in Mitte zur Linie nach Heepen	22
3.1 Infostand zur Linie nach Heepen im Bezirk Mitte	22
3.2 Infoabend zur Linie nach Heepen im Bezirk Mitte	24
4. Veranstaltungen in Senne	34
4.1 Streckenbegehung in Senne	34
4.2 Werkstatt in Senne	36
5. Veranstaltungen in Hillegossen	42
5.1 Infostand in Hillegossen	42

# 1.

## Stand des Verfahrens und 2. Werkstattwoche

### 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 2. Werkstattwoche

Die 2. Werkstattwoche fand vom 2. bis 5. Juli 2013 statt. Ein Schwerpunkt lag auf der neuen Linie nach Heepen: Aufbauend auf den Ergebnissen der Streckenbegehung und der Werkstatt im Rahmen der 1. Werkstattwoche informierten Vertreter von moBiel und dem Amt für Verkehr am 4. Juli 2013 über mögliche Trassenvarianten im Stadtteil Mitte. Zudem wurden die Varianten im Stadtteil Heepen am 3. Juli 2013 auf einer Streckenbegehung mit

### Programm der 2. Werkstattwoche

<b>Dienstag 2. Juli 2013</b>	<b>Mittwoch 3. Juli 2013</b>	<b>Donnerstag 4. Juli 2013</b>	<b>Freitag 5. Juli 2013</b>
<b>Infostand zur Linie Heepen</b> 8.00 – 14.00  am Kesselbrink	16.30 – 18.00 <b>Streckenbegehung zur Linie Heepen:</b> Varianten im Stadtteil Heepen Haltestelle Am Büscherhof	<b>Infostand zur Linie Hillegossen</b> 12.00 – 20.00  am neuen Einkaufs- zentrum Hillegossen (Detmolder Straße 550)	16.30 – 18.00 <b>Streckenbegehung Stadtteil Senne</b>  Haltestelle Senne (StadtBahn)
<b>Infostand zur Linie Heepen</b> 15.00 – 20.00  am Jibi-Markt Heepen (Altenhagener Str. 22)	18.00 – 21.00 <b>Werkstatt zur Linie Heepen:</b> Varianten im Stadtteil Heepen  in der Mensa des Schulzentrums Heepen (Alter Postweg 37)	18.00 – 20.00 <b>Infoabend zur Linie Heepen:</b> Varianten im Stadtteil Mitte  im Historischen Museum, Vortragsaal (Ravensberger Park 2)	18.00 – 21.00 <b>Werkstatt Stadtteil Senne</b>  im Foyer der Grundschule Buschkamp (Am Flugplatz 40)

anschließender Werkstatt mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. Der Frage, wie die Ausbauplanungen nach Sennestadt im Stadtteil Senne aussehen, widmeten sich Vertreter von moBiel und dem Amt für Verkehr auf einer Streckenbegehung mit Werkstatt am 5. Juli 2013 in Senne.

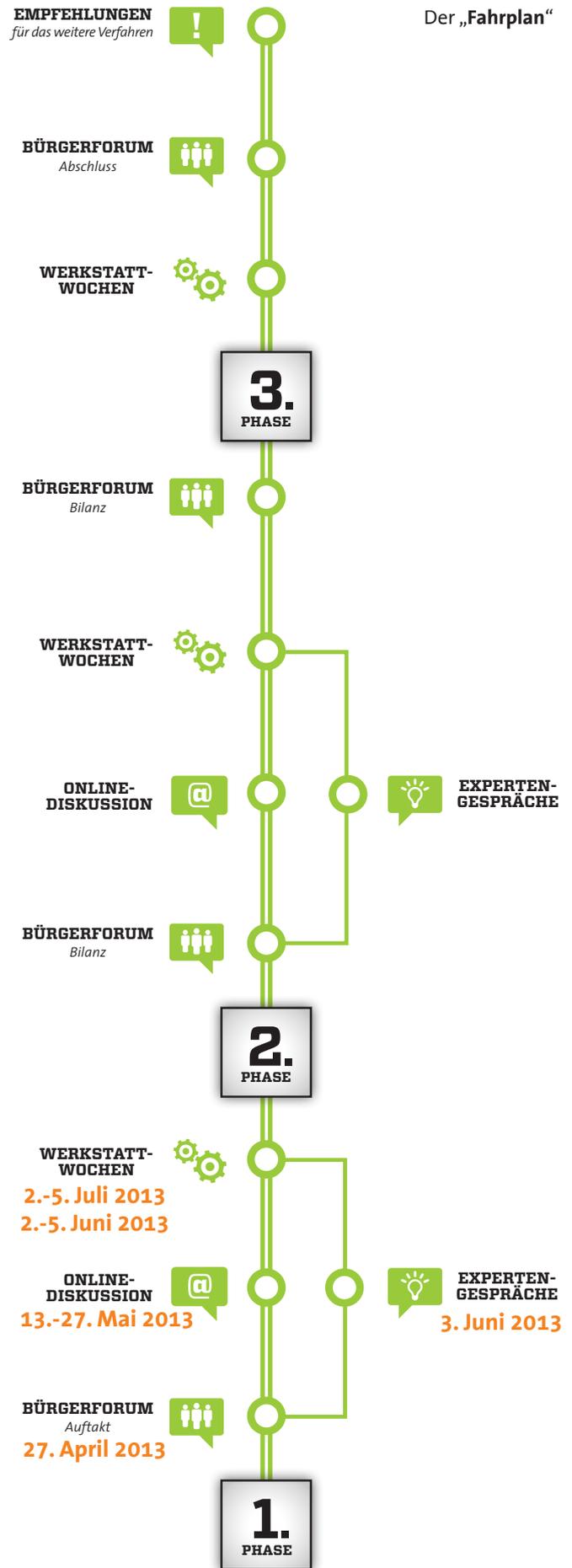
Im Gegensatz zur 1. Werkstattwoche wurden dieses Mal keine Bürgersprechstunden angeboten; das Angebot wurde seinerzeit kaum genutzt. Demgegenüber wurde das Angebot an den Infoständen aufgrund der positiven Resonanz erweitert: Sie informierten nicht nur über das Beteiligungsverfahren und warben für die Veranstaltungen; je nach Stadtteil waren an Pinnwänden die aktuellen Planungen ausgestellt, Interessierte konnten Anregungen und Kritikpunkte vermerken.

### Wie geht es weiter?

In seiner Sitzung am 18. Juli 2013 hat sich der Rat der Stadt Bielefeld einstimmig für den Stadtbahn-Ausbau entschieden: Der Rat ist grundsätzlich dafür, eine Linie 5 von Heepen über den Jahnplatz, Adenauerplatz nach Senne und Sennestadt zu realisieren, die in Niederflurtechnik ausgebaut werden soll. Im Zuge der Realisierung soll die Linie 1 zukünftig im Bereich Bethel enden, zu Hauptverkehrszeiten in Brackwede. Der Beschluss zeigt, dass es in Bielefeld eine breite politische Mehrheit für den Stadtbahn-Ausbau gibt. Die positive Entscheidung des Rates ist Voraussetzung, um Fördergelder beantragen zu können. Eine Verpflichtung zum Bau ist dies aber noch nicht: Der Rat der Stadt Bielefeld kann diesen Grundsatzbeschluss zurücknehmen, z.B. falls die Fördergelder nicht fließen oder weitere Gutachten und Planungen ergeben sollten, dass die Linie 5 nicht realisierbar sei. Die Verwaltungsvorlagen zur Grundsatzentscheidung finden Sie auf [www.zukunftmobielefeld.de](http://www.zukunftmobielefeld.de).

Nach der Sommerpause geht es mit wichtigen Themen weiter: Die genaue Trassenführung der neuen Stadtbahn-Linie 5 in den Stadtteilen Heepen und Mitte soll gemeinsam geplant werden. Im Rahmen der 1. Phase der Bürgerbeteiligung wurden für den Stadtteil Mitte bereits weitere Trassenvarianten gesammelt, von den Verkehrsplanern ausgearbeitet und im Rahmen der 2. Werkstattwoche diskutiert. Alle aktuell in Diskussion stehenden Trassenvarianten finden Sie auf [www.zukunftmobielefeld.de](http://www.zukunftmobielefeld.de). Darüber hinaus werden für Heepen und Sennestadt neue Buskonzepte erarbeitet und vorgestellt, die die gute Erschließung der Stadtteile weiterhin sicherstellen sollen.

### Der „Fahrplan“



## 2.

# Veranstaltungen in Heepen zur Linie nach Heepen

## 2.1 Infostand zur Linie nach Heepen im Bezirk Heepen

Der Infostand auf dem Jibi-Parkplatz in der Altenhagener Straße war mit ca. 60 Personen innerhalb von 4,5 Stunden sehr gut besucht. Etwa die Hälfte der Besucher hatte Detailfragen und einen intensiven Diskussionsbedarf, die übrigen wollten sich grundsätzlich informieren. Der Stand wurde von Vertretern des Prozessteams und von moBiel, darunter die Verkehrsplaner Hartwig Meier und Markus Dreier, betreut.

Die Bürgerinitiative „Pro Bus Heepen“ war ebenfalls mit einem Infostand präsent. Im Austausch zwischen den Betreuern des Infostandes ZUKUNFT MOBIELEFELD und den Vertretern der Initiative wurde deutlich, dass sich die Vertreter der Initiative bislang nicht ausreichend ernst genommen und informiert fühlen. Betreuer nahmen die Anregungen und Kritikpunkte der Initiative auf. Zum vertiefenden Austausch wurde zur Werkstatt am 3. Juli 2013 eingeladen.

Gerade in Heepen galt es, zu verdeutlichen, dass es sich bei ZUKUNFT MOBIELEFELD um einen offenen Beteiligungsprozess handelt und dass alle vorgebrachten Argumente, ob positiv oder negativ, aufgenommen und transportiert werden. So zeigte sich am Infostand ein sehr gemischtes Stimmungsbild, das sowohl von Gegnern des Projekts als auch von deutlichen Stimmen für einen Stadtbahn-Ausbau nach Heepen geprägt war.



Insgesamt nahm die Bevölkerung die Infostände sehr gut an; es bestätigten sich die Vorteile des niedrigschwelligen Informationsangebots in den Stadtteilen. Auch wenn die inhaltlichen Diskussionen in erster Linie in den Werkstätten geführt werden, konnten ein intensiver Austausch und die Beantwortung individueller Fragen von Betroffenen konstruktiv zum Beteiligungsprozess und zur Information der Bevölkerung beitragen. Dass nicht alle Fragen zum jetzigen Zeitpunkt zu klären sind, liegt am frühen Zeitpunkt der Beteiligung. Die diskutierten Varianten sind immer noch im Stadium der Vorplanung.

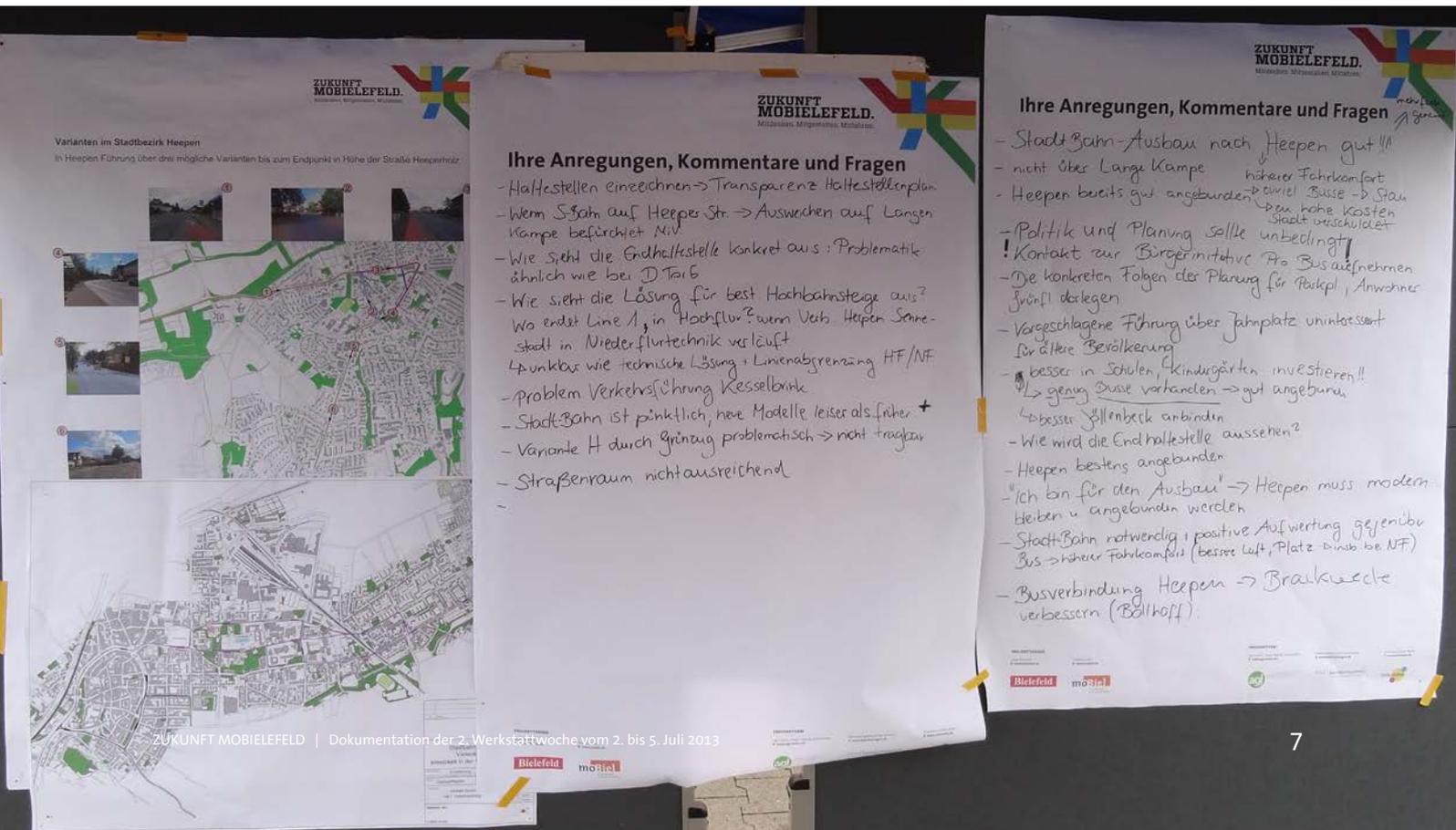
Folgende Kommentare, Anregungen und Fragen wurden am Infostand dokumentiert:

### Stadtbahn-Ausbau nach Heepen

- Stadtbahn bietet höheren Fahrkomfort als Bus, bessere Luftverhältnisse und mehr Platz im Innenraum
- Es gibt zu viele Busse, wodurch sich das Stauaufkommen verstärkt
- Die Stadtbahn-Anbindung an die Innenstadt ist für die zukünftige Entwicklung notwendig und wünschenswert: Aufwertung des Quartiers
- Die Stadtbahn ist generell pünktlicher als der Bus
- Neue Stadtbahn-Modelle sind deutlich leiser
- Heepen ist bereits bestens über vorhandenes Busnetz angebunden
- Besser Jöllenbeck an das Stadt-Bahn-Netz anbinden
- Ausbau mit zu hohen Kosten verbunden; Stadt Bielefeld ist ohnehin verschuldet; Wieso wird nicht in Schulen und Kindergärten investiert?

### Trassenvarianten im Stadtteil Mitte

- Führung über Jahnplatz uninteressant für ältere Bevölkerung, da Umstieg zum Bahnhof notwendig



- Nicht über Auf dem Langen Kampe führen; allerdings Befürchtung, dass bei Stadtbahn auf der Heeper Straße Individualverkehr auf den Langen Kampe ausweicht
- Verkehrsführung Kesselbrink problematisch

#### Trassenvarianten im Stadtteil Heepen

- Wie sieht die Endhaltestelle konkret aus?
- Variante H durch Grünzug äußerst problematisch, für Anwohner nicht tragbar
- Straßenraum nicht ausreichend?

#### Sonstige Anregungen

- Busverbindung von Heepen nach Brackwede verbessern (Firma Böllhoff)
- Politik und Planung soll Kontakt zur Bürgerinitiative aufnehmen
- Folgen der Planung für Parkplätze, Anwohner und Grünflächen darlegen
- Haltestellen-Vorplanung in Pläne einzeichnen



## 2.2 Streckenbegehung der Linie nach Heepen im Bezirk Heepen

An der Streckenbegehung am 3. Juli 2013 nahmen etwa 40 Bürgerinnen und Bürger teil. Markus Dreier und Dirk Artschwager von moBiel erläuterten die zur Diskussion stehenden Trassenvarianten im Stadtteil Heepen mit ihren neuralgischen Punkten. Die Moderation übernahm Claudia Dappen (Prozessteam, BPW).

Von der Haltestelle Am Büscherhof an der Realschule Heepen führte die Busfahrt entlang der Heeper Straße zur Haltestelle Radrennbahn; dort laufen die aus dem Stadtteil Mitte kommenden vorgeschlagenen Trassenvarianten zusammen. Eine Streckenbegehung der Varianten im Stadtteil Mitte hatte bereits im Rahmen der ersten Werkstattwoche im Juni 2013 stattgefunden. An der Radrennbahn wendete der Bus und fuhr wieder über die Heeper Straße zurück.

Während der Fahrt präsentierte Herr Dreier den Stand der Vorplanungen und beantwortete gemeinsam mit Herrn Artschwager die Rückfragen der Bürgerinnen und Bürger. Thematisiert wurden u.a. die Nutzung von Grünräumen bzw. die Frage, ob die Baumallee entlang der Heeper Straße bestehen bleibe. Es wird geprüft, ob die Stadtbahntrasse hinter der Baumallee verlaufen und am Ortseingang wieder auf die Straße verschwenken könnte.

Ab dem Ortseingang Heepen folgte der Bus der Variante J (Heeper Straße – Altenhagener Straße – Amtmann-Bullrich-Straße – Alter Postweg). Weiter ging es über die Potsdamer Straße Richtung möglicher Endhaltestelle im Einmündungsbereich Heeperholz. Einige hinterfragten die geplante Trassenführung über die Potsdamer Straße, insbesondere wegen des hohen Verkehrsaufkommens und einer erhöhten Stau- und Unfallgefahr für andere Verkehrsteilnehmer wie Fahrradfahrer oder Fußgänger. Es wurde erläutert, dass die Größe des Einzugsgebiets für die Wahl der Potsdamer Straße ausschlaggebend war. Die Stadtbahn-Führung lasse hier keine übermäßigen Verkehrsbehinderungen erwarten. Dies werde durch eine intelligente Ampelschaltung unterstützt, die die Stadtbahn als Pulkführer durch die Straße fahren lässt. Die Fahrgeschwindigkeit der Stadtbahn soll im Durchschnitt bei der des motorisierten Individualverkehrs liegen.

Während der weiteren Fahrt wurden die aktuellen Entscheidungen im Stadtentwicklungsausschuss (StEA) und die Bedeutung des Beteiligungsverfahrens hinterfragt. Die Planer verwiesen darauf, dass der StEA bislang lediglich über den Einsatz von Niederflurtechnik und den grundsätzlichen Ausbau des Netzes entschieden habe. Die genauen Trassenführungen sind noch nicht entschieden und werden im Rahmen von ZUKUNFT MOBIELEFELD mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. Beispielsweise haben die Ergebnisse der Veranstaltungen zur neuen Linie nach Heepen im Stadtteil Mitte im Rahmen der 1. Werkstattwoche zu einer Überprüfung weiterer Trassenvarianten geführt.

Die ebenfalls zur Diskussion stehenden Trassenvarianten im Ortskern von Heepen (Varianten I und H) wurden ab der Haltestelle Hassebrock zu Fuß besichtigt. Herr Artschwager und Herr Dreier erläuterten die Planungen und beantworteten Rückfragen.

Dabei ging es zuerst um die Variante I über die Hillegosser Straße durch den Ortskern. Ein Schwerpunkt der Diskussion war der enge Kurvenradius an der Einmündung in die Hillegosser Straße; es werden Abriss und Enteignung befürchtet. Hierzu kann festgehalten werden, dass ein Mindestkurvenradius von 25 Metern benötigt wird. Ob bzw. wo Gebäudeabriss notwendig werden, lässt sich derzeit noch nicht beantworten, zumal noch keine Entscheidung für eine Trassenvariante gefallen ist und die Vorplanungen des Gutachterbüros im Hochflursystem durchgeführt wurden. Sollte sich der Rat der Stadt für den Einsatz von Niederflur aussprechen\*, können sich im Detail andere Spielräume ergeben.

Die Trassenvariante verengt sich im Bereich Salzufler Straße und trifft am Tieplatz auf die Altenhagener Straße und die anderen möglichen Trassenvarianten. In diesem Bereich standen die eingleisige Führung der Trasse, der enorme bauliche Eingriff in den Ortskern und die damit verbundenen Folgen für Stadtbild, Einzelhandel und die Lebensqualität der Anwohner im Mittelpunkt. Teilnehmende bemängelten, dass diese Trassenführung den „Ortskern zerstöre“ und untragbar für die Anwohner sei.

Am Parkplatz des Jibi-Marktes, wurden die Varianten H und J auf anschauliche Weise besprochen. Trassenvariante H würde den Parkplatz sowie eine Grünfläche mit Spielplatz kreuzen und durch aktuelle Bebauung führen. Im Fokus der Kritik standen der in diesem Falle umzugestaltende Parkplatz, der ggf. erforderliche Gebäudeabriss und die befürchtete Einschränkung der Lebensqualität der Anwohner.

Variante J führt demgegenüber auf der Altenhagener Straße weiter und biegt in einem spitzen Winkel in die Amtmann-Bullrich-Straße ab. Bedenken gab es hinsichtlich des äußerst engen Kurvenradius und damit verbundenen Kurvengeräuschen sowie einer möglichen Beeinträchtigung des Individualverkehrs; zudem werde eine Neugestaltung der Kreuzung notwendig. Insgesamt wurde die Variante J am wenigsten kritisch diskutiert.

Eine wesentliche Anregung war, bei allen Varianten den Fahrradverkehr und das Schulwegesystem in Heepen in Punkto Sicherheit ausreichend zu berücksichtigen. Die Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger wurden aufgenommen und in die Diskussion der sich direkt anschließenden Werkstatt eingebracht.

\* In seiner Sitzung am 18. Juli 2013 hat sich der Rat der Stadt Bielefeld einstimmig für den Einsatz von Niederflurtechnik entschieden.



## 2.3 Werkstatt zur Linie nach Heepen im Bezirk Heepen

Im Anschluss an die Streckenbegehung fand am 3. Juli in der Mensa des Schulzentrums Heepen eine Werkstatt zur Diskussion der Trassenvarianten statt. Bezirksbürgermeister Holm Sternbacher begrüßte die knapp 70 Teilnehmenden und dankte ihnen für ihr Kommen. Er erläuterte, dass das Beteiligungsverfahren bewusst zu einem so frühen Stand der Planungen einsetze, dass die Bürgerinnen und Bürger über die Trassenvarianten mitdiskutieren können. Ziel ist es, Aspekte für die spätere politische Entscheidung zu sammeln und die positiven Argumente wie auch die Sorgen und Nöte einzubeziehen. Die Veranstaltungen der Werkstattwochen sind somit nicht als Termine für die Politik zu sehen; die Bürgerinnen und Bürger sollen zu Wort kommen.

Andrea Hartz (Prozessteam, agl) moderierte die Veranstaltung. Sie stellte das Beteiligungsverfahren ZUKUNFT MOBILEFELD vor und verwies auf die Übergabe der Ergebnisse der ersten Phase an die politischen Vertreter. Es wurden bereits wichtige Ergebnisse erzielt und dokumentiert; alle Produkte, darunter Veranstaltungsdokumentationen, Werkstatthandbuch und Infobriefe, sind ebenso wie vertiefende Gutachten und Studien auf der Projekt-Website [www.zukunftmobilefeld.de](http://www.zukunftmobilefeld.de) abrufbar, die in der Sommerpause überarbeitet wird. Mit Blick auf die konstruktiven aber teils sehr emotionalen Diskussionen in den Veranstaltungen der 1. Werkstattwoche appellierte Frau Hartz an alle Teilnehmenden, sich gegenseitig Raum zur Diskussion zu geben, einander zuzuhören und möglichst sachlich in der Diskussion zu bleiben. Claudia Dappen (Prozessteam, BPW) dokumentierte die Themen der Diskussion an den vorbereiteten Kommentarwänden.



## Stand der Planungen

Dirk Artschwager, Leiter des Fachbereichs Verkehrsmanagement, und Hartwig Meier, Leiter des Sachbereichs Verkehrsplanung der moBiel GmbH, Ingeborg Grau, Abteilungsleiterin Verkehrsplanung, und Hans-Werner Klemme, Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld

Die Vertreter von moBiel und dem Amt für Verkehr nahmen Stellung zu häufig angesprochenen Fragen und Themenkomplexen und diskutierten mit den Teilnehmenden ihre ergänzenden Fragen und Kommentare.

### **Warum eine Stadtbahn nach Heepen, wenn es ein gutes Busnetz gibt?**

Mit Blick auf die emotionalen Diskussionen bei Einführung des neuen Busnetzes vor einigen Jahren zeigte sich Herr Artschwager erfreut über die enorme positive Resonanz bezüglich des heutigen Busnetzes. Er erläuterte, dass es in Heepen eine hohe Fahrgastnachfrage und damit Potenzial für eine Stadtbahn gebe. Die Erfahrungen mit dem Bau der Linien zur Universität und nach Stieghorst haben gezeigt, dass mit der Stadtbahn Fahrgaststeigerungen von mehr als 50% erreicht werden konnten. Vorteile von Stadtbahnen liegen darin, dass sie eine höhere Kapazität an Fahrgästen bewältigen und echte Barrierefreiheit bieten können.

Der Befürchtung, dass die positiven Entwicklungen bei der flächenhaften Erschließung mit Bussen zurückgenommen werden könnten, traten die Verkehrsplaner entschieden entgegen: Es könne nicht im Interesse eines Verkehrsunternehmens sein, eine Stadtbahn zu bauen und dann die Fahrgäste im Bussystem in der Fläche zu verlieren. Eine Stadtbahn könne nur dann wirtschaftlich funktionieren, wenn die Fahrgäste mit einem leistungsfähigen ergänzenden Busnetz an die Stadtbahn-Haltestellen angebunden werden. Es wurde darauf verwiesen, dass die Stadtbahn in Bielefeld wegen ihrer guten Verknüpfung mit dem Busnetz von einem belgischen Unternehmen als Vorbild ausgewählt wurde.

Eine Teilnehmerin ergänzte, dass das „gute Busnetz“ bislang lediglich auf den Hauptverkehrsachsen verlaufe, nicht aber die Wohnsiedlungen erschließe; hier ließen sich vielleicht Optimierungsmöglichkeiten schaffen.

Es wurden auch Verbesserungen an den Bussen selbst angeregt, beispielsweise das Entfernen von Sitzbänken, um mehr Platz für Kinderwagen und Fahrräder zu schaffen.

Die Vertreter von moBiel erläuterten, dass die Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems von Bus und Stadtbahn ein maßgeblicher Faktor bei der Entscheidung für eine Stadtbahn nach Heepen ist: Stadtbahn- und Hauptbuslinien finanzieren das Busangebot in der Fläche; Nebenstrecken finanzieren sich also im Ausgleich durch die starken Linien. Nur wenn insgesamt ein Fahrgastzuwachs erreicht werde, könne das Unternehmen wirtschaftlich arbeiten. Dabei sei die Initiative zur Optimierung des ÖPNV ein guter Ansatz. Man dürfe jedoch nie die Stadtbahn allein betrachten: Im Falle von Stieghorst habe man mit dem Stadtbahn-Bau ein neues Buskonzept umgesetzt, damit sich die Bus- und Stadtbahnnetze wechselseitig optimal bedienen können. Dies ist im Falle der Stadtbahn nach Heepen ebenso vorgesehen und durch den Stadtentwicklungsausschuss (StEA) politisch beauftragt: Der StEA hat in seiner Sitzung am 2. Juli 2013 einstimmig vereinbart, eine neue Stadtbahnlinie von Sennestadt über Senne, Brackwede und die Innenstadt bis nach Heepen zu führen. Dabei wurde die Anregung der Bezirksvertretung Hee-

pen, bei der Ausgestaltung ein leistungsfähiges Buskonzept zu berücksichtigen, mit aufgenommen. Das Amt für Verkehr und moBiel werden hierzu in nächster Zeit Vorschläge erarbeiten.

Es wurde hinterfragt, inwieweit durch den Bau der Stadtbahn Verkehrsverlagerungen eintreten können. Die Verkehrsplaner erläuterten, dass sich durch alle Eingriffe in das Verkehrssystem, beispielsweise auch durch temporäre Baustellen wie derzeit am Kesselbrink, Verlagerungen bemerkbar machen. Es gelte, diese in einem Gesamtsystem zu berücksichtigen. Je nach Straßenbreite sollten daher Stadtbahntrassen auf besonderem Bahnkörper angelegt werden. Wo dies nicht geht, lassen sich andere Lösungen finden, beispielsweise Signalregelungen, die die Stadtbahn als Pulkführer einfahren lassen.

### **Ist alles schon beschlossen? Was soll das Beteiligungsverfahren leisten?**

Der Rat der Stadt Bielefeld hat Ende 2012 beschlossen, den Stadtbahn-Ausbau voranzutreiben – nach Hillegossen und Sennestadt sowie mit vordringlicher Priorität nach Heepen; zudem sollten die Ausbauplanungen von einem Beteiligungsverfahren begleitet werden. Auf Basis dieses Beschlusses wurden die Planungen weiterverfolgt und konkretisiert; das Prozessteam wurde mit der Durchführung des Beteiligungsverfahrens beauftragt.

Der StEA hat in seiner Sitzung am 2. Juli 2013 einstimmig die Weiterverfolgung der Planungen zur neuen Linie 5 von Heepen nach Sennestadt beschlossen; die Ausführung soll in Niederflurtechnik erfolgen. Der Rat der Stadt Bielefeld entscheidet darüber in seiner öffentlichen Sitzung am 18. Juli 2013.

Vor dem Hintergrund der eindeutigen Beschlusslage zielt das Beteiligungsverfahren auf eine Konkretisierung der geplanten Stadtbahn-Trassen nach Heepen, Sennestadt und Hillegossen. Im Falle der Linie nach Heepen stehen



dabei aktuell mehrere Trassenvarianten in Diskussion, für die im Rahmen der Werkstattwochen eine Präferenz erarbeitet werden soll. Dabei können – wie im Fall der Trassenvarianten im Stadtteil Mitte – auch weitere Varianten zur Diskussion und Prüfung eingebracht werden. Im Falle von Heepen sind jedoch keine alternativen Anbindungen, z.B. über Baumheide, möglich, da mit der neuen Linie 5 nicht nur Heepen, sondern auch die gesamte östliche Innenstadt erschlossen werden soll. Mit Vorliegen des Verkehrsgutachtens zum Jahnplatz im Herbst 2013 wird auch dieses Thema im Beteiligungsverfahren aufgegriffen, ebenso wie Lösungen für den Grünen Stadtring oder zum Adenauerplatz. Mit Blick auf die Beschlüsse zur Weiterverfolgung der Ausbauplanung kann sich das Beteiligungsverfahren jedoch nicht der Diskussion einer Null-Variante, d.h. der Beibehaltung des Busnetzes, widmen. Vielmehr geht es um eine Präzisierung und inhaltliche Ausgestaltung der Planungen, wobei die Stadtratsbeschlüsse die Meilensteine und Themen für das Beteiligungsverfahren festlegen.

### **Wie wird der Stadtbahn-Ausbau finanziert?**

Herr Artschwager erläuterte, dass die Gutachter im Rahmen der Potenzialanalyse erste Wirtschaftlichkeitsberechnungen durchgeführt haben. Dabei wurden die Ausbauplanungen nach Heepen, Sennestadt und Hillegossen als wirtschaftlich identifiziert. moBiel geht von einer erwartbaren Fahrgaststeigerung von 16% im Gesamtnetz aus.

Fest steht, dass Stadt und moBiel die Ausbauplanung nicht allein stemmen können. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) fördert den Ausbau von Stadtbahnnetzen mit bis zu 90%, anteilig auch die Planungskosten. Diese Steuergelder sind zweckgebundene Gelder, die nicht für andere Investitionen umgewidmet werden können und in ihrer Höhe verankert sind. Dies bedeutet, dass – sollte Bielefeld die Gelder nicht beantragen – diese in die ÖPNV-Infrastrukturen anderer Städte fließen.



Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen schließen den erforderlichen Umbau von Versorgungsleitungen – Kanalbauwerke, Strom- und Fernwärmeversorgung – mit ein; die Zahlen lagen dem StEA bei seiner Entscheidung am 2. Juli 2013 vor.

Die anteiligen Kosten für die Stadt betragen etwa 11 Mio. Euro; diese werden über den Etat für Straßenbaumaßnahmen aus dem städtischen Haushalt geregelt. Etwa 50 Mio. Euro trägt moBiel als Wirtschaftsunternehmen. Der Stadtbahn-Ausbau stellt für das Unternehmen eine Investition in die eigene Zukunft dar. Mit den Erträgen durch die zusätzlich gewonnenen Fahrgäste ergeben sich neben dem Ausgleich dieser zusätzlichen Investitionskosten für den Stadtbahn-Ausbau beispielsweise höhere Spielräume zum Betrieb des Bussystems in der Fläche. In Bezug auf den zusätzlich erforderlichen Betriebshof spielen der Einsatz von Hoch- oder Niederflurtechnik keine Rolle.

Die Verkehrsplaner bestätigten, dass sie sich mit anderen Städten intensiv über ihre Erfahrungen austauschen. Beispielsweise würden in Freiburg deutlich mehr Personen befördert, obwohl die Stadt deutlich weniger Einwohner als Bielefeld hat. In Hamburg habe sich der Rückbau der Straßenbahn, insbesondere der Linie 2, als Fehler erwiesen, weil die heute eingesetzten Busse die erforderliche Kapazität nicht bewältigen können.

### **Besonderer Bahnkörper oder Führung im Individualverkehr?**

Frau Grau erläuterte, dass weitgehend versucht werde, die Stadtbahn auf eigenem Bahnkörper zu führen. Vorteile lägen in einer höheren Reisegeschwindigkeit und einer geringeren Beeinflussung des motorisierten Individualverkehrs.

Mit Blick auf die Bundesförderung wurde erläutert, dass diese nur beantragt werden kann, wenn ein überwiegender Teil der Strecke als besonderer Bahnkörper ausgeführt wird. Dabei greift die Bundesförderung nur für die Ausbauabschnitte mit besonderem Bahnkörper; Abschnitte, die im Individualverkehr geführt werden, können über Landesmittel gefördert werden.

Herr Artschwager erklärte, dass im Ortskern von Heepen eine Führung auf besonderem Bahnkörper aufgrund der engen Straßenquerschnitte kaum möglich wäre. Aufgrund der Streckenlänge bis Sennestadt, wo lange Abschnitte problemlos auf besonderem Bahnkörper geführt werden können, lassen sich gerade für die Ortsmitte oder für weitere Engstellen individuelle Lösungsmöglichkeiten finden. Zu denken sei an dynamische Straßenraumfreigaben; beispielsweise ließe sich die Stadtbahn über Ampelschaltungen als Pulkführer dem motorisierten Individualverkehr vorschalten.

### **Auswirkungen auf die Wohnqualität**

Es wurde erläutert, dass es im Hinblick auf Lärm und Erschütterungen vorgeschriebene Grenzwerte gibt. Diese werden im Rahmen des formellen Planfeststellungsverfahrens überprüft, dessen integrativer Bestandteil ein gesondertes Lärm- und Erschütterungsgutachten ist. Mittlerweile besitzen alle Stadtbahnen Schallabsorber; der Unterschied zwischen den alten und neuen Stadtbahn-Modellen lasse sich in Bielefeld ganz deutlich erkennen. An der Trasse selbst sind mit Schmier- oder Sprühanlagen deutliche Lärmpegelsenkungen zu erreichen.

Hinterfragt wurde, inwiefern die Lärmemissionen von Schienen- und Straßenverkehrslärm überhaupt vergleichbar sein könnten, zumal es noch bis 2019 einen gesetzlich geregelten Schienenbonus gebe. Herr Meier erläuterte, dass Lärmschutzgutachten nach 2019 nach einer anderen Methode berechnet werden; die Grenzwerte für Lärmbelastungen unterliegen dabei nach wie vor den Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Genaue Lärmuntersuchungen können jedoch erst erfolgen, wenn die Planungen weiter fortgeschritten sind; erst dann können entscheidende Parameter wie der Abstand zu den Gebäuden oder Ausgestaltung der Trasse mit Schotterbett oder als Rasengleis bestimmt werden.

Letztlich sei Lärm sehr individuell wahrnehmbar: Einige stören sich vielleicht eher an den „giftigeren Geräuschen“ der Busse durch Anfahren und Abbremsen, andere nehmen die Stadtbahn als störend wahr. Verschiedene Teilnehmende sehen in der Stadtbahn deutliche Vorteile gegenüber dem heutigen Busverkehr: Ein Anwohner reagierte auf die Lärmemissionen der sieben vorbeifahrenden Buslinien mit dem Einbau von „Schallschutzfenstern für Flughafenlärm“. Eine andere Anwohnerin ergänzte, dass sie „bei täglich 150 Bussen vor der Haustür keine Angst vor der Stadtbahn“ habe.

Zur Rückfrage, ob und wie eventuell durch die Stadtbahn entstehende Schäden entschädigt würden, verwies Herr Meier auf das formelle Planfeststellungsverfahren. Wenn Anlieger ihre Bedenken im laufenden Verfahren einbringen, werden im Planfeststellungsbeschluss Erschütterungsvor- und -nachprüfungen festgelegt; die Kosten übernimmt der Projektträger. Im Falle entstehender Schäden prüfen Gutachter die Verursacherfrage.

Architektonische Auswirkungen ergeben sich durch Oberleitungen und Masten. Die noch vor einigen Jahren in engen Straßenquerschnitten verwendeten Gebäudeanker kommen heute nur noch in Ausnahmefällen zur Anwendung; vielmehr versuche man an diesen Stellen, Einzelmasten zwischen den Trassen anzuordnen. Bei breiteren Querschnitten oder außerhalb der Ortslagen sind auch seitliche Doppelmasten möglich.



## Trassenvarianten im Stadtteil Heepen

Hartwig Meier, Leiter des Sachbereichs Verkehrsplanung der moBiel GmbH

Herr Meier präsentierte die Hintergründe zum Stadtbahn-Ausbau. Er erläuterte, dass die neue Linie nach Heepen nicht nur der Erschließung des Stadtteils Heepen, sondern auch der östlichen Innenstadt diene: Mit der Stadtbahn würden in Heepen etwa 8.000, im Stadtteil Mitte ca. 10.000 Menschen erschlossen. Vor diesem Hintergrund stellen Anbindungsmöglichkeiten, beispielsweise von Süden nach Heepen kommend, keine diskussionsfähigen Alternativen dar.

Anhand einer Skizze zeigte er die Unterschiede zwischen Hochflur-, Niederflur- und Bussystem im Hinblick auf die Barrierefreiheit auf: Beim derzeitigen 86 cm hohen Hochflursystem ist Barrierefreiheit möglich, sofern die Bahnsteige und Rampenbauwerke im Straßenraum untergebracht werden können; in Brackwede sei dies jedoch nicht überall möglich. Das lediglich 29 cm hohe Niederflursystem eröffnet hier neue Möglichkeiten. Trotz „Kneeling“-Technik beim Bus, die eine einseitige Neigung Richtung Bordsteinkante ermöglicht, kann ein Bus nie die sehr hohe Qualität an Barrierefreiheit eines Stadtbahnsystems erreichen, da Bordsteinhöhen und Abstände der Fahrzeuge zur Bordsteinkante regelmäßig variieren.

Herr Meier stellte die drei technisch machbaren Trassenvarianten der Machbarkeitsstudie, die im Rahmen der Streckenbegehung unmittelbar vor der Veranstaltung besichtigt worden waren, mit ihren neuralgischen Punkten vor. Er erläuterte, dass sich seit Erstellung des Gutachtens verschiedene Rahmenbedingungen geändert haben: Mit dem StEA-Beschluss vom 2. Juli 2013 gehe man nun von Niederflurtechnik aus, das Gutachten hat Pläne im Hochflursystem erarbeitet. Zudem habe sich das Bussystem verändert, weswegen die im Gutachten dokumentierten Vorschläge für das ergänzende Busnetz heute nicht mehr aktuell sind und überarbeitet werden müssen. Neuere Überlegungen zum ergänzenden Busnetz gehen von einer Busachse in der Hillegosser Straße aus, um die Anwohner an die Stadtbahn anbinden zu können. Buskonzepte sollen auch bestehende offene Fragestellungen wie die Bedienung des Gebietes Rote Erde klären. Zudem werden Vorschläge zur Anbindung der Nachbarorte erarbeitet. Buslinien wie die heutige Linie 21 sollen zudem weiterhin in die Innenstadt führen.

Über die Sommermonate sollen die Planungen konkretisiert werden. Dabei geht es neben dem Busnetz und Vorschlägen zur Lage von Haltestellen und Endhaltestelle auch um die exemplarische Erarbeitung stadtgestalterischer Vorschläge und Skizzierungen, z.B. für den Hassebrock oder Am Heeperholz.

### **Variante I**

Intensiv diskutiert wurde die Frage, ob die Stadtbahn eher durch das Ortszentrum (Variante I) oder über den Rüggesiek (Varianten H und J) verlaufen solle. Für die Teilnehmenden kommt eine Führung durch den neu gestalteten Ortskern über die Hillegosser Straße nicht infrage; die Trassenführung erscheint aufgrund der Enge des Straßenraums „nicht vorstellbar“, es wird ein „Identitätsverlust“ befürchtet.

### **Variante H**

Die Variante H über den Parkplatz des Jibi-Markts und durch den Grünzug mit Spielplatz wurde sehr kritisch gesehen, zumal hier ggf. auch ein Gebäudeabriss erforderlich würde. Gegenüber der Variante J ließen sich keine Vorteile erkennen.



## Variante J

Im Hinblick auf die scharfe Kurve zwischen Altenhagener Straße und Amtmann-Bullrich-Straße wurden verschiedene Fragen zur Ausgestaltung der Kreuzung diskutiert. Herr Klemme erläuterte, dass die Freifläche zwischen dem Einzelhandelsgebäude und der Straßenverkehrsfläche planungsrechtlich gesichert ist und in die Ausgestaltung der Kreuzung mit einbezogen werden kann. Insgesamt zeichnete sich ein deutliches Votum für diese Trassenvariante ab, wobei der Haltestellenabstand auf Heeper und Altenhagener Straße überprüft werden sollte. Angeregt wurden Haltestellen an der Kirche am Ortseingang und am Rüggesiek.

## Hassebrock

Für den Hassebrock werden Verkehrsprobleme und Rückstausituationen befürchtet, zumal dieser bereits heute eine Engstelle darstelle. Die Reduzierung der ohnehin wenigen Parkplätze könne den Einzelhandel im Ortskern stark beeinträchtigen. Es wurde daher angeregt, auch Alternativen zum Hassebrock zu prüfen, beispielsweise eine Führung über die Theodor-Heuss-Straße.

## Potsdamer Straße und Endhaltestelle

Die Führung über die Potsdamer Straße wird in Anbetracht der heutigen Verkehrsdichte an Pkw, Lkw und Bussen von Vielen kritisch gesehen. Es wurde darauf verwiesen, dass sich die Situation seit der Schließung der Hillegosser Straße erheblich verschlechtert habe, hinzu kämen Sanierungsbedarfe an der Straßendecke. Herr Klemme bestätigte, dass die Potsdamer Straße derzeit die am meisten belastete Straße in Heepen sei, zumal sie auch zur Andienung der Gewerbebetriebe durch Schwerlastverkehr genutzt werde. Überlegungen, den Radverkehr auf kombinierten Fuß- und Radwegen unterzubringen, wurde mit Blick auf die zahlreichen Schüler, die mit dem Fahrrad zum Schulzentrum fahren, kontrovers diskutiert. In jedem Falle sollten die Belange des Radverkehrs Berücksichtigung finden; ggf. sei eine alternative Nord-Süd-Führung von Radwegen möglich. Zur Lage der Endhaltestelle stehen Heeperholz, Am Dreierfeld oder Am Vollbruch in Diskussion.

Das abschließende Stimmungsbild, dem sich einige Teilnehmende enthielten, zeigte eine gleichmäßige Verteilung von Stadtbahngegnern und -befürwortern. Bei der Frage, wo die Stadtbahn verlaufen solle, meldete sich niemand für die Ortsmitte. Für die Führung über Rüggesiek (Variante J) gab es die größte Zustimmung.

Abschließend konnten die Teilnehmenden die für sie größten Konflikte mit fünf roten Klebepunkten hervorheben. Die Bepunktung gibt wichtige Hinweise für die weiteren Planungen. Folgende Konflikte sind den Teilnehmenden besonders wichtig:

- Zu großer Haltestellenabstand an Heeper und Altenhagener Straße
- Potsdamer Straße: Lärmemissionen und Einschränkungen der Leistungsfähigkeit durch Lkw-, Bus- und Stadtbahnverkehr; Sanierungsbedarf im Straßenraum; Berücksichtigung des Radverkehrs zur Schule; Lage der Endhaltestelle (z.B. Vollbruch als Alternative?)
- Linienführung über die Theodor-Heuss-Straße (ehem. Gauss-Gelände)
- Trassenvariante H über Parkplatz, Grünfläche und Spielplatz



## Kommentare und Anregungen zur neuen Linie nach Heepen

### Allgemeine Themen

- Warum eine Stadtbahn nach Heepen, wo es so viele Buslinien gibt?
- Kapazitätsgrenzen bald erreicht
  - Kaum Platz für Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen
  - Ersatz hoch frequentierter Bussetze durch eine Stadtbahn hat sich in anderen Stadtteilen bewährt (Fahrgastzuwachs)
  - Stadtbahn punktet bei Bequemlichkeit und Kapazität

### Ist die Linie nach Heepen bereits beschlossen?

- Kat der Stadt hat die Weiterverfolgung der Planungen beschlossen
- Stadt zielt auf die Förderung des schienengebunden ÖPNV und die Realisierung des MVV
- Entscheidung treffen die politischen Gremien der Stadt
- Beteiligungsverfahren kann keine direkten Abstimmungsmöglichkeiten vorsehen
- Bilanz keine politische Entscheidung zu den Trassenvarianten

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

- Wie werden die Kosten verteilt?
- Potenzialanalyse stuft Strecke nach Heepen als wirtschaftlich ein
  - Mit Bundes- und Landesförderung ist eine Förderquote bis zu 90% möglich
  - Abschöpfung der Fördermittel ist nicht verpflichtend
  - Fördermittel lassen sich nicht nachbeantragen

### Besonderer Bahnkörper oder Führung im Kfz-Verkehr?

- Möglichst lange Abschnitte auf besonderem Bahnkörper wünschenswert
- In Abhängigkeit der Raumansprüche ist Führung im Kfz-Verkehr möglich
- Landesförderung auch bei Führung im Kfz-Verkehr möglich (überwiegend besonderer Bahnkörper)

### Wertsteigerung / Wertminderung von Grundstücken durch die Stadtbahn

- Im Westen der Stadt werden zu verkaufende Grundstücke mit gutem Stadtbahn-Anschluss beworben
- Positive Entwicklungen zwischen Ostbahnhof und Kadrennbahn zu erwarten

### Auswirkungen auf die Wohnqualität

- Auswirkungen wie Lärm oder Erschütterungen werden von mobil sehr ernst genommen
- Lärmschutzmaßnahmen können erst bei Konkretisierung der Planungen erstellt werden, beim aktuellen Planungsstand noch nicht
- Stadtbahnen sind deutlich lauter geworden, lärmindernd sind z.B. Schminkeanlagen oder Sprühvorrichtungen

### Gestaltungsoption Rasengleis

- Schienen werden in Grünfläche eingebettet, es gibt asphaltierte oder gepflasterte Übergänge
- Kein Rasengleis in Kreuzungsbereichen

### Weitere Diskussionspunkte

Keine Stadtbahn nach Heepen

Busnetz ist nicht so hervorragend in Heepen

Beteiligungsverfahren  
Welche Entscheidungen stehen noch aus?

Werden alle Kosten berücksichtigt? (Gulachen Lärmschutz, Straßeneben)

Ausgleich der Finanzen durch die Stadt über die Stadtwerke

Verkehrsverlagerung durch die Stadtbahn? → zu einigen Straßen

Lärm "Schienebus" gilt bis 2019, wird man auf allem Stadt bleiben? → teilweise, Vorplanung

Wo kommt das Geld für den Ausbau her? → Investition durch moBiel

Zusammen-Busse verteilen die Mahalanone

Steigerung der Fahrgäste um 16% als Grundlage

## Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

Zulieferung ungünstig durch Busse für Fahrzeiten

Geschwindigkeit der Stadtbahn

Umgang mit der unterschiedlichen Luftstruktur

Hauptlinien der Stadtbahn finanzieren Busnetz in der Fläche

Taktzeiten?

Stadtbild, Masken

ergänzendes D-Netz zur Stadtbahn in Heepen

Austausch mit anderen Kommunen?

Welche Häuser können weg?

Welcher Platz für Kinderwagen etc. in Bussen schaffen

Schäden am Gebäude → Bewusstseinsgelenken

Zwei Systeme brauchen zwei Betriebshöfe → neuer Betriebshof unabhängig vom System

Alternative Anbindung von Heepen

Gulachen Jahrsplatz → im Herbst → techn. Machbarkeit ist schon geklärt

## Ihre Kommentare und Anregungen

Wertvoller Baumbestand am Ortseingang Heepen

Städtebauliche Integration in das Straßenbild im Ortskern (Variante I)

Verlust von Parkplätzen (Variante I)

Sehr kleiner Kurvenradius → Kurvengeräusche (Variante J)

Querung Bachlauf am Ortseingang Heepen

Eingleisige Führung in verkehrsberuhigter Zone (Variante I)

Neuordnung der Erschließung der Geschäfte (Variante I)

gefährliche Kreuzung

Grünzug Radrennbahn beachten

Förderung der eingleisigen Strecke?

Trassenführung über Parkplatz und Grünfläche/Spielplatz! (Variante H)

Was passiert mit den Bäumen zwischen Mitte und Heepen?

Straße zu schmal, Kurve zu eng

Gebäudeabbruch erforderlich? (Variante H)

Wo läuft die Trasse?

Lärm z.B. durch Busse hoch

Schwierige Verknüpfung zum Busverkehr (Hasebrock)

Priorität Altkanalgraben Str.

Endpunkt Vollbruch

Alternative Potsdamer S Am Schnatbach → H → Potsdamer Straße → Endhaltestelle Am Vollbruch

Flaschpflaster Altkanalweg

Gebäudeabbruch erforderlich? (Hasebrock)

Kunnenführung Theodor-Heuss-Str über ehem. Gelände Gaus

Erheblicher Grunderwerb und Gebäudeabbruch an Endhaltestelle?

LKW-Verbot im Altkanalweg + T30

Leistungsfähigkeit Potsdamer Straße

LKW, Busse + Stadtbahn → Lärm in Potsdamer Str

Endhaltestelle wo und wie?

Radverkehr zur Schule (Potsdamer Str)

Stadtbahn in Potsdamer Str → besonders Balkenköper schwierig

Haltestellen, wo? H+? eine (H) mit Halkkellereisstand groß (Altkanalweg Str Heepen Str)

Wie breit muss der Straßenraum sein? ca. 15m (Regelquerschnitt)

Zustand Potsdamer Str

Radverkehr Alternative durch Grünzug

### 3.1 Infostand zur Linie nach Heepen im Bezirk Mitte

Am 2. Juli 2013 stand auf dem Kesselbrink von 8.00 bis 14.00 Uhr ein Infostand von ZUKUNFT MOBILEFELD zur Information über das Beteiligungsverfahren und die Ausbauplanungen. Ergänzend wurden in diesem Zeitraum Programmflyer zur 2. Werkstattwoche in der Innenstadt verteilt.

Etwa 40 Personen informierten sich am Stand, wobei etwa die Hälfte gezielt Anregungen und Kommentare zur neuen Linie nach Heepen und dem Ausbaufahren formulierte. Anderen ging es um die zukünftige Gestaltung des Jahnplatzes. Da der Platz generationsübergreifend angenommen und genutzt wird, konnten auch Personen unterschiedlicher Altersgruppen angesprochen werden. Viele junge Bielefelder zeigten sich wenig informiert über den aktuellen Prozess, eine Meinungsbildung fiel schwer. Bemerkenswert war auch die Tatsache, dass Einige am Stand und bei der Flyerverteilung fragten, wo sie für die Stadtbahn nach Heepen unterschreiben könnten. Dies lag darin begründet, dass die Bürgerinitiative „Pro Bus Heepen“ zeitgleich Unterschriften gegen den Stadtbahn-Ausbau auf dem Kesselbrink sammelte.

Die geäußerten Kommentare zeigen ein sehr gemischtes Stimmungsbild: Es fanden sich vehemente Kritiker ebenso wie explizite Befürworter. Neben den bereits mehrfach diskutierten Pro- und Contra-Argumenten, gab es auch neue Teilaspekte. Folgende Anregungen, Kommentare und Fragen der Bürger wurden am Infostand festgehalten:

#### Stadtbahn-Ausbau und Beteiligungsverfahren

- Als Alternative zum Internet Postadresse der Kontaktstelle veröffentlichen
- Stadtbahn-Ausbau grundsätzlich gut: Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt wichtig; Ausbau gerade für Studenten sehr positiv
- Anbindung Hillegossen gut!
- Anbindung Sennestadt: Wegen bereits bestehender Bahnverbindung überflüssig; bessere Anbindung der Haltepunkte Sennestadt, Senne, Brackwede, Windelsbleiche
- Genaue Aussage zu den Kosten gewünscht: Was kosten der Stadtbahn-Umbau und die Umgestaltung des Jahnplatzes? Folgekostenübernahme scheint derzeit nicht gesichert
- Busanbindung/-taktung für die Lerchen-/Brückenstraße erhalten
- Warum wird die Stadt-Bahn nicht über den Niederwall geführt?

#### Die neue Linie nach Heepen – Stadtteil Mitte

- Heeper Straße schon jetzt zu stark verkehrsbelastet
- Gutachten zu Lärm- und Erschütterung für Anwohner sehr wichtig
- Bleichstraße: Bedenken wegen sehr enger und ruhiger Wohnlage
- Berücksichtigung des Grünen Bandes: Vereinbarkeit mit den EU-geförderten Gestaltungsmaßnahmen?

## Die neue Linie nach Heepen – Stadtteil Heepen

- Auf alte Streckenführung (Alter Postweg) zurückgreifen
- Demographische Entwicklung in Heepen: Gibt es wirklich genügend Fahrgäste? Ausreichende Auslastung für eine Stadtbahn gegeben?
- Wo kann ich für die Stadtbahn nach Heepen unterschreiben?
- Regionales Busnetz verbessern, weitere Vororte erschließen
- Vereinbarkeit mit Überschwemmungsgebiet an der Kirche in Heepen?

## Innenstadt und Jahnplatz

- Alternativen zur Führung über den Jahnplatz prüfen – auch wegen hoher Kosten. Warum nicht auf vorhandene Trasse zurückgreifen (z.B. Verlängerung der Linie 4 über Dürkopp Tor 6)?
- Anbindung als U-Bahn über Herforder Straße zum Hauptbahnhof?
- Direkte, barrierefreie Umsteigeoption am Hauptbahnhof möglich?
- Bedenken, dass bei der Führung über den Jahnplatz der Einzelhandel in der Altstadt vom Individualverkehr abgeschnitten wird.



### Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

- Busanbindung Lerchenstr./Brückenstr. mit Taktung erhalten!
- Stadtbahn über Niederwall führen zu vereinbaren?
- Grünes Band berücksichtigen → geförder. Projekt vertretbar?
- Stadtbahn nach Sennestadt überfl. → Bahnab. vorhanden
- bessere Anbind. der Haltp. Sennestadt, Senne, Bradawede, Wimesbleiche
- Heeper Str. jetzt schon zu stark verkehrsbelastet
- In Heepen: Auf alte Streckenführung zurückgreifen (Alter Postweg)
- Folgekostenübernahme nicht gesichert
- genaue Aussage zu den Kosten, Bsp. Umbau Jahn-Platz
- demograph. Entwicklung Heepen → genügend Fahrgäste?
- Stadtbahn-Ausbau nach Hillegassen gut!
- bei Bus bleiben in Heepen → Auslastung gegeben?
- Postadresse/kontakt kommunizieren von Vororten
- bestehendes Busnetz verbessern → Anb./gewährleisten
- Stadtbahn-Ausbau grundsätzlich gut
- Anbindung Anwohner in den Stadtteilen wichtig

ZUKUNFT MIELEFELD | Dokumentation der 2. Werkstattwoche vom 2. bis 5. Juli 2013

### Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

- Linie 1 ersetzen problematisch stalt neue Linie
- LP Alternativ: über Dürkopp Tor 6 (Verlänger. L. 4) → diese dann oder Anbindung U-Bahn über Herforder Str. zum HBF
- Beirung HBF wichtig, mit aktueller Plan. nicht gegeben
- Gutachten zu Lärm u. Erschütterung aus?
- LP Bleichstraße sehr eng, ruhige Wohnstr.
- Stadtbahn-Ausbau sehr positiv - gerade auch f. Studenten (s. Holland) → Beteiligungsverf. gut!
- Wo kann ich für die Stadtbahn unterschreiben?
- Warum unbedingt über Jahnplatz führen?
- LP hohe Kosten → Was ist mit Dürkopp TG?
- Bahnhofsanbindung am Jahnplatz → barrierefrei
- Betriebshof Heepen?
- Bei Führung über den Jahnpl. wird die Altstadt abgeschnitten vom MiV → Einzelhandel (Bsp. Kesselbrink)
- Warum nicht über Dürkopp Tor 6? → August-Bebel-Str. LP alte Trasse nutzen
- Was ist mit Überschwemmungsgebiet im Bo 23 ch der Kirche? → Verbind. Z. Verfahren? → Kommunikation?

## 3.2 Infoabend zur Linie nach Heepen im Bezirk Mitte

Zum Infoabend am 4. Juli 2013 im Historischen Museum waren etwa 50 Bürgerinnen und Bürger erschienen. Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand die Vorstellung der Trassenvarianten, die aus den Anregungen der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der vorangegangenen Veranstaltungen entwickelt wurden.

Bezirksbürgermeister Hans-Jürgen Franz begrüßte die Anwesenden. Das Verfahren habe „just in time“ begonnen: Auch wenn es bisweilen kritisch gesehen wird, dass wichtige Details noch nicht ausgearbeitet wurden, besteht gerade zu diesem Zeitpunkt die Möglichkeit, sich intensiv in den Planungsprozess einzubinden. Noch im Juli entscheidet der Stadtrat über das Netzkonzept, d.h. die Frage, welche Stadtteile bedient und wie die Linien miteinander verknüpft werden, sowie den Einsatz von Hoch- oder Niederflertechnik auf einer neuen Linie zwischen Heepen und Sennestadt. Im Rahmen des Infoabends gehe es um die Frage, auf welcher Trasse die größten Vorteile und wenigsten Nachteile für den östlichen Stadtbezirk zu sehen sind. Auftakt für die Diskussion waren zwei im Rahmen der Machbarkeitsstudie als technisch machbar identifizierte Trassenvarianten über die Heeper Straße bzw. über die Werner-Bock-Straße und Auf dem Langen Kamp. Aus den im Rahmen der Online-Diskussion und den Veranstaltungen der 1. Werkstattwoche eingebrachten Alternativvorschlägen haben die Verkehrsplaner fünf neue Trassenvarianten entwickelt, die im Rahmen des Infoabends zur Diskussion standen.

Moderatorin Andrea Hartz (Prozessteam, agl) begrüßte die Bürgerinnen und Bürger im Namen des Prozessteams ZUKUNFT MOBIELEFELD und gab einen kurzen Rückblick auf die Ergebnisse des bisherigen Beteiligungsprozesses. Die Linie nach Heepen war meistdiskutiertes Thema in der Online-Diskussion. In der 1. Werkstattwoche lag der Fokus auf den Planungen im Stadtteil Mitte; hier konnten wichtige Hinweise für weitere Trassenvarianten gesammelt werden.



Die Ergebnisse der 1. Beteiligungsphase wurden am 25. Juni 2013 von Baudezernent Gregor Moss und dem Geschäftsführer der moBiel GmbH Wolfgang Brinkmann an Oberbürgermeister Pit Clausen übergeben. Damit wurde gewährleistet, dass die gesammelten Argumente der Bevölkerung, insbesondere auch zur Hoch- und Niederflurtechnik, in die Systementscheidung durch die Politik einfließen können.

Im Rahmen der ersten Beteiligungsphase sind bereits zahlreiche Produkte erschienen – das Werkstatthandbuch, Dokumentationen und Infobriefe. Diese finden Sie ebenso wie zahlreiche Hintergrunddokumente auf der eigens für das Teilnahmeverfahren erstellten Projekt-Website [www.zukunftmobielefeld.de](http://www.zukunftmobielefeld.de). Die Sommerpause nutzen Projektträger und Prozessteam, um die gesammelten Anregungen zu verarbeiten und die Website zu überarbeiten.

## Stand der Planungen

Hartwig Meier, Leiter des Sachbereichs Verkehrsplanung der moBiel GmbH, Norbert Jamitzky, Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld

Herr Meier berichtete, dass sich der Stadtentwicklungsausschuss in seiner Sitzung am 2. Juli 2013 eindeutig für die Einführung der Niederflurtechnik auf der neuen Linie nach Heepen ausgesprochen hat. Die Entscheidung im Rat der Stadt soll am 18. Juli 2013 fallen. Mit der Nutzung von Niederflurtechnik werden deutlich kürzere und niedrigere Bahnsteige möglich, die sich städtebaulich leichter integrieren lassen.

Herr Jamitzky erläuterte die Inhalte des Gutachtens zum Jahnplatz, das derzeit erarbeitet wird. Basierend auf dem Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses von Ende 2012 wurde die Ingenieurgesellschaft Brilon Bondzio Weiser aus Bochum im Januar 2013 mit der Erarbeitung des Gutachtens beauftragt. Das Büro soll verschiedene Möglichkeiten untersuchen, die Fläche für den motorisierten Individualverkehr einzugrenzen. Dabei sollen auch Verlagerungswirkungen, Auswirkungen auf Verkehrsknotenpunkte und der Rad- und Fußgängerverkehr am Jahnplatz analysiert werden. Voraussetzung ist, dass die Erreichbarkeit aller Anlieger und Parkhäuser sichergestellt und die ÖPNV-Verknüpfungen erhalten bleiben.

Kai Schwartz, Vorstandsvorsitzender der Baugenossenschaft Freie Scholle eG, konkretisierte seine im Rahmen der 1. Werkstattwoche entstandene Idee, auf dem Langen Kampe die Stadtbahn zu führen, aber den Pkw-Verkehr zu verbannen. Ziel wäre es, die Straße für den Durchgangsverkehr zu sperren und lediglich Anliegerverkehr und Rettungswagen zuzulassen. Somit könnte eine einseitige Allee erhalten und das Verkehrsaufkommen auf dem Langen Kampe reduziert werden. Parkplätze ließen sich an den Randbereichen, ggf. auch als Parkhäuser, einrichten. Hierdurch ließen sich die Parkplatzanforderungen in der Wohnstraße deutlich reduzieren und mit dem gewonnenen Raum eine bessere Aufenthaltsqualität schaffen. So könne eine für Bielefeld einzigartige, innovative und attraktive Wohnform entstehen. Herr Schwartz berichtete, dass die Idee in der Mitgliedschaft kontrovers, aber konstruktiv diskutiert wurde. Er appellierte an die Teilnehmenden, auch gewagte Ideen zuzulassen und einen konstruktiven Dialog zu führen.

Helga Sielemann, Sprecherin des Siedlungsrats „Auf dem Langen Kampe“, verwies auf den moBiel vorliegenden Forderungskatalog des Siedlungsrates, der bei Realisierung einer Trasse über Auf dem Langen Kampe Berücksichti-

gung finden soll. Wichtige Forderungen sind u.a. eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h, Lärmschutzmaßnahmen, Erhalt der Kirschbäume und Sicherheit für Kinder und Radfahrer.

## Vorstellung und Diskussion der neuen Trassenvarianten

Hartwig Meier, Leiter des Sachbereichs Verkehrsplanung der moBiel GmbH

Herr Meier präsentierte die neu entwickelten Varianten 10 bis 14 und diskutierte im Anschluss mit den Bürgerinnen und Bürgern über die Vor- und Nachteile im Vergleich zu den bereits bekannten Varianten 1 und 5. Herr Meier erklärte, dass die neuen Trassen in Teilen dem Verlauf der Varianten 1 und 5 folgen und in diesen Abschnitten dieselben Probleme und Chancen aufweisen. Die Entwurfspläne einschließlich einer kompakten Darstellung ihrer jeweiligen Probleme und Chancen können auf der Projekt-Website [www.zukunftmobielefeld.de](http://www.zukunftmobielefeld.de) eingesehen werden.

### Variante 10

Der westliche Teil der Variante 10 verläuft wie die Variante 1 vom Kesselbrink kommend durch die Werner-Bock-Straße, quert ab der Feuerwache Ost das Grüne Band und die Bahnlinie und führt bis zur Lohbreite über die Straße Auf dem Langen Kampe. Variante 10 verschwenkt hier nach Süden und biegt kurz darauf Richtung Osten in die Heeper Straße; ab hier folgt die Variante dem Verlauf der Variante 5.

Einige Teilnehmende sprachen sich für eine Sicherung des Grünen Bandes aus. Zudem solle der Erhalt des städtischen Gebäudes am Ostbahnhof geprüft und ggf. die Lage der Haltestelle angepasst werden.

Die Bahnunterführung kritisierten Teilnehmende als teuren Eingriff und regten an, anstelle des Querungsbauwerks die Trasse am Bahndamm entlang nach Süden zu führen. Herr Meier erläuterte, dass dies aufgrund der breiten Böschung entlang des Bahndamms wohl ebenso teuer würde. Auch dürfe man die Kosten für einen Umbau der Unterführung in der Heeper Straße nicht unterschätzen: Die heutige Unterführung besteht aus zwei getrennten Bauwerken, weswegen man von Heepen kommend verfüllte Seitenbögen sehen kann, von der Innenstadtseite aus jedoch nicht. Eine genaue Kostenschätzung ist erst nach detaillierten Prüfungen möglich. Hierzu wäre auch zu klären, inwiefern alle drei Bahngleise erhalten bleiben oder teilerückgebaut werden könnten. Allerdings wurde dazu angemerkt, dass ein Rückbau der Bahninfrastruktur das bestehende Potenzial am Ostbahnhof einschränken könne.

Ein schwieriger Aspekt dieser Trasse ist die Signalisierung beim Einbiegen in die Heeper Straße; hier muss der komplette Verkehr auf der Heeper Straße angehalten werden, wenn die Stadtbahn von der Lohbreite kommend in die Heeper Straße einbiegt. Auf die Rückfrage, ob die Kurvenradien ausreichen oder Eckgebäude abgerissen werden müssten, bestätigte Herr Meier, dass üblicherweise mindestens 25 m-Radien angesetzt werden. Die Trasse sei technisch machbar; Eingriffe würden evtl. in die Grünfläche am Jibi-Markt, jedoch nicht an Gebäuden oder der Zufahrt notwendig. Allerdings fürchten Anwohner störende Kurvengeräusche.

Gleichzeitig stelle die ohnehin bereits hohe Verkehrsbelastung und die Nutzung der Heeper Straße als Hauptroute für Feuerwehr und Rettungswagen



### Variante 10

### Variante 11

?	Wie groß sind die Radien?	Aktuelle Auslastung der Bahn im Stadtgebiet?	Grünes Band sichern?
	Eingriff J18-Gelände?	Fahrgastzahlen nah am Markt?	Unterquerung Obbahn
	Zufahrt zum J18-Markt		deutsches Ingenieurbauwerk
	Abziss des städtischen Hauses		Einge Kurven Kurvenprägnanz, Verkehrsplanung
			Verkehrsaufkommens, Komplexität, Feuertocher, Rettungswege
			Anwohnerhorizont
?	Verkehrslast, Belastung J18?	+	gründliche Streckenführung
		-	zu Schmale Zufahrt vom Kesselberg aus
			don erhöhter Auslastung an Wohnquartier
			neue Lernquelle im räumlichen urbanen Quartier
			mit Fahrwegverkehr, bestehende Radwege, Radwege, Kellerräder

eine große Herausforderung dar. Hier müsse bei Realisierung der Stadtbahn auch mit Verdrängungseffekten in umliegende Straßen gerechnet werden.

### Variante 12

Variante 12 ist in weiten Teilen der Variante 10 vergleichbar: Sie verläuft ab dem Kesselbrink über die Werner-Bock-Straße, verschwenkt jedoch schon an der Seidensticker Halle über die Huberstraße nach Süden und biegt nach Osten ab in die Heeper Straße, wo sie dem Verlauf der Variante 5 folgt. Im westlichen und östlichen Teil lassen sich demzufolge dieselben Vor- und Nachteile identifizieren wie bei den identisch verlaufenden Varianten.

Auf den ersten Blick lässt sich erkennen, dass diese Variante sehr viele Problemstellungen eröffnet: Die Unterbringung einer Haltestelle vor der Seidensticker Halle kollidiert mit den geplanten südlich gelegenen Bauprojekten. Eine Haltestelle in der Huberstraße könnte erst im Bereich der Berufsschulen erfolgen, im nördlichen Bereich wäre der Raum hierfür zu eng, denn wie die Heeper Straße ist die Huberstraße Teil des Rettungswegesystems der Feuerwehr. Aus diesem Grund muss auch in Haltestellen die Möglichkeit für Rettungswagen bestehen, die Stadtbahn zu umfahren. Dies macht eine Führung auf besonderem Bahnkörper erforderlich, die zu erheblichen Eingriffen in private Grünräume führt. Die Abbiegesituation in die Heeper Straße bringt dieselben Herausforderungen mit sich wie an der Lohbreite: Der Verkehr müsste angehalten werden, evtl. würden Eingriffe in private Vorgärten erforderlich.

Es wurde die Idee einer Wendeschleife vor der Seidensticker Halle diskutiert, um dort eine Haltestelle einzurichten. Herr Meier erläuterte, dass es aufgrund der Fluchtweegeanforderungen der Seidensticker Halle nicht möglich sei, eine Haltestelle vor der Eingangstür zu platzieren. Auch im Umfeld wäre der zur Verfügung stehende Raum aufgrund des erforderlichen großen Kurvenradius zu eng.



## Variante 11

Variante 11 verfolgt vom Kesselbrink kommend einen neuen Ansatz, indem sie von der Friedrich-Verleger-Straße kommend durch die Bleichstraße führt. Östlich der Kreuzung mit der Huberstraße führt sie in das Grüne Band und verläuft ab hier identisch wie Variante 10, d.h. über Auf dem Langen Kampe, die Lohbreite und die Heeper Straße.

Vorteile der Variante liegen in einer geradlinigen Trassenführung und der möglichen Führung auf besonderem Bahnkörper. Die Lage unmittelbar zwischen den beiden Hauptachsen des ergänzenden Busnetzes über Werner-Bock-Straße und Heeper Straße ist hingegen kritisch zu sehen; hier muss geprüft werden, wie das ergänzende Busnetz zukünftig aussehen kann.

Problematisch zu sehen ist der Beginn der Bleichstraße mit der Engstelle am Rochdale-Park. Eine Anwohnerin mahnte an, gerade aufgrund der Enge sei mit einer erheblichen Einschränkung der Wohnqualität zu rechnen. Es wurde angeregt, die Bleichstraße für den Individualverkehr zu sperren und nur noch für Anliegerverkehre, d.h. auch für Müllfahrzeuge und Rettungswege freizugeben, um die Verkehrs- und Lärmbelastung der heute ruhigen Wohnstraße zu reduzieren. Hans-Werner Klemme vom Amt für Verkehr erläuterte, dass in der Engstelle lediglich drei Gebäude über die Bleichstraße erschlossen werden müssten; Parkplatzprobleme seien hier nicht zu erwarten.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die Bleichstraße wegen des geringen Kfz-Aufkommens intensiv von Radfahrern genutzt wird. Dies gelte es bei den Planungen zu berücksichtigen.

Ein Teilnehmer präsentierte seine in der Online-Diskussion entstandene Trassenvariante, die dem Verlauf der Variante 11 ähnelt. Ziel des Entwurfs war es, alle öffentlichen Einrichtungen im Quartier durch die Stadtbahn zu erschließen und dabei überwiegend auf Grünflächen zurückzugreifen, um den Kfz-Verkehr nicht zu beeinträchtigen. Allerdings ist diese Variante mit erheblichen Verlusten an Freiräumen und nicht unerheblichem Flächenerwerb verbunden; zudem erschließe der Entwurf alle öffentlichen Einrichtungen von der Rückseite her.

## Variante 13

Variante 13 folgt dem Verlauf der Variante 11, verschwenkt in die Huberstraße und verläuft ab hier identisch der Variante 12. Es wurde angeregt, eine zusätzliche Haltestelle im Bereich der Schulen anzubieten und die zulässige Geschwindigkeit auf der Bleichstraße auf Tempo 30 einzuschränken. Diese Variante stieß bei einigen Teilnehmenden auf positive Resonanz.

## Variante 14

Diese Variante verläuft wie die Varianten 13 und 11 ab dem Kesselbrink über die Bleichstraße, biegt hinter dem Ravensberger Park ab in die Hermann-Delius-Straße und weiter in die Heeper Straße nach Osten.

Damit vermeidet die Variante den problematischen westlichen Teil der Variante 5, kann aber dennoch den südlich der Heeper Straße gelegenen Einzugsbereich erschließen. Auch die Carl-Severing-Schulen wären ideal erschlossen; die unmittelbare Busanbindung an den Hauptbahnhof würde bestehen bleiben. Es wurde vorgeschlagen, eine zweite Haltestelle einzurichten, damit sich die Schülerströme ausgewogener verteilen können.

## Weitere diskutierte Themen

In Bezug auf die mögliche Fahrgeschwindigkeit von Stadtbahnen im innerstädtischen Raum erläuterte Herr Meier, dass allein schon aufgrund der engen Haltestellenabstände Fahrgeschwindigkeiten zwischen 30 und 50 km/h realistisch sind, Abschnitte mit Tempo 70 werde es in der Innenstadt nicht geben. Genauere Aussagen zu Fahrgeschwindigkeiten sind erst bei tieferem Detaillierungsgrad möglich.

Es wurde hinterfragt, inwieweit der Hauptbahnhof gegenüber dem Jahnplatz das attraktivere Ziel sein könnte. Hier belegten aktuelle Verkehrsgutachten, dass mehr Fahrgäste zum Jahnplatz fahren als zum Hauptbahnhof. Von Seiten einiger Teilnehmender wurde zudem betont, dass die Anbindung an den Hauptbahnhof im Schüler- und Stadtbusverkehr gut funktioniere. Bei der Planung des ergänzenden Busnetzes sollten die heutigen Vorteile des Busnetzes gehalten und auch die westliche Vogelsiedlung besser erschlossen werden, insbesondere auch nach 22.00 Uhr.





**ZUKUNFT MOBIELEFELD.**  
Mittendenken. Mitgestalten. Mitfahren.

### Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

Variante über den Langen Kampe?

- Durchgang-MIV raus
- nur Anwohnerverkehr
- gleichberechtigt alle Verkehre im Straßenraum
- Aufwertung des Straßenraums
- innovative Wohnformen im Quartier

wenn diese Trasse kommt

- Forderungskatalog des Siedlungsrates der Freien Scholle berücksichtigen

0-Variante?

- Optimierung Bussystem

nach Niederflerentscheidung nochmal denken!

ZUKUNFT MOBIELEFELD. | Dokumentation der 2. Werkstattwoche vom 2. bis 5. Juli 2013

**ZUKUNFT MOBIELEFELD.**  
Mittendenken. Mitgestalten. Mitfahren.

### Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

Warum keine Nordführung am Kesselbrink?

- Neugestaltung des Platzes
- rechtliche Sicherung

Ergänzung des Busnetz: heutige Vorteile halten!

- Schüler → HBF
- Stadthaus → HBF
- westliches Vogelgebiet

Kriterien für Trasse

- kurze Fahrtzeit
- hohes Fahrgastaufkommen

Anbindung eines möglichen Betriebshofes am Containerbahnhof

Förderung abh. von eigenem Gleiskörper

"wir kommen gut zum HBF"

hohes Fahrgastaufkommen erschließen

31

Als Alternative wurde eine Trassenführung zwischen Jahnplatz und Kesselbrink über die Wilhelmstraße angeregt. Dies sei jedoch nicht möglich, da es für die Gestaltung des Kesselbrinks eine eindeutige Beschlusslage des Stadtrats und eine rechtliche Sicherung der Stadtbahn-Trasse gibt. Diese Regelungen erfolgten im Zuge der Neugestaltung des Platzes. Ziel war es, den Kesselbrink nicht durch eine Stadtbahn-Trasse zu zerschneiden, was im Falle einer Führung durch die Wilhelmstraße unweigerlich der Fall gewesen wäre.

Rückfragen gab es zur Lage des neuen Betriebshofs, zumal der in Diskussion stehende Standort am Containerbahnhof im Gegensatz zum Depot in Sieker mitten in der Innenstadt läge. Herr Meier erläuterte, dass die Lage im Netz keine entscheidenden Auswirkungen auf die Qualität des Standorts habe; womöglich sei ein zentral gelegener Standort sogar vorteilhafter. Die Anbindung eines möglichen Betriebshofes am Containerbahnhof solle bei den Planungen mit berücksichtigt werden.

Mit Blick auf die Beantragung von Fördermitteln wurde der Zusammenhang von Bundes- und Landesförderung mit besonderem Bahnkörper erläutert: Bundesförderung kann für Ausbauplanungen mit überwiegend besonderem Bahnkörper beantragt werden. Durch den Bund würden in diesem Fall nur die Abschnitte mit besonderem Bahnkörper gefördert; die übrigen würden über Fördermittel vom Land bezuschusst.

## Fazit und Ausblick

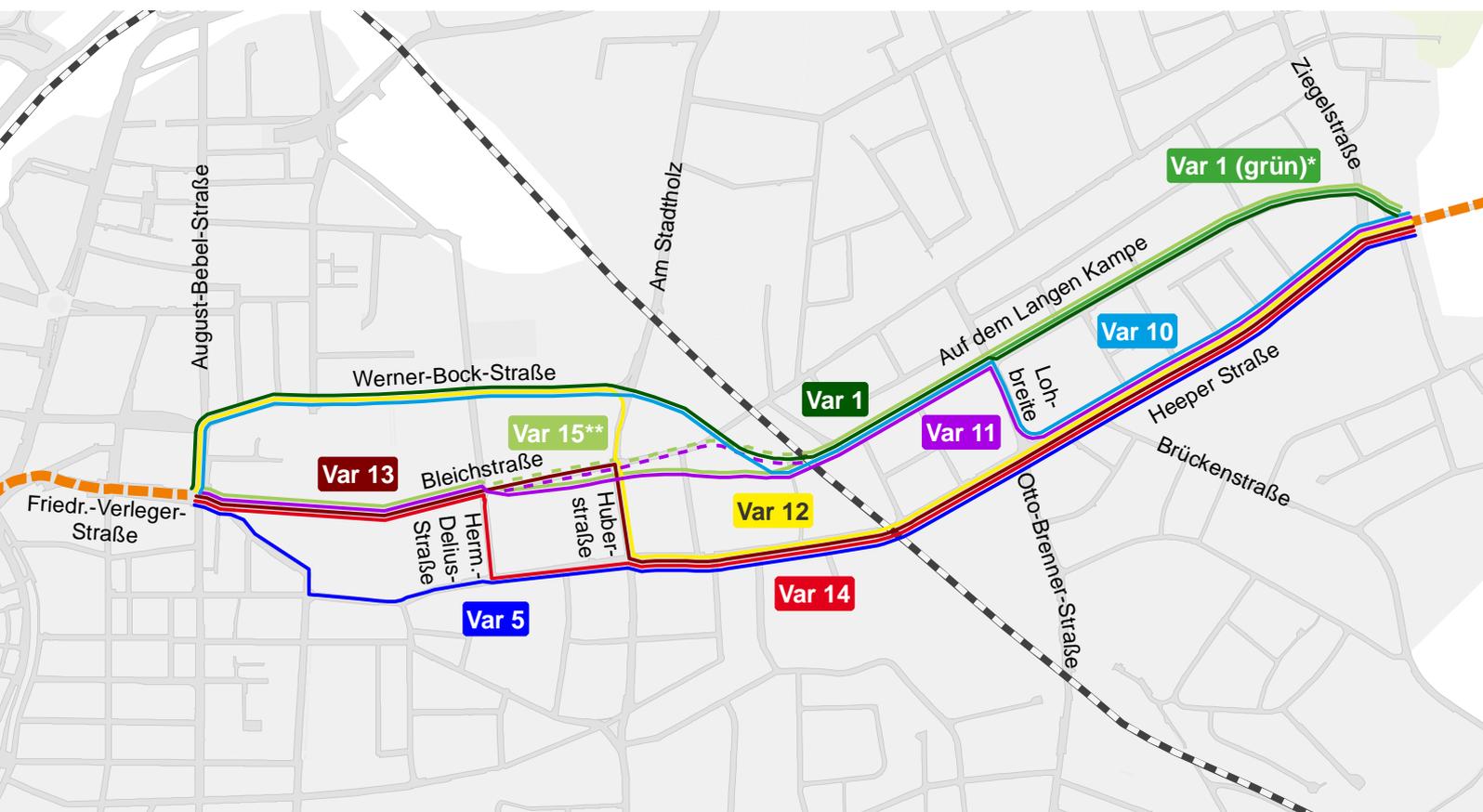
Dirk Artschwager, Leiter des Fachbereichs Verkehrsmanagement der moBiel GmbH

Herr Artschwager dankte den Teilnehmenden für den konstruktiven Dialog. Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens formulieren einen klaren Planungsauftrag an moBiel und das Amt für Verkehr. Die Sommerpause wird dafür genutzt werden, die zahlreichen gesammelten Anregungen in die Planungen einzuarbeiten und diese zu bewerten. Dabei geht es nicht nur um betriebliche Kriterien: Für die Nutzer wichtig sind Erreichbarkeit und Reisezeiten. Aber auch Fragen der städtebaulichen Integration und die Belange privater Grundstückseigentümer fließen mit in die Bewertung ein. Zudem sollen Entwürfe zum ergänzenden Busnetz als Grundlage für die weitere Diskussion erarbeitet werden.

Vor der Sommerpause steht der Beschluss zum Netzkonzept und zur Systemwahl an. Damit verbindet sich ein klares Signal gegenüber dem Zuwendungsgeber und eine wichtige Grundlage für die weitere Bearbeitung.

Das Beteiligungsverfahren ZUKUNFT MOBIELEFELD wird im Herbst in die nächste Runde gehen. Bis dahin wird es keine weiteren politischen Beschlüsse geben, d.h. es wird auch keine Trassenentscheidung fallen. Ziel wäre es, die Trassenvarianten im Herbst in die politische Diskussion zu geben. Wünschenswert wäre es, wenn noch dieses Jahr eine grundsätzliche Trassenentscheidung getroffen werden könnte. Gegenstand des weiteren Beteiligungsverfahrens wären dann Detailfragen wie Haltestellensituationen oder die Führung in Mittel- oder Seitenlage.

## Die diskutierten Varianten im Überblick



\* Von der Baugenossenschaft Freie Scholle eG eingebrachte Variante 1 (grün) zur „grünen“ Ausgestaltung des Langen Kampe östlich der Lohbreite ohne motorisierten Individualverkehr (s. S. 25)

\*\* Im Nachgang zum Infoabend am 4. Juli 2013 entwickelte Variante 15 als Kombination aus der vorgestellten Variante 11 und der Variante 1 (grün)

### 4.1 Streckenbegehung in Senne

Die Streckenbegehung zur neuen Trasse nach Sennestadt im Abschnitt Senne startete am 5. Juli 2013 an der heutigen Endhaltestelle Senne. Lediglich zehn Bürgerinnen und Bürger nahmen das Angebot in Anspruch, mit einem Bus die geplante Trasse der Stadtbahn abzufahren. Unter Moderation von Sascha Saad (Prozessteam, agl) erläuterte Hartwig Meier von moBiel die Details der aktuellen Trassenplanung. Unterstützt wurde er von Jörg Landwehr (moBiel), Paul-Richard Fabian (Amt für Verkehr) und Hartmut Harnisch (HSV – Ingenieurbüro für Verkehrsplanung).

Auf der Fahrt zum Sennestadtteich erläuterte Herr Meier die Gesamtkonzeption des Stadtbahn-Ausbaus nach Sennestadt und den anstehenden Systemscheid zum Einsatz von Hoch- oder Niederflurtechnik. Die neue Trasse kann überwiegend auf den nördlichen beiden Fahrstreifen der ehemaligen B68 und heutigen L756 verlaufen, da diese Straßenabschnitte aufgrund des deutlich gesunkenen Verkehrsaufkommens auf die südlichen beiden Fahrstreifen zurückgebaut werden können. Die Leistungsfähigkeit einer abschnittsweise auf zwei Fahrstreifen rückgebauten L756 wurde im Rahmen umfangreicher Verkehrsuntersuchungen nachgewiesen. Davon unberührt wäre der Abschnitt zwischen Buschkampkreuzung und Verler Straße im Bereich des Autobahnanschlusses, wo der vierstreifige Ausbau bestehen bleiben muss. Die Autobahnbrücke müsse schon aus Kostengründen erhalten bleiben, wobei der zwischen Pfeiler und Widerlager zur Verfügung stehende Platz für eine Stadtbahn-Führung in Nordlage, einen Fußweg und einen überbreiten Radweg ausreiche.



Auf der gesamten Strecke sind zahlreiche Abbiege- und Querungsmöglichkeiten geplant. Die straßenbegleitenden Lärmschutzwände bleiben erhalten. Ein Bürger fragte, ob das Rasengleis für Fußgänger auch außerhalb der vorgesehenen Querungen übertretbar wäre. Herr Meier bestätigte dies, verwies aber auf die potenzielle Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer.

Das Konzept sieht einen trassenbegleitenden überbreiten Radweg vor und berücksichtigt damit die aktuellen Planungen des Landes zum Ausbau eines Radschnellwegenetzes. Dieses ist noch nicht verbindlich, da auch eine schmalere Ausbauvariante denkbar wäre. Der überbreite Radweg kann als Anliegerfahrbahn zur Erschließung einzelner Anliegergrundstücke genutzt werden. Im Hinblick auf die geäußerten Bedenken, dass durch die Mischnutzung Radfahrer gefährdet werden könnten, verwies das Planungsteam auf die sehr wenigen Anliegerfahrten. Nutzungskonflikte wären deshalb selten, Mischnutzungen auch in anderen Städten durchaus üblich und erprobt.

An der Haltestelle Flugplatz lag der Diskussionsschwerpunkt auf der nördlichen Tankstelle: Die Sicherheit bei der Ein- und Ausfahrt und eine mögliche Regelung durch eine Signalanlage wurde hinterfragt. Zudem stellten Teilnehmende das Erfordernis zweier Tankstellen infrage und regten eine Enteignung an. Herr Meier erläuterte, dass Eigentumsrechte durch die Planung so wenig wie möglich verletzt werden sollen und eine Enteignung immer der letztmögliche Schritt sei. Man müsse Eingriffe immer so gering wie möglich halten. Herr Saad wies auf die noch frühe Phase im Planungsprozess hin; zurzeit würden verschiedene Möglichkeiten ausgelotet. Grundsätzlich sei die Stadtbahn auch mit Erhalt beider Tankstellen realisierbar.

An der Haltestelle Senne-Center wurde die Verknüpfung mit der Buslinie 36 angesprochen, für die es verschiedene Überlegungen gibt. Vorteil der Verknüpfung am Sennecenter ist die Möglichkeit eines Umstiegs am selben Bahnsteig. Es wurde erbeten, nach Lösungen für den Erhalt der Pizzeria und der alten Eiche an der heutigen Endhaltestelle zu suchen.



## 4.1 Werkstatt in Senne

An der Werkstatt im Foyer der Grundschule Buschkamp am 5. Juli 2013 nahmen rund zehn Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreter des Bezirksamts, des Amtes für Verkehr und von moBiel teil. Nach der Begrüßung durch Bezirksbürgermeister Gerhard Haupt erläuterte Frank Schlegelmilch (Prozessteam, BPW) den Beteiligungsprozess zum Stadtbahn-Ausbau und präsentierte die Ergebnisse des ersten Bürgerforums, der Online-Diskussion und der 1. Werkstattwoche mit Bezug zum Ausbauabschnitt in Senne.

Aufgrund der kleinen Gruppengröße wurden die Bürgerinnen und Bürger eingeladen, schon während des Vortrags von Hartwig Meier (moBiel) Fragen einzubringen und zu signalisieren, bei welchen Aspekten besonderer Diskussionsbedarf besteht. Die Diskussion verlief trotz der kleinen Teilnehmerzahl lebhaft und sehr konstruktiv. Niemand stellte die Ausbauplanungen grundsätzlich infrage; es gab viele Verständnisfragen zu Ausbaudetails.

### **Systemfrage, politischer Auftrag und Barrierefreiheit**

Herr Meier erläuterte, dass zukünftig eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu gewährleisten sei, sowohl bei Neubauprojekten als auch ab 2022 im bestehenden Netz. Die heutigen Stadtbahn-Strecken in Hochflurtechnik sowie die Busse erreichen die Barrierefreiheit nicht immer. Auch das „Kneeling“ der Busse – ein einseitiges hydraulisches Absenken des Busses – lässt ohne weitere Hilfsmittel nicht immer einen barrierefreien Zustieg zu. Einer der Vorteile von Niederflurbahnsteigen sei, dass diese auch von Bussen angefahren werden können und so einen barrierefreien Umstieg ermöglichen. Deswegen sei in Bielefeld ein „höheres Niederflursystem“ mit einer Einstiegshöhe von etwa 30 cm geplant. Die Befürchtung, dass die Einführung eines Niederflursystems mit einem Verlust an Fahrkomfort einhergehe, wurde nicht geteilt.

Es wurden Bedenken im Hinblick auf einen barrierefreien Umstieg zwischen Hoch- und Niederflurnetz geäußert. Herr Meier erklärte, dass es daher im Bereich Bethel für beide Systeme Bahnsteige geben soll, die ein barrierefreies Umsteigen gewährleisten. In der Brackweder Hauptstraße gibt es bislang keinen barrierefreien Zustieg, was durch die Einführung von Niederflurbahnsteigen zukünftig möglich würde. In den Hauptverkehrszeiten würden jedoch zusätzliche Hochflurfahrten erforderlich, die keinen barrierefreien Einstieg ermöglichen. Diese Planungen wurden bereits mit dem Behindertenbeirat abgestimmt; es bestand Konsens, dass an dieser Stelle Barrierefreiheit auf nur jeder zweiten Fahrt bzw. Linie bei einer dichten Taktung keine Diskriminierung darstelle, sondern immer noch eine Verbesserung der heutigen Situation bedeute.

Um die Einfahrbarkeit der Hochflurfahrzeuge ins Niederflurnetz zu gewährleisten, muss die Spurbreite des bestehenden Netzes für die Niederflurtrasse beibehalten werden. Die Fahrzeugbreite sei unabhängig davon auf maximal 2,65 m begrenzt.

Auf die Frage, ob es bereits einen Lieferanten für Niederflurwagen gäbe, erläuterte Herr Meier, dass aufgrund des hohen Auftragsvolumens eine europaweite Ausschreibung der Leistungen erforderlich werde. Die Fahrzeugvergabe könne erst nach erfolgreichem Planfeststellungsverfahren und der Bewilligung von Fördermitteln erfolgen.

## Lage der Stadtbahn im Straßenraum, Rückbau der L756, Radschnellweg

Es wurde die Befürchtung geäußert, der Rückbau der L 756 auf zwei Fahrstreifen könne die Leistungsfähigkeit der Strecke reduzieren und zu Staubildung führen. Herr Meier und Herr Harnisch (HSV – Ingenieurbüro für Verkehrsplanung) verwiesen auf die Verkehrsuntersuchung, nach der für die Streckenabschnitte östlich der Verler Straße und westlich der Buschkampkreuzung eine zweistreifige Straße ausreichend leistungsfähig sei, da die Verkehrsbelastung zurückgehe. Zwischen Buschkampkreuzung und Verler Straße bliebe der vierstreifige Ausbau bestehen. Zudem eröffne der Umbau verbesserte Ein- und Abbiegemöglichkeiten in die Seitenstraßen. Für einige Straßen, in die heute z.T. nur in eine Richtung ein- und ausgefahren werden kann, wäre eine Anbindung in beide Richtungen möglich. Allerdings lasse die derzeitige Haltestellenplanung im Fall der Ebberghöhe auch zukünftig kein Linksabbiegen zu.

Es wurde angeregt, die Buschkampkreuzung zu einem Kreisverkehr umzubauen. Herr Harnisch erläuterte, dass dies in diesem Fall nicht sinnvoll sei, da nur wenig Verkehr aus Nebenrichtungen einfahre.

Zur Lage der Stadtbahntrasse im Straßenraum erläuterte Herr Meier die Vorteile einer nördlichen Seitenlage: Unmittelbarer Anschluss an die bestehende Trasse, weitgehender Erhalt der städtebaulichen und verkehrstechnischen Infrastruktur, insbesondere der Autobahnbrücke, geringere Konflikte an Knotenpunkten, wenige unmittelbar betroffene Anliegergrundstücke, Erhalt der bestehenden Lärmschutzwände.

Die Sinnhaftigkeit des geplanten bis zu vier Meter breiten „Radschnellweges“ zwischen Brackwede, Senne und Sennestadt wurde infrage gestellt. Hierzu wurde auf das nordrhein-westfälische Ausbauprogramm zu Radschnellwegen verwiesen, das der neuen Dynamik im Radverkehr vor allem durch E-Bikes Rechnung tragen soll. Auf kurzen Abschnitten könnte der „Radschnellweg“ als Anliegerfahrbahn mitgenutzt werden; dabei seien Breite und Ausbauzustand noch zu klären.



An der Haltestelle Senne-Center sollen die vorhandenen Lärmschutzwände erhalten bleiben. Diese Haltestelle wäre auch ein möglicher Verknüpfungspunkt von Stadtbahn und Buslinie 36, dessen Vorteil beim Einsatz von Niederflurtechnik in einer barrierefreien Umsteigemöglichkeit am selben Bahnsteig läge. Der Bus könnte eine Endschleife fahren und so die Gebiete an der Friedhofstraße bedienen. Alternativ wäre eine Anbindung der Buslinie an der neuen Haltestelle Waterboerstraße denkbar. Detailliertere Aussagen sind erst mit genauerer Planung des ergänzenden Busnetzes möglich.

### **Erschließung der Anliegergrundstücke**

Im Hinblick auf die Erschließungen einzelner Anliegergrundstücke wurden Bedenken geäußert, ob eine Zufahrt weiterhin möglich sei und ob durch das notwendige Abbremsen nicht die Unfallgefahr steige; dies sei teilweise schon heute sehr problematisch. Herr Meier versicherte, dass das Grundrecht der Grundstückerschließung unangetastet bleibe. Wie diese Zuwegung im Detail aussieht, müsse aber für einzelne Grundstücke individuell betrachtet werden. Aufgrund des reduzierten Straßenquerschnitts sei zukünftig auch Tempo 50 auf der L756 denkbar, wobei die Straßenverkehrsbehörde über Geschwindigkeitsbegrenzungen entscheide. Ein Recht für eine direkte Zufahrt auf die L756 gäbe es aber dennoch nicht für alle Grundstücke, da es sich um freie Strecke einer Landesstraße und nicht um eine Ortsdurchfahrt handele; Bestandszufahrten hätten hingegen Bestandsschutz. Falls diese wegfallen sollten, würden eine rückseitige Erschließung oder eine Anliegerfahrbahn angeboten. Im weiteren Verlauf der Planung würden die betroffenen Anlieger angesprochen, um individuelle Lösungen zu erarbeiten. Die Anregung, die Landesstraße in eine Ortsdurchfahrt umzuwidmen, wurde mit Blick auf die daraus hervorgehenden kommunalen Verpflichtungen, wie den Winterdienst, kritisch gesehen. Die Frage der Umwidmung wäre mit Konkretisierung der Planungen erneut zu diskutieren.

### **Tankstellenzufahrt**

Die Zufahrt zur nördlichen Tankstelle im Bereich der geplanten Haltestelle Flugplatz ist für alle Beteiligten ein neuralgischer Punkt, da hier ein Queren der Gleise notwendig wird. Die Gutachter schlagen eine Regelung der Ein- und Ausfahrt mittels Signalanlage vor. Es wurde hinterfragt, inwiefern eine zweite Tankstelle aufgrund des reduzierten Verkehrs langfristig noch wirtschaftlich sei.

### **Brücke am Schießstand**

Ob eine Haltestelle an der Brücke am Schießstand benötigt werde, sei noch nicht entschieden; ggf. sei ein Bedarfshalt (wie auch z.B. bei der Haltestelle Sennfriedhof) denkbar. Im Hinblick auf den häufiger geäußerten Wunsch nach einer Park+Ride-Anlage wurde angemerkt, dass das Erfordernis und die Machbarkeit wegen des alten Baumbestands und der Bedeutung der Flächen für das Stadtklima geprüft werden müsse. Der Erhalt der Brücke sei aus finanziellen Gründen erforderlich und technisch möglich; lediglich das Widerlager müsse durch eine zusätzliche Stützwand abgefangen werden.





**Senne**

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

**Trassenführung**

- Direkte Verbindung zum HBF erhalten

**P+R**

**B+R**

- P+R: Senne-Auslastung 65-70%
- P+R an Haltestelle Kamphof/Schießstand
- P+R Autobahn A2
- B+R zwischen Brackwede und Senne unzureichend

**Betrieb**

- Senne: Bus/Bahnverknüpfung an Waterboerstr.?
- Umstieg NF-HF?
- Stadtbahn bringt keinen Gewinn für Senne-Süd
- Wendemöglichkeit am Sennestädteich schaffen → Stabilität

**Sonstiges**

- Finanzierung?
- Zug über Brackwede ins Zentrum besser, schneller
- Zug: fehlende Anbindung wichtiger Ziele
- Takt Sennebahn nur max. 30 min
- O-Bus günstiger

**ZUKUNFT MOBILELEFELD.**  
Mittleren. Mitgestalten. Mitfahren.

**Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen**

- Zufahrten zu Anliegergrundstücken L 758
- Geschwindigkeitsbegrenzung L 758
- Perspektivisch L 758 als Ortsdurchfahrt?  
→ Vor-/Nachteile d. Umwidmung: Baulast, Sicherheitspflicht...
- Gestattung süd. Gehwege: Breite, Radverkehr?
- Fußgängerquerung im Bereich Flugplatz (Bedeutung Lebensmittelmarkt)  
→ östl. Kreuzung
- Bedarfshalt und P+R Am Schießstand
- Haltestelle Flugplatz zw. Körbruchenstr. und Glockensieffer?

ZUKUNFT MOBILELEFELD | Dokumentation der 2. Werkstattwoche vom 2. bis 5. Juli 2013

PROJEKTLEITER: ...

PROJEKTTIMMUNG: ...

PROJEKTTIMMUNG: ...

PROJEKTTIMMUNG: ...

## **Haltestelle Flugplatz und weitere Themen**

Intensiv wurde die Detailplanung im Bereich der Haltestelle Flugplatz diskutiert. Teilnehmende bemängelten, dass gegenüber des Lebensmittelmarktes an der Ecke Hafnerweg keine Querungsmöglichkeit über die L756 vorgesehen sei. Laut moBiel wäre dies aus Platzgründen in der engen Kreuzungssituation nicht möglich. Es wurde vorgeschlagen, die Haltestelle Flugplatz weiter östlich in den Bereich zwischen Krombacher- und Glockenstraße zu verlegen, was jedoch die Wege der Anwohner zur Haltestelle verlängern würde. Die Querungswünsche sollen bei der Detailplanung berücksichtigt werden.

Weitere Aspekte der Diskussion:

- Das Waldgelände zwischen Feuerbachweg und Osningstraße ist nicht von den Planungen betroffen.
- Der Stadtbahn-Ausbau trägt nur unerheblich zu einer verkürzten Fahrtzeit von der heutigen Endstation bis zum Sennestadtteich bei. Allerdings verkürze sich die Reisezeit um die eingesparte Umsteigezeit.
- Die Stadtbahn soll in einem eingelassenen Rasengleis ausgestaltet werden. Vorteile gegenüber einem Schotterbett liegen insbesondere in einer geringeren Lärmbelastung und der optisch attraktiveren städtebaulichen Ausgestaltung.

## **Ausblick**

Ziel des Stadtbahn-Ausbaus ist es, die Trasse bis 2019 fertigzustellen. Daher soll Ende 2014 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Die vorliegenden Entwürfe sollen bis dahin Schritt für Schritt weiterentwickelt und mit der Politik abgestimmt werden. Die Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen des Beteiligungsverfahrens ZUKUNFT MOBIELEFELD gehen in die Bearbeitung ein.

Voraussichtlich Anfang 2014 soll ein zweites Bürgerforum zum Stadtbahn-Ausbau stattfinden. Weitere Veranstaltungen zur Ausbauplanung nach Sennestadt wird es im Laufe des Jahres 2014 geben.

## 5.1 Infostand in Hillegossen

Auf dem Parkplatz des neuen Einzelhandelszentrums in der Detmolder Straße stand am 4. Juli von 12.00 bis 20.00 Uhr ein Infostand von ZUKUNFT MOBILEFELD. Der Infostand wurde von Vertretern des Prozessteams, von moBiel und den Verkehrsplanern Nobert Jamitzky und Stefan Helmer (Amt für Verkehr) betreut.

Insgesamt nahmen gut 60 Personen das Angebot wahr. Etwa zwei Drittel waren noch nicht oder nur vage informiert und nutzten die Gelegenheit, sich anhand der ausgehängten Planungen einen Überblick zu verschaffen bzw. gezielte Nachfragen zu stellen. Ein Großteil der Standbesucher stammte aus Hillegossen und begrüßte die geplante Stadtbahn-Verlängerung. Viele sprachen sich explizit dafür aus, die Stadtbahn „so schnell und so weit wie möglich“ in Richtung A2 auszubauen. Bemerkenswert war der mit ca. einem Viertel der Standbesucher hohe Anteil an Schülern und Jugendlichen unter 20 Jahren, der dieses Statement vielfach bekräftigte.

Es gab aber auch einzelne Kritikpunkte, insbesondere zu den problematischen ersten 100 Metern der Vorzugsvariante A1, die von Stieghorst Zentrum durch Wohnbebauung und einen Grünzug Richtung Südosten geführt werden soll. Eine betroffene Anwohnerin regte an, den Grünzug und damit die Wohnqualität weitestgehend zu erhalten bzw. durch Baumpflanzungen einen Ausgleich für die abgeholzten Bäume zu schaffen.

Insgesamt zeichnete sich ein äußerst positives Stimmungsbild zum Stadtbahn-Ausbau nach Hillegossen ab. Unter den Befürwortern gaben viele an, in Hillegossen und Ubedissen zu wohnen, einige auch direkt an der projektierten Strecke (Bereich Detmolder Straße).



Folgende Anregungen, Kommentare und Fragen wurden festgehalten:

### Stadtbahn-Ausbau und Beteiligungsverfahren

- Zahlreiche Befürworter des Stadtbahn-Ausbaus: weil die Busse zu voll sind; gerade für regelmäßige Nutzer positiv; mehr Platz und Komfort für Mobilitätseingeschränkte; Stadtbahn-Nutzung wird zunehmen
- Kein Geld für den Stadtbahn-Ausbau vorhanden, vor allem Ausbau nach Heepen nicht notwendig

### Streckenverlängerung nach Hillegossen

- Anbindung von Hillegossen über die Stadtbahn gut! (mehrfach genannt)
- Schnell umsetzen! (insb. von Schülern und Jugendlichen genannt)
- Schnellere, praktische und umsteigefreie Erreichbarkeit der Innenstadt
- Endhaltestelle: Möglichst nah an der A2 (Park+Ride), so weit wie möglich nach Ubbedissen verlängern (z.B. bis zur Buswendeschleife)
- Erste 100 Meter: Wohnqualität für Anwohner erhalten! Baumpflanzungen als Sichtschutz; Grünflächen für die Anwohner wiederherstellen; Haltestelle in Wanne oder Einschnitt mit Plexiglasüberdachung ausgestalten oder Tunnelbauweise wie am Wiener Hauptbahnhof: Möglichst Spundwände o.ä., H-Träger für Stützpfeiler zwischen den Gleisen; keine zusätzlichen Versorgungsräume; Gebäudeabriss wirklich notwendig?

### Sonstiges

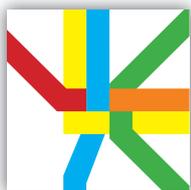
- Sitzgelegenheiten an den Haltestellen Oerlinghauser Straße, Waldenburger Straße, Löllmannshof schaffen
- Unterstand für Bushaltestelle an der Detmolder Straße
- Schlechte Busverbindung von Hillegossen nach Sennestadt

### Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

- Ausbau positiv (regelmäßige Nutzer)!
- Verlängerung so weit wie möglich → Ubbedissen!!! anbinden
- Bushaltestelle ohne Unterstand am Einkaufszentr. nicht gut
- Stadtbahn schneller und direkter in die Innenstadt! + Bäume
- am Anfang der Trasse Hochgrün für Bewohner erhalten  
↳ Baumpflanzungen etc. → Wohnqualität → befördert Tragl. Lösung
- Verlängerung bis A2 unbedingt um mehr Personen anzubinden
- Stadtbahn gut, weil Busse zu voll sind
- Stadtbahn größer als Bus → besser für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste
- Endhaltestelle möglichst nah an der A2
- P&R-Parkplatz
- kein Geld für die Stadtbahn v.a. in Heepen
- bitte schneller ausführen!
- Anbindung Senne schlecht → 1 St. mit dem Bus

### Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

- bis zur Buswende Ubbedissen führen? → Endhaltepunkt
- Anbindung gut!!! → mehrfach genannt! → viel Unterstützung  
↳ Straßenbahnnutzung wird zunehmen; praktisch, kein Umsteigen
- Sitzgelegenheiten Oerlinghauser Str, Waldenburger Str, Löllmannshof
- Tunnelbauweise für die ersten 100 Meter:  
Billigmethode: Vorbild für Tunnel Brackwede:  
Haltestelle in der Wanne od. Einschnitt mit Plexiglasüberdachung  
• keine zusätzliche Versorgungsräume  
• möglichst Spundwände od. anderes für den Tunnel selber  
• H-Träger für Stützpfeiler zwischen den Gleisen  
} Tunnelbauweise wie an der Beckhausstr. und dem U-Strahntunnel in Wien, Abstand 10m, nahe Wiener Hauptbahnhof.



# **ZUKUNFT MOBIELEFELD.**

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

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