

**ZUKUNFT  
MOBIELEFELD.**

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

# Werkstatthandbuch StadtBahn-Ausbau in Bielefeld

zum Einstieg in das Beteiligungsverfahren  
**Version 1.0 vom 13. Mai 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**

## Projekträger

**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

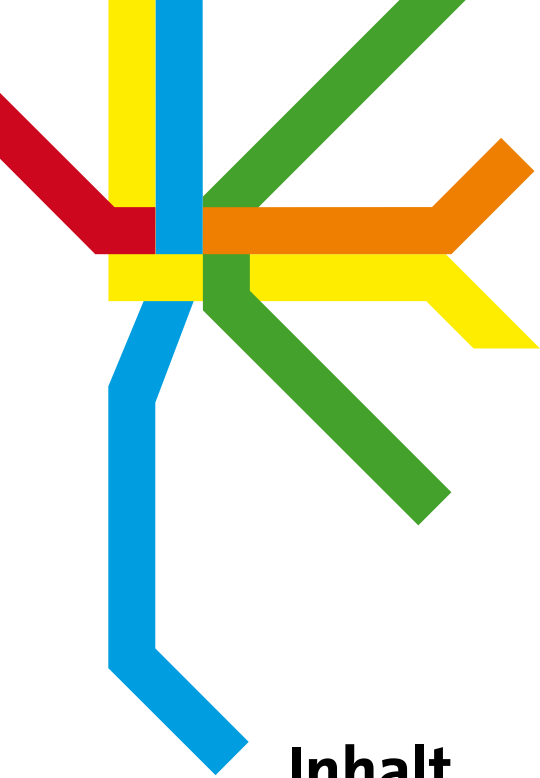
**agl | Hartz · Saad · Wendl**  
angewandte geographie, landschafts-,  
stadt- und raumplanung  
Großherzog-Friedrich-Str. 47  
66111 Saarbrücken  
[www.agl-online.de](http://www.agl-online.de)

**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 und Layout**  
Stephanie Bächle, agl | Hartz · Saad · Wendl

Bielefeld, 13. Mai 2013



# Inhalt

Vorworte	5
1. StadtBahn 2030 – Worum geht es?	8
2. Wie können Sie sich an den Planungen beteiligen?	10
3. Informationen zum StadtBahn-Ausbau	14
3.1 Der Blick zurück	14
3.2 Der Blick nach vorne	14
3.3 Die Voruntersuchungen zum StadtBahn-Ausbau	16
3.4 Gesamtstädtische Fragestellungen und notwendige Entscheidungen	18
4. Die Linien	24
4.1 Heepen / Innenstadt	24
4.2 Hillegossen	30
4.3 Sennestadt	32
5. Wichtige Planungen der Stadt Bielefeld	38
6. Ansprechpartner	40
Fotos, Abbildungen und Karten	40

## Wozu ein Werkstatthandbuch?

Mit dem Werkstatthandbuch möchten wir Ihnen den Einstieg in den Kommunikationsprozess und das Beteiligungsverfahren ZUKUNFT MOBIELEFELD erleichtern.

Wir haben für Sie Fakten und Grundlagen zusammengetragen, die Ihnen einen Überblick über die geplanten Maßnahmen zum Stadtbahn-Ausbau vermitteln. Zudem zeigen wir Ihnen auf, welche Möglichkeiten Sie haben, sich am Planungsprozess zu beteiligen.

Dieses Handbuch liegt Ihnen nun in einer Version 1.0 vor. Es wird im Laufe des gemeinsamen Arbeitsprozesses fortgeschrieben. Gedruckte Versionen werden fortlaufend nummeriert (1.0, 2.0 ...). Nur online verfügbare Versionen erkennen Sie an der Nummerierung hinter dem Punkt (1.2, 1.3 ...). Geben Sie uns bitte Rückmeldungen zu Aufbau, Struktur und Inhalt, damit wir Sie möglichst verständlich und umfassend informieren können.

Das Werkstatthandbuch finden Sie zum Download unter [www.zukunftmobielefeld.de](http://www.zukunftmobielefeld.de) oder in einer gedruckten Version im Service-Center am Jahnplatz oder im moBiel-Haus.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Andrea Hartz (agl)  
für das Prozessteam ZUKUNFT MOBIELEFELD



## Vorwort des Oberbürgermeisters Pit Clausen

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

der öffentliche Nahverkehr ist gut für unsere Stadt! Ob für den sicheren Schulweg unserer Kinder, für die zuverlässige Fahrt zum Arbeitsplatz oder als bequemes Verkehrsmittel in der Freizeit: Busse und Bahne ermöglichen allen Bielefelderinnen und Bielefeldern gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Gerade vor dem Hintergrund demografischer, ökonomischer und ökologischer Entwicklungen bieten Bus und Bahn eine unverzichtbare Alternative zum Individualverkehr.

Jetzt haben wir die Chance, diese umweltfreundliche Lebensader unserer Stadt weiter zu stärken. Mit dem Stadtbahn-Ausbau haben wir langfristig das ambitionierte Ziel, gut 30 bis 40 Millionen mehr Fahrgäste jährlich zu gewinnen. Das sorgt für noch mehr Lebensqualität in unserer Stadt.

Sie können mitentscheiden, wie wir den Verkehr in unserer Stadt zukunftsfähig gestalten. Wir, die Stadt Bielefeld und moBiel, laden Sie herzlich ein, daran mitzuarbeiten!



*Pit Clausen*

Pit Clausen

Oberbürgermeister

## Vorwort des Beigeordneten und Dezernenten für Planen / Bauen Gregor Moss



Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger,

der jetzt anstehende Stadtbahn-Ausbau bietet zahlreiche städtebauliche Chancen: Wohnquartiere erhalten eine attraktive Anbindung an ein komfortables Verkehrssystem, Straßenzüge werden im Zuge des Umbaus gestalterisch aufgewertet, neue Verkehrslösungen entlasten unsere Straßen vom Individualverkehr. Das alles steigert die Attraktivität unserer Stadt.

Zudem stärkt ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz den Wirtschaftsstandort Bielefeld. Eine Studie von TNS Infratest belegt: Drei Viertel der befragten Unternehmen messen Bus und Bahn eine große Bedeutung für die Wirtschaft der Region bei. Auch weil die gute Erreichbarkeit mit Bus und Bahn für Unternehmen ein wichtiger Standortfaktor ist: Kunden erreichen sie bequem und ohne Parkplatzsorgen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommen schnell, pünktlich und kostengünstig an den Arbeitsplatz. Ein wichtiger Faktor im Wettbewerb um Fachkräfte.

Gemeinsam wollen wir unsere Stadt jetzt noch attraktiver gestalten. Machen Sie mit!



Gregor Moss,

Beigeordneter, Dezernat Planen / Bauen

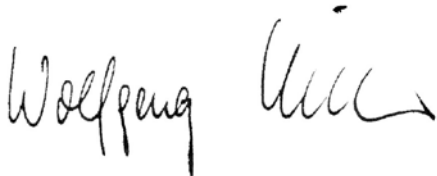
## Vorwort des Geschäftsführers der moBiel GmbH Wolfgang Brinkmann

Liebe Bielefelderinnen und Bielefelder,

mit dem geplanten Stadtbahn-Ausbau haben wir Großes vor. Doch es lohnt sich. Denn der Ausbau der Stadtbahn – des Rückgrats unseres Nahverkehrs – ist wirtschaftlich sinnvoll. Die Erfahrung der letzten 20 Jahre zeigt uns: Jeder Ausbau sorgt für deutliche Fahrgastzuwächse – und damit für eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit.

Betriebswirtschaftlich gesehen profitiert davon unter anderem der umfangreiche Busverkehr unserer Flächenstadt Bielefeld, der über diese Einnahmen mitfinanziert wird. Und volkswirtschaftlich? Der Nutzen für die Allgemeinheit liegt ein Vielfaches über dem, was guter Nahverkehr kostet. Für Köln wurde mal errechnet: Jedem in den Nahverkehr investierten Euro steht dort ein volkswirtschaftlicher Nutzen von 5,30 Euro gegenüber. Angesichts knapper Kassen gibt es also nur ein Fazit: Das Geld für den Ausbau des Nahverkehrs ist gut investiert.

Bringen Sie Ihre Wünsche und Anregungen im Bürgerdialog ein. So können die Planerinnen und Planer diese Aspekte frühzeitig berücksichtigen – das erspart Fehlplanungen. Unser gemeinsames Ziel: die bestmögliche Lösung für Bielefeld.



Wolfgang Brinkmann

Geschäftsführer moBiel GmbH



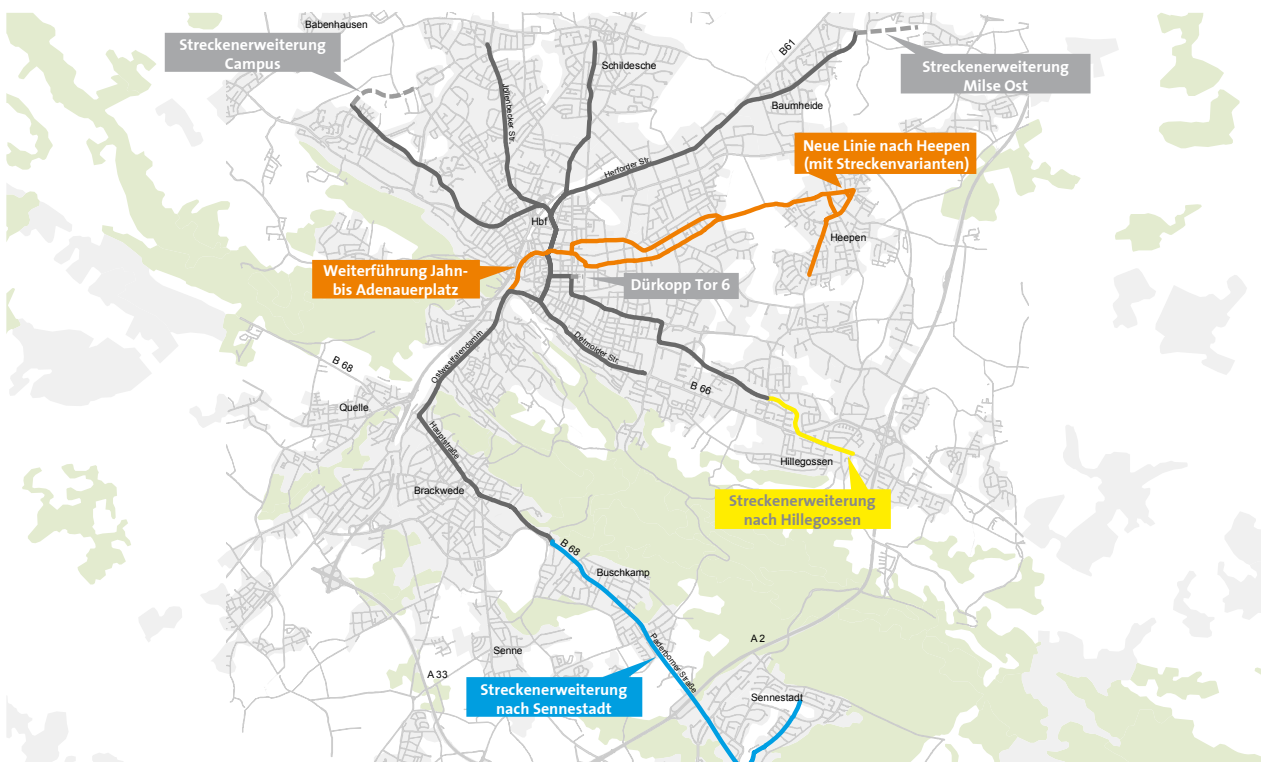
# 1. StadtBahn 2030 – Worum geht es?

Die Qualität der Mobilität in einer Stadt steigt mit einem dichten Nahverkehrsnetz und kurzen Wartezeiten – wie der Erfolg der Bielefelder Stadtbahn zeigt. Die Stadt Bielefeld und die moBiel GmbH planen deshalb, das Streckennetz der Stadtbahn für die Bürgerinnen und Bürger in Bielefeld bis 2030 um weitere 60% auszubauen. Die Verlängerung der Linie 4 zum Hochschulcampus und der Linie 2 nach Milse Ost sowie die Endstation der Linie 4 in Dürkopp Tor 6 sind in der Planung bereits weit fortgeschritten. Im Mittelpunkt des Beteiligungsverfahrens zu den weiteren Ausbauplanungen stehen derzeit die drei wirtschaftlich relevanten Streckenerweiterungen in die Stadtteile Heepen, Hillegossen und Sennestadt. Zudem soll – da die Kapazität des Stadtbahntunnels ausgelastet ist – die Innenstadt mit einer oberirdischen Verbindung von Jahn- und Adenauerplatz besser erschlossen und die Linie nach Heepen an das Stadtbahn-Netz angebunden werden.

Die geplanten Maßnahmen tragen entscheidend zu einer Aufwertung und Stärkung der Leistungsfähigkeit des bestehenden ÖPNV-Netzes in Bielefeld bei. Gleichzeitig bergen die Streckenerweiterungen Konfliktpotenzial, da sie auch durch dicht bebaute Stadtteile und enge Straßenzüge führen. Hier sind vor allem Fragen der städtebaulichen Integration der Stadtbahn, aber auch die Nutzungsansprüche anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes zu berücksichtigen.

Die Stadt Bielefeld und die moBiel GmbH wollen die Bielefelder Stadtbevölkerung an den Ausbauplanungen aktiv beteiligen. Deshalb hat der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld die Begleitung der technischen

Stadtbahn-Ausbau in Bielefeld: Das Zielnetz 2030 und die Strecken des Beteiligungsverfahrens nach Heepen, Sennestadt und Hillegossen



Planung durch einen öffentlichen Kommunikationsprozess befürwortet und in einem Mandat beschlossen, dass die dort erarbeiteten Ergebnisse in den politischen Abwägungsprozess aufgenommen werden.

Stadtbahn-Ausbau und Beteiligungsprozess heißen nun ZUKUNFT MOBIELEFELD. Ziel ist es, die Bevölkerung über den Stadtbahn-Ausbau zu informieren, Entscheidungen transparent darzulegen, kritische Aspekte mit der Bevölkerung zu diskutieren und so die Ausbauplanung gemeinsam zu optimieren. Es gibt viel zu besprechen: Warum ist die Systementscheidung zwischen Niederflur- und Hochflurtechnik wichtig? Welche Trassen und Trassenvarianten stehen zur Diskussion? Was passiert konkret vor Ort? Wie bindet sich der Stadtbahn-Ausbau in die Programme und Vorhaben zur Stadtentwicklung ein? Welche Rahmenbedingungen werden durch Förderprogramme gesetzt? Was bedeutet ZUKUNFT MOBIELEFELD für die Bielefelder Innenstadt?

Für die kommende Phase des Beteiligungsprozesses ZUKUNFT MOBIELEFELD stehen folgende Fragestellungen und Entscheidungen an:

- Auf gesamtstädtischer Ebene steht die Systementscheidung (Hoch- oder Niederflur) der Streckenverlängerungen nach Heepen und Sennestadt im Vordergrund. Die Entscheidung hat erhebliche Auswirkungen auf einzelne Streckenabschnitte nach Sennestadt und Heepen, aber auch auf die betriebliche Organisation des Gesamtnetzes und für neue Netzkonzepte. Es gilt, die Entscheidung im Beteiligungsverfahren transparent darzustellen und Anregungen für die konkrete Ausgestaltung zu sammeln.
- Die Vorzugstrasse der Streckenverlängerung nach Hillegossen (in Hochflurtechnik) ist bis zum Haltepunkt Wappenstraße politisch entschieden und in ihrer Planung bereits weiter fortgeschritten. Eine mögliche Weiterführung durch den Ortsteil Hillegossen in Richtung der Autobahn A2 soll durch eine intensive Bürgerbeteiligung erörtert werden. Daher befassen wir uns im Beteiligungsverfahren mit der Optimierung der beschlossenen Trasse bis zur Wappenstraße sowie der weiteren planerischen Umsetzung bis zu einer möglichen Endhaltestelle im Bereich der A2.
- Bei der Ausbaustrecke nach Sennestadt wird es zunächst um die Konkretisierung der Trasse gehen. Grundlage ist die aktuell vorliegende Machbarkeitsstudie Senne/Sennestadt, über die die Bürger informiert werden sollen. In einem zweiten Schritt werden einzelne Aspekte der Trasse im Dialog mit den Bürgern konkretisiert und optimiert. Die Machbarkeitsstudie empfiehlt eine Verlängerung der Strecke bis zur Württemberger Allee.
- Für die neue Linie nach Heepen sind für einige Streckenabschnitte unterschiedliche Varianten möglich. Für den Streckenabschnitt vom Stadtzentrum bis Ortseingang Heepen wurden, nach Überprüfung einer Vielzahl von Varianten, im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zwei Alternativen empfohlen; im Ortskern Heepen stehen gleichfalls alternative Streckenführungen zur Diskussion.
- Eng verbunden mit der neuen Strecke nach Heepen ist deren Weiterführung vom Jahnplatz zum Adenauerplatz. Dies ermöglicht die Anbindung an das bestehende Stadtbahn-Netz sowie im Besonderen an die Linie 1 nach Senne und in Fortführung nach Sennestadt. Durch diese oberirdische Streckenführung wird eine vom bestehenden Stadtbahntunnel unabhängige alternative Erschließung der Innenstadt geschaffen.

### **Systementscheidung Hoch- oder Niederflur**

### **Streckenverlängerung nach Hillegossen**

### **Ausbaustrecke nach Sennestadt**

### **Neue Linie nach Heepen**

### **Linienführung durch die Innenstadt**

## 2. Wie können Sie sich an den Planungen beteiligen?



Mit dem Kommunikations- und Beteiligungsprozess ZUKUNFT MOBILEFELD sollen möglichst viele Bürgerinnen und Bürger erreicht werden. Aus diesem Grund bietet der Kommunikationsprozess ein vielfältiges Angebot, das individuell genutzt werden kann.



Kernstücke sind die Bürgerforen für die Gesamtstadt und die Werkstattwochen mit ihrem vielfältigen Beteiligungsangebot für die einzelnen Ausbauplanungen. Die Teilnahme an den Veranstaltungen steht allen Interessierten offen. Daneben wird es Angebote für Betroffene bzw. spezifische Gruppen wie beispielsweise Anwohner oder Einzelhandel geben. Über die projektiogene Website [www.zukunftmobilefeld.de](http://www.zukunftmobilefeld.de) gelangen Interessierte zu moderierten Online-Diskussionen und können ihre Anregungen auch bequem von zu Hause aus einbringen.



### Bürgerforen

Die Bürgerforen finden ein- bis zweimal jährlich an einem Samstag statt und richten sich an alle, die sich informieren und mitdiskutieren möchten. Hier stehen grundsätzliche Themen und Fragestellungen wie zum Beispiel die Systementscheidung zwischen Nieder- und Hochflurtechnik im Mittelpunkt. Wir berichten über die Planungsfortschritte auf gesamtstädtischer Ebene, über die teilräumlichen Planungen nach Heepen, Sennestadt und Hillegossen und insgesamt über die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses.



### Werkstattwochen

In unseren Werkstattwochen, die wir zwischen den Bürgerforen anbieten, treffen wir Sie vor Ort. Hier können Sie aktiv mitgestalten. Wir wollen mit Ihnen gemeinsam Fragen im Vorfeld erörtern, die sich beim Bau der neuen Linien nach Heepen oder der Verlängerung 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 Alternativvorschläge. 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. Im Rahmen von Bürgersprechstunden können Sie sich direkt informieren und Ihr Anliegen vorbringen.



### Online-Diskussion

Im Rahmen der Online-Diskussionsphasen können Sie bequem von zu Hause aus an unserer moderierten Online-Diskussion teilnehmen. Bringen Sie Ihre Anregungen ein und diskutieren Sie mit! Alle Informationen rund um die Teilnahmemöglichkeiten finden Sie auf [www.zukunftmobilefeld.de](http://www.zukunftmobilefeld.de).



◀ Impressionen vom 1. Bürgerforum Stadtbahn-Ausbau am 27. April 2013



## Ziele des Kommunikationsprozesses

- Breit angelegter Beteiligungsprozess
- Konstruktiver Planungsdialog mit der Bielefelder Stadtbevölkerung
- Optimierung der bisherigen Planung
- Erhöhung von Akzeptanz und Realisierbarkeit der Streckenerweiterungen
- Transparente und nachvollziehbare Aufbereitung von Planungsentscheidungen

### 1. Bürgerforum StadtBahn-Ausbau

Am 27. April 2013 fand im Alten Rathaus in Bielefeld die Auftaktveranstaltung des Beteiligungsprozesses statt. Mehr als 500 Bürgerinnen und Bürger informierten sich über das Verfahren und die Streckenerweiterungen. An den Infoinseln wurden zahlreiche Anregungen dokumentiert; sie fließen in den weiteren Prozess ein.

### Online-Diskussion

vom 13. bis 17. Mai 2013

### 1. Werkstattwoche

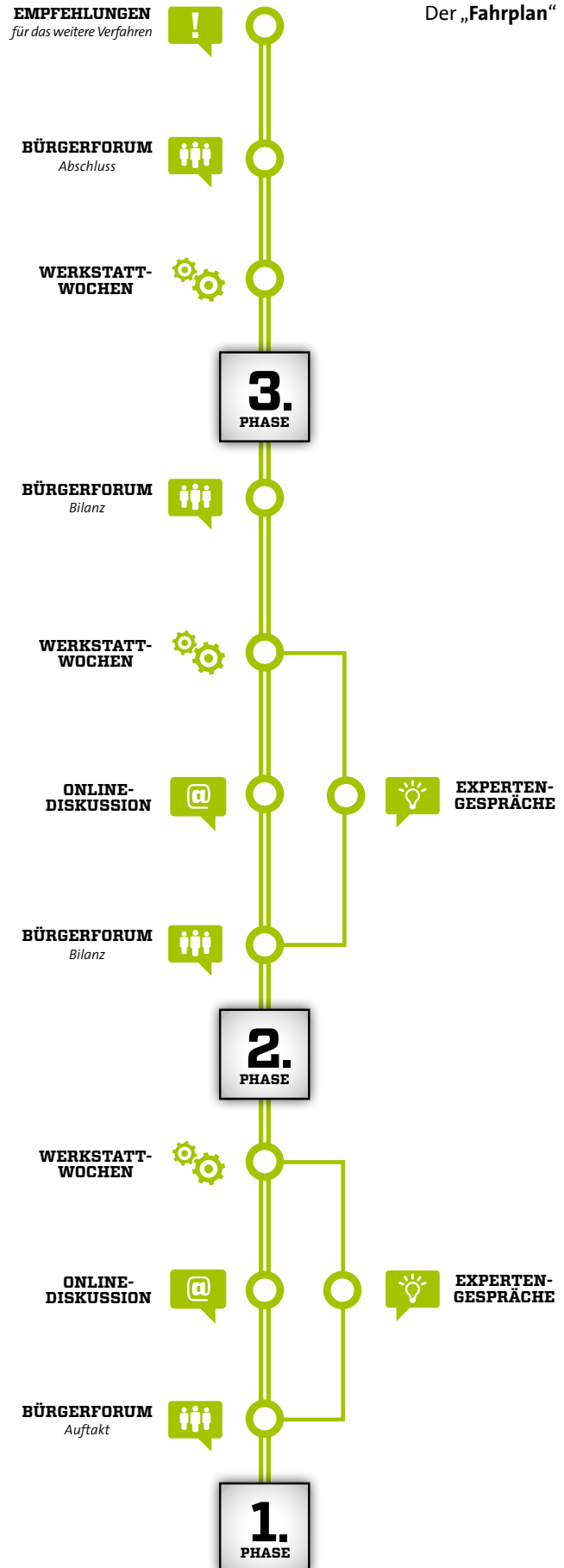
vom 2. bis 5. Juni 2013

### 2. Werkstattwoche

vom 3. bis 6. Juli 2013



## Der „Fahrplan“



**Projekträger** sind die Stadt Bielefeld und die moBiel GmbH. Für die Konzeption und Strukturierung des Beteiligungsverfahrens ZUKUNFT MOBIELEFELD wurde ein externes **Prozessteam** beauftragt, das auch für die Moderation und Dokumentation der Veranstaltungen wie auch für das Informationsmanagement verantwortlich ist. Den Auftrag übernahm die Planungsgruppe agl | angewandte geographie, landschafts-, stadt- und raumplanung aus Saarbrücken in Kooperation mit BPW baumgart+partner, stadt- und regionalplanung aus Bremen und der Zivilarena GmbH aus Berlin.

Der „**Lenkungskreis**“ dient der Prozesssteuerung sowie der Vorbereitung der Veranstaltungen und strategischen Entscheidungen. Beteiligt sind Vertreter der moBiel GmbH, der Stadtverwaltung und des Prozessteams. Der „**Koordinierungskreis 2030**“ begleitet sowohl das Kommunikations- und Beteiligungsverfahren als auch den Planungsprozess zum Stadtbahn-Ausbau. Die Vertreter aus Politik, Aufsichtsrat von moBiel und Verwaltung agieren als Multiplikatoren und Schnittstelle zu den politischen Gremien der Stadt.

### **Berücksichtigung der Ergebnisse im politischen Entscheidungsprozess**

Im Kommunikations- und Beteiligungsprozess werden die Bürger informiert und die Stadtbahnplanungen diskutiert. Ziel ist zum einen eine umfassende und transparente Information zu allen Aspekten der Stadtbahn-Planung. Zum anderen geht es darum, Anregungen und Vorschläge der Bevölkerung zu sammeln, zu erörtern und gemeinsam an einer Optimierung der Stadtbahn-Planung zu arbeiten. Dies gilt insbesondere für diejenigen Aspekte, die für einen offenen Bürgerdialog zur Diskussion stehen und zu denen alternative Vorschläge erarbeitet werden können. Der Kommunikationsprozess orientiert sich dabei an den politischen Vorgaben, die auch für den Beteiligungsprozess die Handlungsspielräume definieren.

Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens werden von der Verwaltung und moBiel geprüft, erläutert, dargestellt und in die politischen Beratungen eingebracht. **Die politischen Gremien der Stadt verpflichten sich dazu, die Ergebnisse der Beteiligungsverfahren ernsthaft in die Entscheidungsfindung einzubeziehen. In einem transparenten Abwägungsverfahren werden die Anregungen aus der Bürgerschaft geprüft. Abweichende Entscheidungen werden begründet. Die politisch verantwortlichen Gremien der Stadt bleiben als demokratisch legitimierte Organe in ihren Entscheidungen unabhängig.**

Ein vom Stadtentwicklungsausschuss **einstimmig beschlossenes Mandat** beschreibt die Grundzüge und Struktur des Kommunikations- und Beteiligungsprozesses und stellt eine Selbstverpflichtung der politischen Gremien zur Berücksichtigung der Ergebnisse des Prozesses im Zuge der Entscheidungsfindung dar. Es setzt die den Kommunikationsprozess begleitenden Vertreter der Stadtverwaltung und von moBiel in die Lage, den Prozess im gemeinsamen Verständnis mit den Verantwortlichen und Entscheidungsträgern durchzuführen, und klärt das Zusammenwirken der Bürgerbeteiligung mit den politischen Entscheidungen.



## Wie können Sie sich informieren?

Wir möchten Ihnen eine transparente und aktuelle Informationsbasis zum Vorhaben wie auch zum Beteiligungsprozess ermöglichen. Daher haben wir die **Projekt-Website** [www.zukunftmobielefeld.de](http://www.zukunftmobielefeld.de) aufgebaut. Hier können Sie sich regelmäßig über Veranstaltungen, Projektfortschritte und Ergebnisse informieren.

Für alle Veranstaltungen erarbeiten wir **Dokumentationen**, die Sie auf [www.zukunftmobielefeld.de](http://www.zukunftmobielefeld.de) zum Download finden. Daneben spiegeln regelmäßige **Info-Briefe**, die sich wie ein roter Faden durch den gesamten Prozess ziehen, die Ergebnisse der gemeinsamen Arbeit und den Planungsfortschritt wider. So können sich auch nicht direkt Beteiligte jederzeit über den Stand der Dinge informieren.

# www.zukunftmobielefeld.de

**ZUKUNFT MOBILEFELD.**  
Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

ZUKUNFT MOBILEFELD | Heepen | Sennestadt | Hillegossen

**UM WAS GEHT ES?**

**Adenauerplatz**  
für plus  
1 Lehnwärschhof in 1 min  
1 Senne in 7 min

Die Qualität der Mobilität in einer Stadt steigt mit einem dichten Nahverkehrs-Netz und kurzen Wartezeiten. Wir, die Stadt Bielefeld und die moBiel GmbH, wollen deshalb das Streckennetz der StadtBahn für die Bürgerinnen und Bürger in Bielefeld um weitere 60% ausbauen. Damit Sie bequemer einsteigen und schneller ankommen.

Unsere Planungen sind an einem Punkt angekommen, an dem wir Ihre Vorstellungen zum StadtBahn-Ausbau kennenlernen wollen. Daher haben wir das Projekt ZUKUNFT MOBILEFELD ins Leben gerufen. Unterstützen Sie uns bei der Planung! Dazu bieten wir Ihnen vielfältige Beteiligungsangebote zum Mitdenken und Mitgestalten. Steigen Sie ein! Gestalten Sie mit an Ihrer ZUKUNFT MOBILEFELD!

Alle Veranstaltungshinweise, Informationen und Ergebnisse finden Sie auf dieser Website.

**Infobrief bestellen**

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

**Termine**  
13. – 27. MAI 2013  
**Online-Diskussion**  
Flyer herunterladen

**Dokumentation**

- Lageplan Senne 1
- Lageplan Senne 2
- Lageplan Senne 3
- Lageplan Senne 4
- Lageplan Sennestadt 1
- Lageplan Sennestadt 2
- Lageplan Sennestadt 3
- Lageplan Sennestadt 4
- Lageplan Sennestadt 5
- Machbarkeit Heepen 1
- Machbarkeit Heepen 2
- Machbarkeit Heepen 3
- Mandat ZUKUNFTMOBILEFELD
- Potenzialanalyse
- Präsentation in BV Senne
- Präsentation in BV Sennestadt
- Rat der Stadt zu 2030

**THEMEN UND DISKUSSIONSPUNKTE**

**WIE KÖNNEN SIE MITGESTALTEN?**

**BÜRGERFOREN**

**WERKSTATTWOCHEN**

**ONLINE-DISKUSSIONEN**

## 3. Informationen zum StadtBahn-Ausbau

### 3.1 Der Blick zurück

Am 20. Dezember 1900 fuhr die erste „Elektrische“ auf der ersten Bielefelder Straßenbahnlinie von Schildesche nach Brackwede. Damit begann eine neue Ära der Mobilität. Nun war man nicht mehr nur zu Fuß, mit der Kutsche oder dem Rad in der Stadt unterwegs, sondern konnte auf die Straßenbahn umsteigen.

Allerdings bekam diese bald Konkurrenz: 1950 gab es in Deutschland bereits 580.000 Pkw mit stark steigender Tendenz. Bis 1970 erhöhte sich diese Zahl auf das Zwanzigfache. Der Straßenbau wurde massiv vorangetrieben. Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr brachen dramatisch ein. Eine Reihe von Städten gaben Straßenbahnlinien auf, z.T. bis hin zur kompletten Stilllegung des gesamten Straßenbahnsystems, z.B. Münster 1954, Aachen 1974 oder Hamburg 1978.

Nicht so in Bielefeld: Der Stadtrat beschloss 1955, das Straßenbahnsystem zu erhalten und zu erweitern. 1966 fiel der Beschluss, einen Straßenbahnabschnitt in der Herforder Straße unterirdisch zu führen. Die erste Tunnelfahrt fand am 21. September 1971 statt. Noch 1970 beschloss der Rat der Stadt Bielefeld, den schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr nach dem Vorbild der Ruhrgebietsstädte als Stadtbahn zu planen und zu bauen. Dies war eine kluge und zukunftsweisende Entscheidung für die Stadt, insbesondere aus heutiger Perspektive mit Blick auf CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Zuge des Klimaschutzes oder die notwendige Entlastung der Innenstädte vom motorisierten Individualverkehr.

Erst in den 1990er Jahren trug die weitreichende Entscheidung von 1970 Früchte: Die Fahrgastzahlen nahmen wieder deutlich zu. Befördert wurde diese Entwicklung durch den Ausbau des Tunnels, die Bevorrechtigung der Stadtbahn an allen Ampeln, barrierefreie Zugänge durch Aufzüge und Rolltreppen, den 10-Minuten-Takt auf allen Stadtbahn- und den Hauptbuslinien von 6 bis 20 Uhr, moderne Stadtbahn-Wagen oder auch den Neubau der Linie 4 zur Uni im Jahr 2000. Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs in Bielefeld wurde so seit 1990 konsequent ausgebaut. Davon profitiert die Stadt bis heute.

### 3.2 Der Blick nach vorne

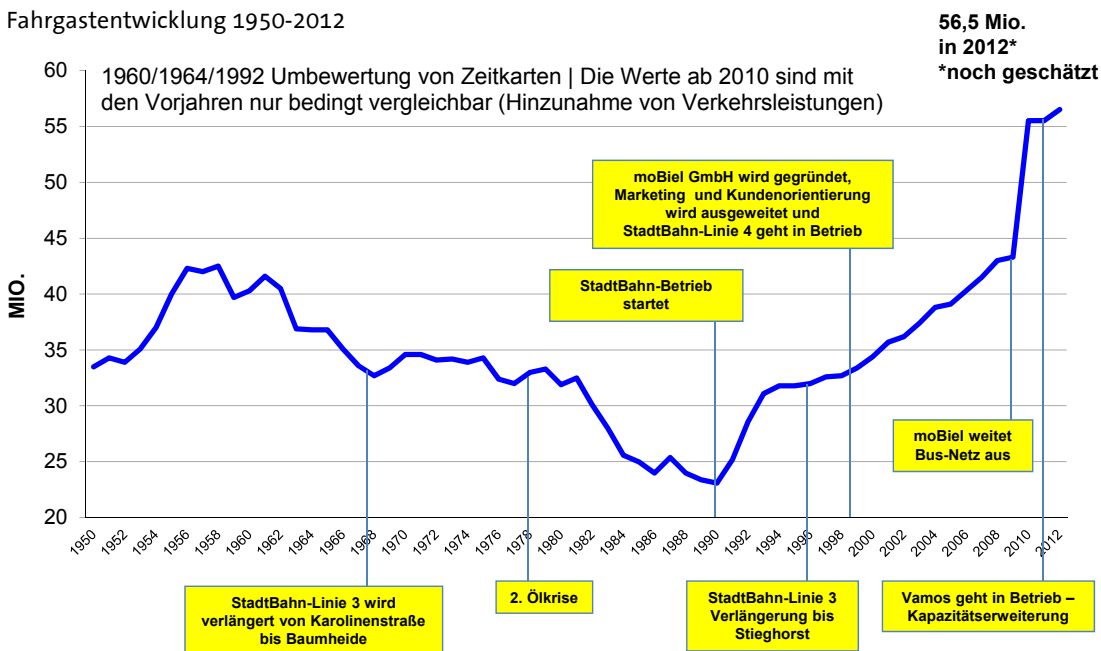
Was erwartet uns in Zukunft? Im Zuge des demographischen Wandels wird die Bevölkerung in Bielefeld um weniger als 4% abnehmen. Im Einzugsbereich des Oberzentrums Bielefeld wird sogar ein leichter Zuwachs prognostiziert (etwa 0,6%). Die Bevölkerung wird generell älter und stellt damit neue Forderungen an Mobilität in der Stadt. Auch die steigenden Lebenshaltungskosten und hohe Benzinpreise in Verbindung mit der Ausweitung des Niedriglohnssektors sind wichtige Aspekte bei der Neuausrichtung der Mobilität in Städten. Mit dem gesellschaftlichen Wandel deutet sich an, dass umweltfreundliche und bezahlbare Verkehrsmittel auch in Zukunft eine immer wichtigere Rolle spielen werden.



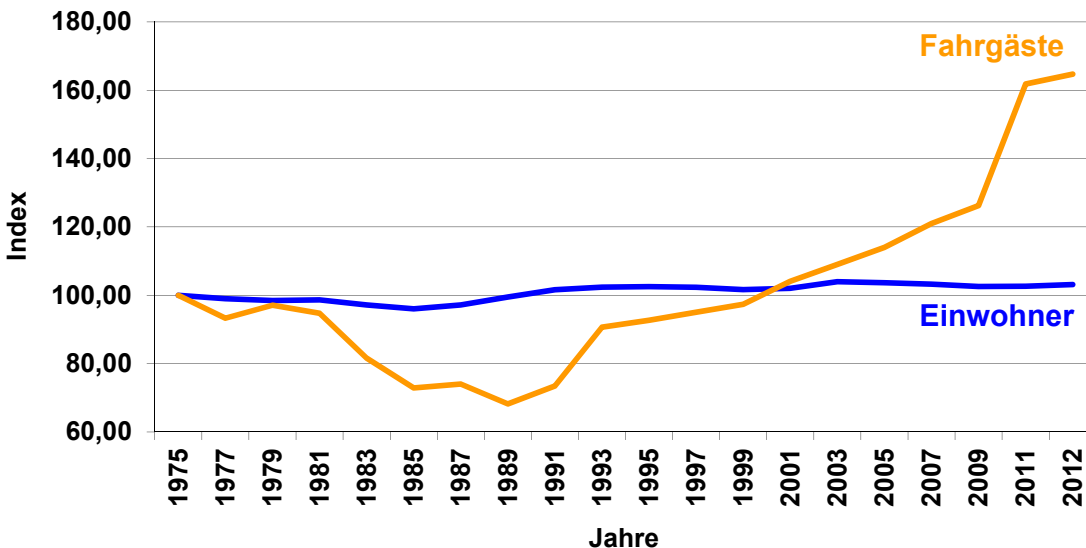
Die Überlegungen, wie sich urbane Mobilität zukünftig ausgestalten lässt, führten zum Konzept moBiel 2030. Dieses sieht einen deutlichen Ausbau des vorhandenen Stadtbahn-Systems vor. Ziel ist unter anderem, die Fahrgastzahlen um mehr als 100% auf 80 bis 100 Mio. beförderte Personen pro Jahr zu steigern. Ein gutes Beispiel ist die Stadt Freiburg: Hier werden bei knapp über 200.000 Einwohnern mehr als 71 Mio. Fahrgäste pro Jahr befördert. Der Ausbau der Stadtbahn und viele flankierende Maßnahmen sollen den Weg für eine nachhaltige Stadtentwicklung in Bielefeld bereiten.

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur für die Bielefelder Stadtbahn ist eine wesentliche Voraussetzung für das Gelingen des Gesamtkonzeptes „moBiel 2030“, da mit einem Systemwechsel von Bus- auf Stadtbahn-Verkehr erfahrungsgemäß Fahrgastzahlen deutlich erhöht und Nutzergruppen ausgeweitet werden können.

Fahrgastentwicklung 1950-2012



Die Fahrgastentwicklung korreliert nicht mit der Entwicklung der Einwohnerzahlen, d.h. auch bei stagnierenden Einwohnerzahlen lässt sich das Fahrgastaufkommen steigern



## 3.3 Die Voruntersuchungen zum Stadtbahn-Ausbau

Seit Ende 2011 liegt eine Potenzialanalyse vor, die 15 verschiedene Ausbaumaßnahmen im gesamten Bielefelder Stadtgebiet miteinander verglichen hat. Im Rahmen der Potenzialanalyse werden die zu erwartenden Fahrgastzahlen, die daraus erzielten Einnahmen sowie die voraussichtlichen Bau- und Betriebskosten abgeschätzt. Aus diesen Angaben wird dann ermittelt, ob sich die neue Stadtbahnstrecke wirtschaftlich rechnet. Zur Bewertung wurden Trassen hinsichtlich Streckenführung sowie Anzahl und Lage der Haltestellen festgelegt und ein für Fahrgäste attraktives und für das Verkehrsunternehmen wirtschaftliches Betriebskonzept erarbeitet. Mittels standardisierten Kostensätzen wurden die Investitions- und Betriebskosten ermittelt und den zu erwartenden Erlösen in Abhängigkeit von der Fahrgastprognose gegenübergestellt.

### Kriterien zur Bewertung der StadtBahn-Linien

- **Infrastruktur:** Festlegung der Trasse (Streckenführung, Anzahl und Lage der Haltestellen) und Anbindung wichtiger Quell- und Zielorte
- **Betriebskonzept:** Entwicklung eines für Fahrgäste attraktiven und für das Verkehrsunternehmen wirtschaftlichen Betriebskonzeptes
- **Kosten:** Ermittlung der Investitionskosten mit standardisierten Kostensätzen und der Betriebskosten
- **Nachfrage** und zu erwartende Erlöse abhängig von der Fahrgastprognose

### Ergebnis der Potenzialanalyse

- Stadtbahn-Maßnahmen sind erst ab 1.800-2.000 erschlossene Einwohner je Kilometer Strecke verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll.
- Der Zuschussbedarf pro Fahrgast beträgt aktuell in Bielefeld im Durchschnitt 30 Cent.
- Die Ausbaustrecken Heepen, Stieghorst und Sennestadt liegen unter dem durchschnittlichen Zuschussbedarf bzw. kommen ganz ohne Defizit aus und sind somit besonders wirtschaftlich. Sie werden zum weiteren Ausbau empfohlen.

Als Ergebnis definiert die Potenzialanalyse ein Zielnetz für das Jahr 2030 und zeigt die Stadtbahnerweiterungen auf, die aufgrund ihrer verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung zur weiteren Umsetzung geeignet sind. Die bevorzugten Ausbaustrecken Heepen, Hillegossen (Maßnahme 4 „Stieghorst“) und Sennestadt liegen unter dem durchschnittlichen Zuschussbedarf von 30 Cent bzw. kommen ganz ohne Defizit aus. Sie sind somit besonders wirtschaftlich und werden zum weiteren Ausbau empfohlen.

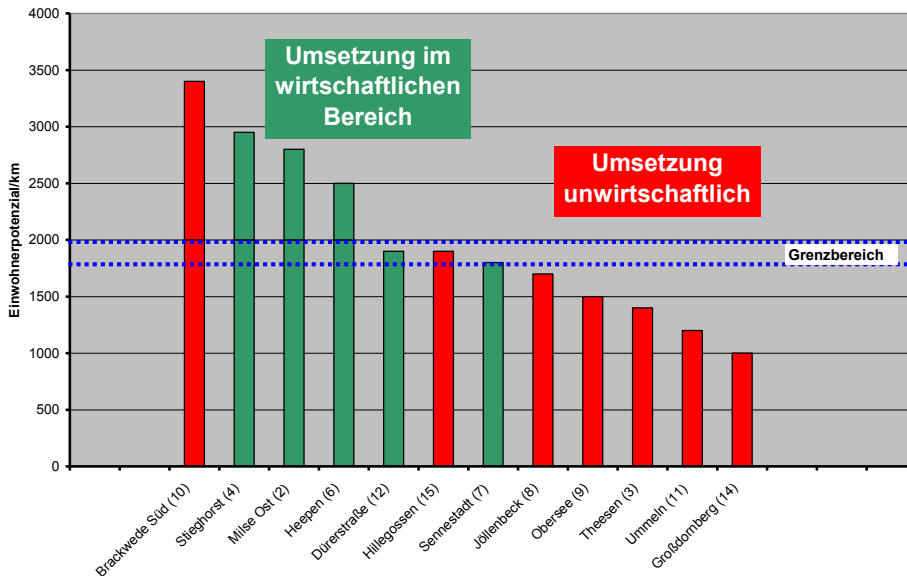
Zu der Verlängerung der Linie 4 zum Hochschulcampus, der Linie 2 nach Milse Ost und Endstation der Linie 4 in Dürkopp Tor 6 liegen politische Beschlüsse vor. Planverfahren sind eingeleitet. Die Verlängerung der Linie 3 über Babenhausen zur Uni und der Netzschluss von Sieker nach Sieker-Mitte werden als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

Für die unter den aktuellen Rahmenbedingungen als weniger wirtschaftlich eingeschätzte Linie nach Jöllenbeck wird – mit Weitblick für veränderte Rahmenbedingungen, z.B. eine weniger automobilen Zukunft – vorsorglich zusätzlich eine Trasse freigehalten.

Anfang 2012 wurden die Ergebnisse in allen Bezirksvertretungen der Stadt öffentlich vorgestellt und diskutiert. Am 2. Mai 2012 hat der Stadtentwicklungsausschuss den einstimmigen Beschluss gefasst, auf Basis verschiedener Studien sowie der Empfehlungen aus den Bezirksvertretungen die technischen Planungen fortzuführen.

Detailplanungen zu den Strecken wurden noch nicht ausgearbeitet, auch wenn es durch das frühe Vorlegen von Karten und Abbildungen in der Potenzialanalyse und ersten öffentlichen Veranstaltungen sowie natürlich Vorlagen für die Politik so erscheinen mag.

Im Rahmen des Kommunikations- und Beteiligungsprozesses ZUKUNFT MOBIELEFELD sollen die Ausbauplanungen nach Heepen, Sennestadt und Hillegossen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern konkretisiert werden.



Ergebnis der Potenzialanalyse: Einwohnerpotenzial in Abhängigkeit der Maßnahme

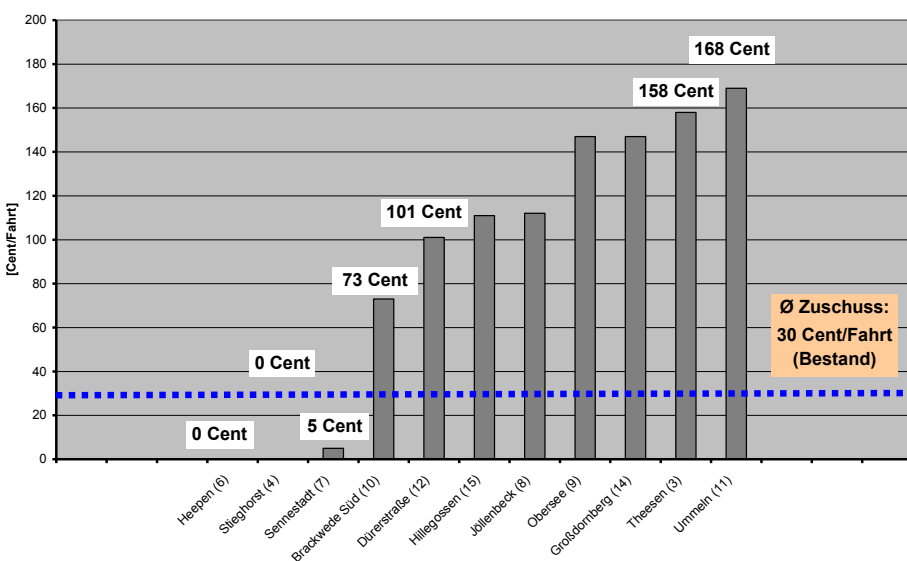
**Hinweise zu den Abbildungen:**

Die Maßnahme 10 „Brackwede Süd“ weist eine hohe Einwohnerzahl je km Streckenlänge auf. Diese Trasse sollte daher für zukünftige Planungen freigehalten werden.

Für Hillegossen wurden unterschiedliche Varianten geprüft:

Maßnahme 15 führt über die Detmolder Straße; sie ist unwirtschaftlich.

Maßnahme 4 ist die Verlängerung der Linie 3 ab Stieghorst; diese Planung ist Gegenstand von ZUKUNFT MOBIELEFELD



Ergebnis der Potenzialanalyse: Zuschussbedarf je zusätzlicher Fahrgastfahrt



## 3.4 Gesamtstädtische Fragestellungen und notwendige Entscheidungen

Steigende Fahrgastzahlen führen zur Taktverdichtung auf mehreren Stadtbahn-Linien. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit leiden unter fehlenden „Pufferzeiten“ – das sind Zeitreserven, um Verspätungen auszugleichen. Dies trifft insbesondere für den morgendlichen Berufsverkehr zwischen 7 und 8 Uhr auf der Stammstrecke zu. Der geplante Stadtbahn-Ausbau schafft hier in Kombination mit neuen Fahrzeugen eine deutliche Entlastung, auch bei weiter steigenden Fahrgastzahlen.

Ein grundsätzliches Problem stellt in diesem Zusammenhang der Tunnel dar. Der ist mit je nur einem Gleis pro Richtung der entscheidende Engpass des Netzes. Hier werden bereits heute über 450 Fahrten pro Tag und Richtung abgewickelt: Damit sind die Kapazitätsgrenzen erreicht. Eine weitere Taktverdichtung kann der Tunnel nicht mehr aufnehmen. Das bedeutet, dass der Ausbau der Stadtbahn im Bereich Kesselbrink – Jahnplatz – Adenauerplatz oberirdisch stattfinden muss.

Auch das Depot in Sieker hat seine Kapazitätsgrenze erreicht. Jeder weitere Ausbau der Stadtbahn führt zwangsläufig dazu, dass ein zweites Depot angelegt werden muss. Dabei ist sowohl die notwendige oberirdische Netzerweiterung als auch der Bau eines weiteren Depots unabhängig von der anstehenden Entscheidung für einen Ausbau in Hoch- oder Niederflurtechnik.

### Hoch- oder Niederflurtechnik?

In den 1980er Jahren hat Bielefeld nach dem Vorbild anderer Städte ein Stadtbahn-System in Hochflurtechnik aufgebaut. Hochflurtechnik bedeutet, dass der Fahrzeugboden und damit der Einstieg für die Fahrgäste aufgrund der ausgereiften konventionellen Konstruktion der Wagen (Fahrzeuge auf

In eng bebauten Gebieten führen Hochbahnsteige aus städtebaulicher Sicht zu Einschränkungen, Beispiel Haltestelle Adenauerplatz



Niederflurbahnsteige sind städtebaulich leichter zu integrieren, Beispiel aus Straßburg



Drehgestellen) meist 76 cm und mehr oberhalb der Schienen liegt. Hochbahnsteige der Haltestellen besitzen oft die gleiche Höhe, damit Fahrgäste möglichst barrierefrei in die Stadtbahn einsteigen können.

Obwohl Niederflersysteme mit tiefliegenden Fußböden bereits Anfang des 20. Jahrhunderts entwickelt wurden, führen die ersten modernen Niederflurbahnen erst Anfang der 1990er Jahre. Hier sind die Fußbodenhöhen mit 35 cm und darunter deutlich niedriger; entsprechend geringere Höhen besitzen auch die Haltestellen für einen barrierefreien Einstieg. Nachteil der Niederflurtechnik, zumindest in den frühen Jahren, war der größere Verschleiß beim Fahrzeug- und Schienenmaterial, so dass sich die Niederflurtechnik erst in den Folgejahren stärker durchsetzte.

### **Wie kommt es zu der Überlegung, möglicherweise jetzt eine Niederflurtechnik einzuführen?**

Heute bietet sich durch den erheblichen Ausbau des Streckennetzes die Möglichkeit, neu zu entscheiden, ob der weitere Streckenausbau wie bisher als Hochflur- oder zukünftig als Niederflersystem ausgeführt werden soll. Die vorgesehenen Streckenlängen bei der Kombination der Trassen von Heepen über die Innenstadt nach Sennestadt lassen es auch kostenseitig zu, ein Niederflersystem einzuführen.

Aufgrund der steigenden Nachfrage und der Streckenerweiterungen muss moBiel ohnehin investieren: Neue Fahrzeuge müssen angeschafft werden, und ein weiterer Betriebshof wird notwendig. Dieser finanzielle Aufwand ist unabhängig vom Systementscheid. Die Kapazität im Tunnel ist ausgelastet, daher soll auch in der Innenstadt ein oberirdisches System zum Einsatz kommen. Hiermit entfällt der Zwang zur Nutzung eines Hochflursystems. Erfahrungen in anderen Städten wie Dortmund oder Köln zeigen, dass Städte auch mit zwei Systemen erfolgreich sind.

In Bielefeld hat sich die Hochflurtechnik grundsätzlich bewährt. Die Einführung der Niederflurtechnik kann jedoch zukünftig helfen, mit der Hochflurtechnik verbundene Problemsituationen zu entschärfen: In eng bebauten Gebieten führen Hochbahnsteige aus städtebaulicher Sicht zu Einschränkungen. Dies zeigt sich beispielsweise in der Detmolder Straße oder der Hauptstraße in Brackwede. Die Hochbahnsteige der Haltestellen führen zu Trennwirkungen zwischen den Straßenseiten oder es ist zu wenig Platz vorhanden, so dass bis jetzt auf Bahnsteige verzichtet wurde – mit der Folge, dass an diesen Haltestellen derzeit kein barrierefreier Einstieg möglich ist.

Bei Neubauvorhaben ist es nach dem aktuell novellierten Personenbeförderungsgesetz verpflichtend, 100%ige Barrierefreiheit zu gewährleisten, d.h. ein ebenerdiger Einstieg über Bahnsteige wird zwingend erforderlich. Ab 2022 soll auch im Bestand eine vollständige Barrierefreiheit gegeben sein. Das erhöht den Druck, auch in beengten Situationen ein qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot bereitzustellen.

### **Niederflersysteme besitzen deutliche Vorteile hinsichtlich der städtebaulichen Integration der Verkehrsinfrastruktur:**

Beim Niederflersystem bedarf es anstelle der bisher in Bielefeld gebauten, 86 cm hohen Hochbahnsteige einer nur knapp 30 cm hohen Bahnsteiganordnung. Damit verkürzen sich im Vergleich zur Hochflurtechnik die Rampenlängen der barrierefreien Haltestellenzugänge deutlich. Da die Haltestellen der Stadtbahn nicht in Straßenbereichen mit starker Krümmung liegen können, ergeben sich – abhängig von der Örtlichkeit – mehr Optionen hinsichtlich der umfeldverträglichen Positionierung der Haltestellen im Streckenverlauf.

Aufgrund der geringeren Bahnsteighöhe und -länge beim Niederflersystem ist die Zugänglichkeit zu den Bahnsteigen verbessert und die Trennwirkung zwischen den Straßenseiten verringert. Insbesondere für Fußgänger ist eine einfachere Querung möglich. Bei bordsteinparalleler Anfahrt eines Busses an die Haltestelle der Niederflur-Stadtbahn können Bus und Stadtbahn an der gleichen Bordsteinkante halten.

Ehrenbergplatz mit Niederflurbahnsteigen (links) und Hochflurbahnsteigen (rechts)

Aufgrund der geringeren Trennwirkung im Bereich von Haltestellen und besseren Möglichkeiten der Gestaltung werden Niederflersysteme vielfach stärker von der Bevölkerung akzeptiert.



### **Was spricht für das Hochflursystem und was wäre beim Umbau zu beachten?**

Bei der Beibehaltung des Hochflursystems und der Fahrzeugtechnik bleibt die Flexibilität beim Fahrzeugeinsatz größer. Niederflurfahrzeuge können nicht in das Hochflursystem einfahren, umgekehrt geht das schon – jedoch nicht immer barrierefrei. Auch würde eine einheitliche Technik für das Betriebs-/Werkstattpersonal weniger Umstellungsbedarf bedeuten.

Als nachteilig sind im Fall einer durchgehenden Niederflur-Linie von Heepen nach Sennestadt die Umbaukosten der bestehenden Hochbahnsteige und die damit verbundenen Einschränkungen während des Umbaus zu nennen. Zudem müsste eine Umsteigeanlage von Niederflur- und Hochflursystem, vorzugsweise im Bereich Bethel, neu gebaut werden. Der Neubau einer oberirdischen Verbindung zwischen Adenauerplatz und Jahnplatz ist für beide Systeme erforderlich. Eine direkte Anbindung der Linie 1 an den Hauptbahnhof wäre im Niederflersystem nicht mehr möglich; die Fahrgäste müssten in eine andere Linie barrierefrei umsteigen oder alternativ auf ergänzend angebotene, nicht durchgängig barrierefreie Fahrtangebote zurückgreifen.

Wenn ein Niederflersystem Zielsystem für die Stadtbahn Heepen – Sennestadt wird, dann müssen weiterhin Hochflurzüge in alle Strecken einfahren können.

### **Der Systementscheid steht an**

Der Systementscheid zur Flurigkeit ist eine komplexe Entscheidung auf Grundlage vieler Kriterien. Diese beziehen sich nicht nur auf betriebliche Überlegungen des Verkehrsunternehmens, sondern auch auf die Akzeptanz durch die Bürgerschaft sowie städtebauliche, verkehrsplanerische, umweltpolitische oder stadtentwicklungsbezogene Argumente. Eine Entscheidung soll zeitnah getroffen werden, damit die Zuwendungen aus dem Bundesprogramm 2012-2016 nach Bielefeld fließen können.



## Wirtschaftlichkeit

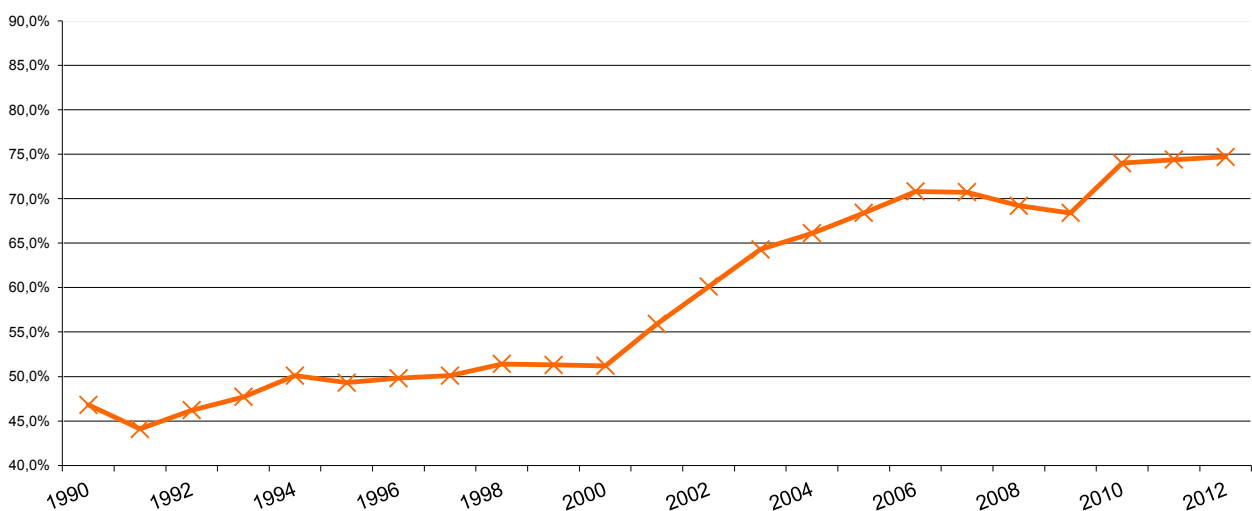
Der Stadtbahn-Ausbau in Bielefeld ist mit großen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur verbunden. Insgesamt hat er aber Vorteile – sowohl für die Stadt Bielefeld als auch für das Verkehrsunternehmen moBiel: Die Fahrgäste werden künftig ein verbessertes und komfortableres Angebot vorfinden, was dazu beitragen wird, dass der Kostendeckungsgrad von moBiel weiter steigt und damit die Stadt Bielefeld ein noch effizienteres und wirtschaftlicheres Nahverkehrsangebot erhält. Grund dafür ist, dass Schienenfahrzeuge je Fahrt wesentlich mehr Fahrgäste transportieren können als Busse und somit der Kostenaufwand für den einzelnen Fahrgast sinkt. Zudem können durch die Einführung einer neuen Stadtbahn-Linie neue Nutzergruppen angesprochen werden.

Die Erfahrungen aus Bielefeld und anderen Städten zeigen ganz deutlich: Durch ein attraktives und zuverlässiges Angebot auf der Schiene ist eine ganz erhebliche Fahrgaststeigerung und damit eine verbesserte Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems erreichbar. Davon profitiert auch der Busverkehr als Zubringersystem in der Fläche.

### Entwicklung des Kostendeckungsgrads von moBiel zwischen 1990 und 2012\*

Die Stadtbahn als Rückgrat des Nahverkehrs: Durch die Fahrgaststeigerungen im Zuge des Stadtbahn-Ausbaus konnte der Kostendeckungsgrad von moBiel in den letzten beiden Jahrzehnten stark verbessert werden. Diese vergleichsweise gute Situation ermöglicht die hohe Versorgungsqualität in der Fläche. Ein erfolgreicher Stadtbahn-Ausbau bedeutet also gleichzeitig auch Vorteile für das Bielefelder Nahverkehrssystem insgesamt – davon profitieren alle Stadtteile gleichermaßen.

\* Wert für 2012 vorläufig



Für ÖPNV-Investitionen können beim Bund bzw. beim Land Fördermittel beantragt werden, so dass die Investitionskosten für die Stadtbahn dadurch maßgeblich mitfinanziert werden. Die bundes- bzw. landesweiten Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur würden also nach Bielefeld gelenkt und würden hier auch ihren Nutzen entfalten.

Dass der Stadtbahn-Ausbau nach Heepen, Hillegossen und Sennestadt wirtschaftliche Vorteile bringt, hat die Potenzialanalyse ergeben, die verschiedene Ausbaumaßnahmen in Bielefeld vergleichend bewertet hat. Zudem bestätigt auch die „Machbarkeitsstudie Heepen“, die ebenfalls Kosten und künftige Einnahmen gegenüberstellt, erneut, dass insbesondere diese Ausbaumaßnahme langfristig deutliche finanzielle Vorteile für moBiel (und damit für das gesamte Nahverkehrssystem der Stadt) bedeuten würde.

Für einen vollständigen Ausgleich aller mit den Ausbaustrecken verbundenen Kosten wären ca. 9 Millionen zusätzliche Fahrgäste pro Jahr notwendig (das entspricht etwa einer Steigerung von 16% gegenüber heute). Der Nutzen wäre aber um ein Vielfaches höher. Studien aus Städten wie Köln oder Nürnberg zeigen ganz deutlich: Jeder in das Nahverkehrssystem einer Großstadt investierte Euro zahlt sich mehrfach für die Stadt und die Region aus.

## **Förderprogramme für den Stadtbahnbau**

Für ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen wie den Bau neuer Stadtbahnstrecken bieten der Bund und das Land Fördermittel. Die gesetzliche Grundlage dafür ist für den Bund das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und für das Land das ÖPNV-Gesetz NRW.

Die geplante Stadtbahn-Maßnahme muss zunächst ihre Wirtschaftlichkeit dokumentieren. Dies wird durch die sogenannte „Standardisierte Bewertung“ geleistet (siehe Kasten). Hier werden der Nutzen und die Kosten der Maßnahme ins Verhältnis gesetzt. Dabei wird untersucht, welche gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Bau der neuen Stadtbahn bringt. Den Kosten werden also nicht nur die direkten Einnahmen oder Einsparungen im Betrieb gegenübergestellt, sondern es wird beispielsweise auch untersucht, welche Effekte durch eine Reduzierung oder Verlagerung des Autoverkehrs zu erwarten sind (z.B. weniger Luftschadstoffe, weniger Unfallschäden). Je größer der sich ergebende Wert ist, desto wirtschaftlicher ist die Maßnahme.

Aus dem Bundesprogramm gefördert werden Stadtbahnmaßnahmen, die höhere Kosten als 50 Mio. Euro haben werden. Eine wichtige Voraussetzung für eine Förderung durch Bundesmittel ist, dass die Stadtbahn überwiegend auf eigenem, vom sonstigen Verkehr getrennt geführten Bahnkörper fährt. Es ist geplant, die neue Stadtbahnlinie von Heepen nach Sennestadt mit Bundesmitteln gefördert zu bekommen. Da die gesetzliche Grundlage für diese Förderung nach heutiger Sachlage in 2019 ausläuft, steht die Beantragung der Förderung für die neue Stadtbahnlinie Heepen – Sennestadt erheblich unter Zeitdruck. Auch andere Städte versuchen hier noch Fördermittel zu erhalten, so dass die Konkurrenz um Fördermittel groß ist.

Eine Förderung rein durch Landesmittel ist für Einzelstrecken nur bis zu einem Fördervolumen von 50 Mio. Euro möglich. Dies betrifft den Stadtbahn-Ausbau nach Hillegossen. Diese Förderung gibt zurzeit keinen Hinweis auf ein Programmende.

Beide Förderprogramme geben einen maximalen Zuschuss in Höhe von 90% der förderfähigen Kosten. Erfahrungen mit anderen Stadtbahnneubauten in vergleichbaren Fällen zeigen, dass die reale Förderquote vom Anteil am eigenen Bahnkörper abhängig ist.

145 Mio. Euro wurden daher bereits 2012 als Fördervolumen im GVFG-Bundesprogramm (2012 bis 2016) für die beiden Trassen angemeldet. Derzeit wird von Gesamtkosten in Höhe von 184 Mio. Euro ausgegangen; eine genaue Kostenschätzung ist jedoch erst nach der Entwurfsplanung möglich.

Generell sind Hoch- und Niederflursysteme förderfähig, solange sie barrierefrei ausgestaltet sind.

### **Standardisierte Bewertung**

Die standardisierte Bewertung stellt den gesamtwirtschaftlichen Nutzen einer Infrastrukturmaßnahme durch eine rechnerisch ermittelte Zahl dar. Dabei bedeutet ein Wert von über 1, dass der Nutzen für eine Volkswirtschaft insgesamt höher zu bewerten ist als die Kosten. Ein Wert von 2 würde bedeuten, dass für jeden investierten Euro ein Nutzen von 2 Euro erwartet werden kann.

Die standardisierte Bewertung berücksichtigt dabei die vollen Kostensätze. Erst wenn sich ein Projekt insgesamt als positiv erweist, können Fördergelder beantragt werden. Diese Untersuchung dient dabei als Maßstab im Vergleich mit Projekten in anderen Städten, die sich ebenfalls um Fördergelder bewerben.

Im Rahmen einer standardisierten Bewertung werden folgende Aspekte im Einzelnen untersucht:

- Betriebskosten Öffentlicher Verkehr
- Betriebskosten Individualverkehr
- Reisezeit
- Abgasemissionen
- Unfallschäden
- Infrastrukturkosten
- Kapitaldienst (Zinsen)

### **Grundsätze der Bundes- und Landesförderung**

- Baukosten:
  - Über 50 Mio. EUR = bis zu 90% Förderung; diese setzt sich aus 60% Bundesförderung und bis zu 30% Landesförderung zusammen
  - Unter 50 Mio. EUR nur Landesförderung (nach NWL bis zu 90%)
- Überwiegend eigener Bahnkörper, sonst keine Landesförderung
- Im Falle von Bundesförderung „Besonderer Bahnkörper“, sonst keine Förderung (siehe GVFG § 2, Absatz 2)
- Barrierefreiheit, sonst keine Förderung
- Hohes Kosten- und Nutzenverhältnis mind. über 1,0 (nach standardisierter Bewertung) erforderlich, sonst keine Förderung bzw. die Projekte mit höherer Bewertung erhalten den Förderzuschlag



### Ergebnis der Machbarkeitsstudie

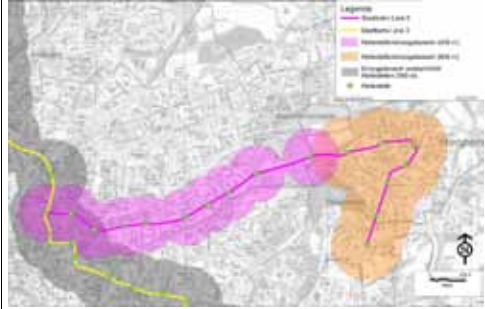


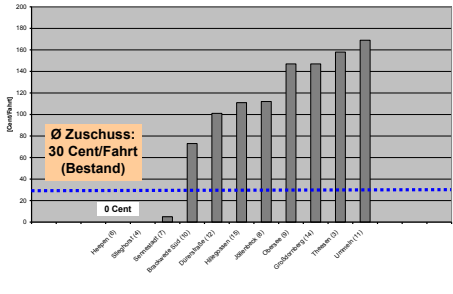
- Entwicklung einer den Richtlinien für Stadtbahn-Bau und Straßenplanung entsprechenden Stadtbahnführung
- Beispielquerschnitte an ausgewählten Punkten
- Berücksichtigung der nötigen Flächen für den Autoverkehr, den öffentlichen Verkehr, für Fußgänger und Radfahrer
- Ziel ist eine angemessene Integration der Stadtbahn in den betreffenden Straßenzug
- Erst in einem nachfolgenden Schritt folgen Detailplanungen zur genauen Ausgestaltung des Straßenraums

### Wo stehen wir jetzt?

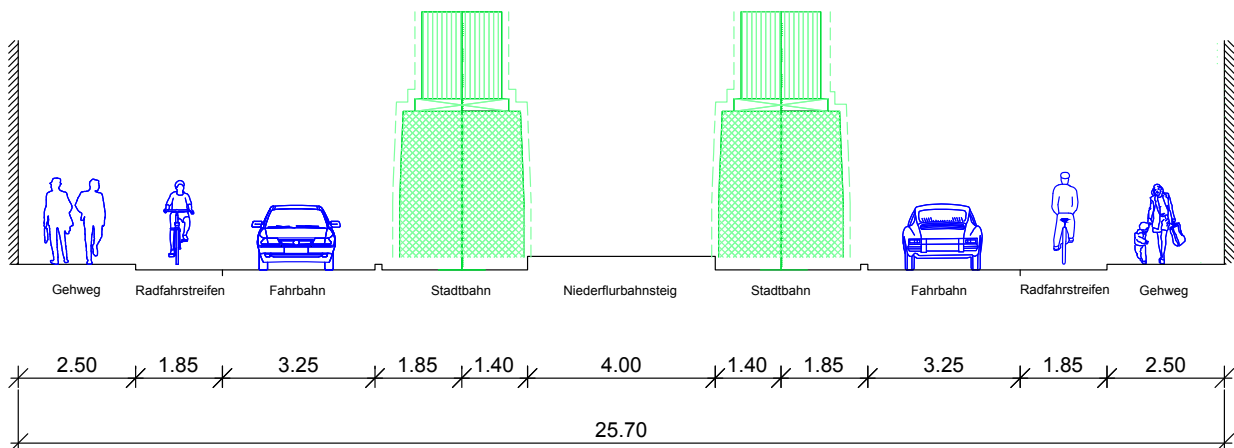
- Die technische Machbarkeit von Varianten wurde nachgewiesen
- Aktuell detailliertere Abstimmung zwischen moBiel und Amt für Verkehr zu den Ansprüchen aller Nutzer an die Straßenraumgestaltung

### Was sind die nächsten Schritte?

- Detaillierte Ausarbeitung der Trassierung
- Diskussion in den Werkstattwochen im Juni/Juli 2013
- Weitere Gutachten: Schallgutachten, Umweltuntersuchungen...
- Standardisierte Bewertung
- Planfeststellungsantrag 2014

<b>INFRASTRUKTUR</b>			<b>Streckenlänge:</b> 7.205 m
			<b>Haltestellen:</b> 17
			<b>Baukosten:</b> 78,3 Mio. €
			<b>Baukosten/km:</b> 10,9 Mio. €
<b>BETRIEB</b>	<b>Stadtbahnzüge:</b> 5		<b>Saldo Fahrbetriebskosten:</b> -228 T€/Jahr
	<b>Busse:</b> -10		<b>Instandhaltung Infrastruktur:</b> 615 T€/Jahr
<b>NACHFRAGE</b>	<b>Nachfragepotential:</b> 2.500 E/km	<b>zus. Fahrgäste:</b> 6.120/Werhtag	<b>zus. Erlöse:</b> 1.615 T€/Jahr
	<p>➔ Erlöse decken Betriebskosten zu 417 %</p> <p>➔ Erlöse decken anteilige Bau- und Betriebskosten zu 131 %</p>		
<b>BEWERTUNG</b>			<b>Zuschussbedarf pro zus. Fahrgast:</b> 0 Cent
			<b>Zuschussbedarf geringer als Bestand?</b> <input checked="" type="checkbox"/>
<p><input checked="" type="checkbox"/> positiv      <input type="checkbox"/> bedingt      <input type="checkbox"/> eher negativ</p>			

- ▲ Bewertung der Linie nach Heepen im Rahmen der Potenzialanalyse
- ▼ Beispielquerschnitt Straße mit Stadtbahn



## Linienführung vom Jahnplatz zum Adenauerplatz

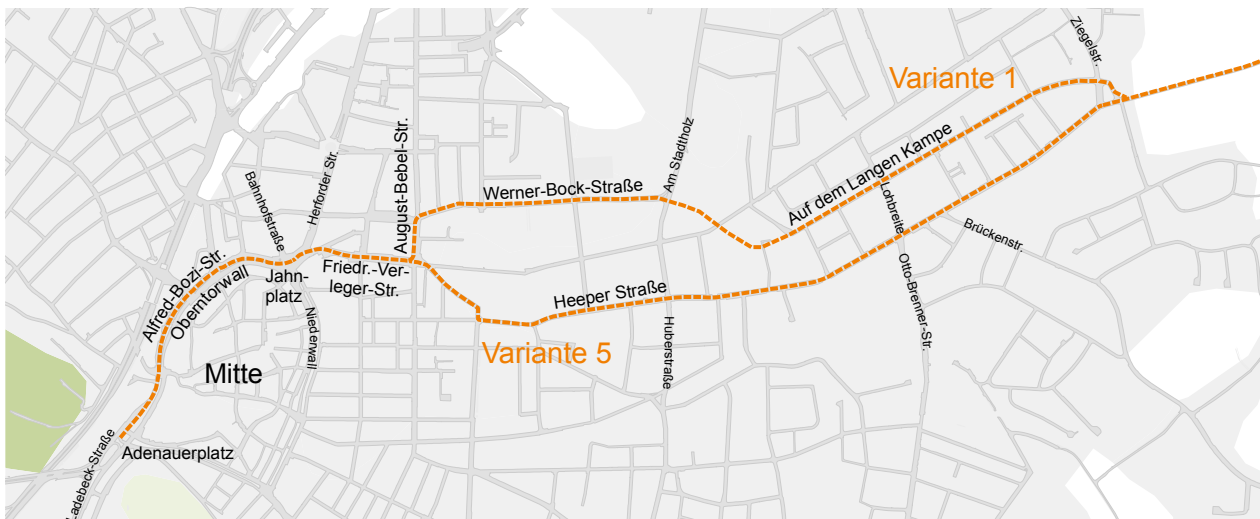


Eng verbunden mit der neuen Strecke nach Heepen ist die Weiterführung der Neubaustrecke vom Jahnplatz bis zum Adenauerplatz. Dies ermöglicht die Anbindung an die Linie nach Senne und in Fortführung nach Sennestadt. Durch diese oberirdische Streckenführung wird eine vom bestehenden Stadtbahntunnel unabhängige, alternative Erschließung der Innenstadt geschaffen. Mit dem Kundenzuwachs auf der neuen Linie nach Heepen wird eine alternative Erschließung der Innenstadt unumgänglich, da der Tunnel die zusätzlichen Einsatzfahrten in der Hauptverkehrszeit und die verlängerten Fahrgastwechselzeiten, die durch höhere Fahrgastzahlen und gegenläufige Aus- und Einsteigerströme entstehen, nicht mehr bewältigen kann.

Die Systementscheidung Hoch- oder Niederflurtechnik stellt für die Haltestellen zwischen Jahnplatz und dem Bereich Bethel unterschiedliche Anforderungen: Die Haltestellen Jahnplatz und Adenauerplatz sind für die oberirdische Streckenführung in Hoch- bzw. Niederflurtechnik neu zu bauen. Betrieblich würde die verbleibende Hochflurstrecke von Schildesche wie derzeit durch den Tunnel über Adenauerplatz bis Bethel oder Friedrich-List-Straße geführt. Hier wäre eine der zentralen Umstiegshaltestellen zwischen dem bestehenden Hochflur-Stadtbahn-System (barrierefreie Anbindung an den Hauptbahnhof) und dem möglichen neuen Niederflurnetz (Heepen – Sennestadt) vorzusehen. Die begrenzten Platzverhältnisse, die Fußgängerführung und das hohe Verkehrsaufkommen stellen hier anspruchsvolle städtebauliche und verkehrliche Rahmenbedingungen.

Der Jahnplatz als Mittelpunkt der Stadt ist momentan die wichtigste „Verkehrsdrehscheibe“ für den ÖPNV Bielefelds. Er hat für den Individualverkehr eine hohe Bedeutung. Hier treffen die unterschiedlichsten Nutzungsanforderungen aufeinander. Mit der geplanten oberirdischen Führung der Stadtbahn und einer angestrebten Verkehrsreduzierung des Pkw-Aufkommens ergeben sich aber auch neue Chancen für die Steigerung der Aufenthaltsqualität sowie die Gestaltung und städtebauliche Aufwertung des Platzes. Beim „Masterplan Innenstadt“, der derzeit vom Bauamt der Stadt Bielefeld aufgestellt wird, spielt daher auch die Umgestaltung des Jahnplatzes eine zentrale Rolle. In einem Verkehrsgutachten werden in den nächsten Monaten mehrere Szenarien (bis hin zu einem autofreien/ autoarmen Jahnplatz) zur Reduzierung des Individualverkehrs untersucht. Ergebnisse werden nach der Sommerpause vorliegen.

Linienführung durch die Innenstadt zwischen Adenauerplatz und Radrennbahn





## Linienführung vom Jahnplatz zur Radrennbahn

Die weitere Trassenführung nach Heepen soll vom Jahnplatz zum Kesselbrink durch die Friedrich-Verleger-Straße verlaufen. Ab Kesselbrink bis Radrennbahn sind aktuell zwei Varianten in der Diskussion:

Die nördliche **Variante 1** führt über die August-Bebel-Straße in die Werner-Bock-Straße. An der Feuerwache Ost folgt sie abschnittsweise dem „Grünen Band“, kreuzt die Bleichstraße und biegt ab Richtung Ostbahnhof. Danach führt sie entlang der Straße „Auf dem Langen Kampe“ und mündet an der Radrennbahn in die Heeper Straße.

Diese Variante bindet die Seidenstickerhalle unmittelbar an die Stadtbahnlinie an. Geplante Neubauten in diesem Bereich schränken den verfügbaren öffentlichen Raum allerdings stark ein. Gleichzeitig zeichnet sich nördlich der Werner-Bock-Straße im Zuge des Programms zum Stadtumbau in Bielefeld eine erhebliche städtebauliche Entwicklung ab, mögliche weitere städtebauliche Entwicklungspotenziale finden sich südlich der Werner-Bock-Straße. Ab der Feuerwache Ost führt die Trasse durch Kleingärten, ein Spielplatz müsste verlegt werden. Im Bereich des Ostbahnhofs muss die Eisenbahnlinie unterquert werden, wofür eine Unterführung angepasst bzw. neu erstellt werden muss. Der weitere Verlauf führt durch die Straße „Auf dem Langen Kampe“, die heute verkehrsberuhigt und mit einer Kirschbaum-Allee eine der schönsten Straßen des Bielefelder Ostens ist. Neben den Kirschbäumen wird der öffentliche Straßenraum vorwiegend durch Parkplätze genutzt. Der verständliche Wunsch nach dem Erhalt der Kirschbäume wird sich nur teilweise mit einer notwendigen Umgestaltung der Straße vereinbaren lassen. Daher werden zurzeit Alternativen wie beispielsweise Neupflanzungen von Bäumen an etwas anderen Stellen geprüft.

Die südliche **Variante 5** schwenkt östlich der Haltestelle Kesselbrink in die Heeper Straße ein und folgt ihrem Verlauf bis nach Heepen. Dabei führt sie unmittelbar an den denkmalgeschützten Gebäuden der Ravensberger Spinnerei entlang. In diesem Bereich wird die Trassierung durch enge Kurvenradien anspruchsvoll. An der Kreuzung Teutoburger/ Heeper Straße müssten voraussichtlich Teile der Grünflächen für die Stadtbahn-Trasse genutzt werden. Im weiteren Verlauf bildet die Bahnunterführung eine Engstelle. Hier muss geprüft werden, inwiefern die verfüllten Nebenbögen der Unterführung für Fuß- und Radwege reaktiviert werden können. Auch im dicht bebauten Bereich östlich der Bahnunterführung mit seinen Geschäften sowie im Bereich der Haltestelle Lohbreite werden mit Blick auf die beengten Straßenraumverhältnisse und die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens anspruchsvolle Detaillösungen erforderlich.



- ▲ Variante 1: Werner-Bock-Straße / Ecke Walter-Rathenau-Straße und an der Seidenstickerhalle, Auf dem Langen Kampe | Variante 5: Heeper Straße im Bereich der Ravensberger Spinnerei und westlich der Bahnunterführung
- ◀ Aktuell in Bearbeitung: Haltestelle Walther-Rathenau-Straße in der Werner-Bock-Straße – Mittellage in Nieder- oder Hochflurtechnik



## Linienführung im Stadtbezirk Heepen

Die Stadtbahn soll möglichst viele Einwohner von Heepen erschließen. Daher quert die Trasse den Stadtteil zunächst in Richtung Osten und folgt anschließend der dichten Bebauung nach Südwesten. Ab Ende der Heeper Straße stehen mehrere Trassenvarianten zur Diskussion. An der Kreuzung Hillegosser Straße/ Hasebrock/ Alter Postweg treffen sich die Varianten wieder. Die Trasse verläuft dann auf dem Alten Postweg nach Südwesten und biegt im Kreis nach Süden in die Potsdamer Straße ab. Die Endhaltestelle soll in der Potsdamer Straße im Bereich der Einmündungen Heeperholz und Am Dreierfeld liegen.

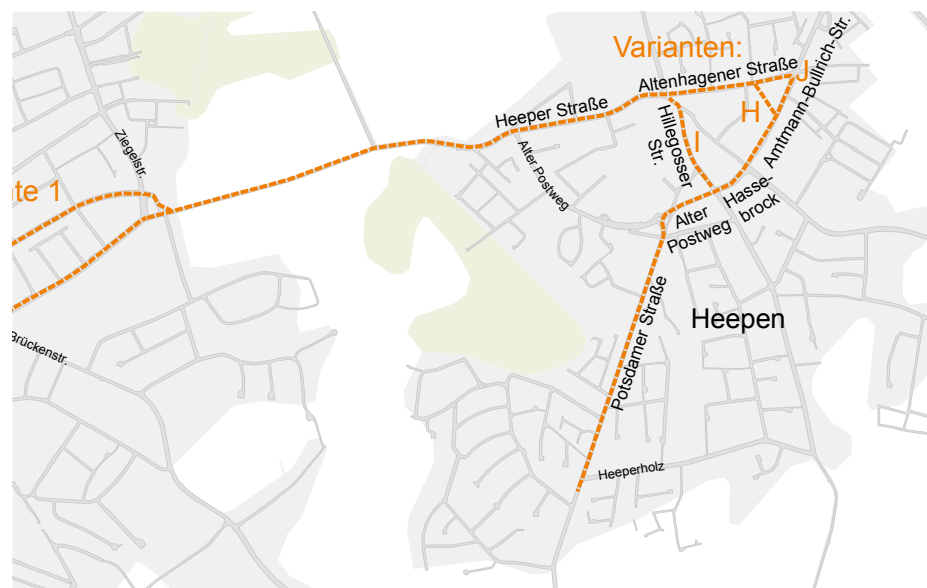
**Variante I** mit der direktesten Linienführung verläuft ab Tieplatz auf der Hillegosser Straße durch das kleinteilige Ortszentrum in Heepen, das sich durch eine dörflich geprägte Siedlungsstruktur auszeichnet. In einem besonders engen Straßenabschnitt müsste die Trasse eingleisig durch eine verkehrsberuhigte Zone führen. Aus betrieblicher Sicht ist eine Warteposition für Stadtbahnen für den Begegnungsfall in der Heeper Straße vorzusehen. Die Erschließung der vorhandenen Geschäfte müsste neu geordnet werden und Parkplätze würden entfallen. Zudem müsste ggf. ein Haus an der Ecke Hasebrock abgerissen werden. Die städtebauliche Integration von Stadtbahngleisen und Haltestellen stellt somit eine große Herausforderung dar.

**Variante H** erschließt einen größeren Einzugsbereich von Heepen: Sie begleitet die Alenhagener Straße, kreuzt den Parkplatz eines großen Lebensmittelgeschäftes (Jibi-Markt) sowie eine Grünfläche mit Spielplatz und mündet auf die Amtmann-Bullrich-Straße. Dabei müssten zwei enge Kurvenradien sowie womöglich ein Hausabriss eingeplant werden.

**Variante J** biegt scharf nach Südwesten in die Amtmann-Bullrich-Straße ab. Dies bedeutet eine trassierungstechnische Herausforderung: Es wird ein kleiner Kurvenradius mit geringen Fahrgeschwindigkeiten notwendig, der eine Umgestaltung des Knotenpunktes erforderlich macht. Die Variante vereinigt sich in der Amtmann-Bullrich-Straße mit der Variante H. Beide Varianten führen über den Hasebrock nach Südwesten.

- ▲ Am Ende der Heeper Straße teilen sich die Varianten; Hillegosser Straße; Grünfläche hinter dem Jibi-Markt; Kreuzung Alenhagener Straße/ Amtmann-Bullrich-Straße

- ▶ Varianten im Stadtteil Heepen





Eine städtebaulich sehr anspruchsvolle Aufgabe für alle drei Varianten ist die Situation am Hassebrock im Zentrum von Heepen. Die ungünstigen Vorgaben durch die Straßengeometrie machen möglicherweise einen Abbruch von Gebäuden in diesem Bereich notwendig. Hier oder an vergleichbar zentraler Stelle in Heepen sollte zudem eine möglichst gute Verknüpfung zum ergänzenden Busverkehr realisiert werden, die aufgrund der Platzverhältnisse nicht einfach herzustellen sein wird.

Die durch das Gutachterbüro vorgeschlagene Lösung für die Endhaltestelle würde zu erheblichem Grunderwerb und ggf. zum Abbruch von Gebäuden führen. Daher werden bereits Alternativen zu der vom Gutachterbüro erarbeiteten Variante untersucht.



◀ Haltestelle Hassebrock;  
Haltestelle Alter Postweg  
in der Nähe des Schul-  
zentrums von Heepen;  
Potsdamer Straße nahe  
dem Ortsausgang

## 4.2 Hillegossen

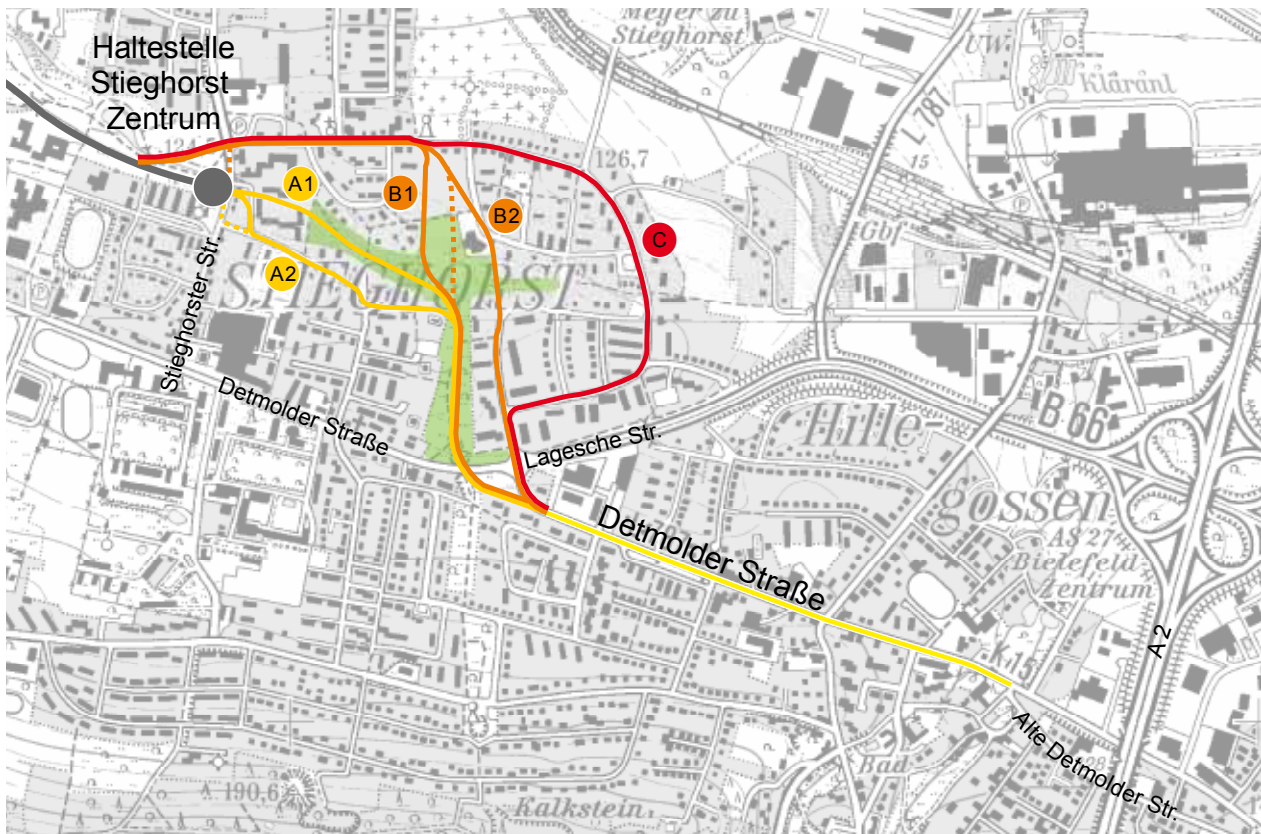
Im Vergleich zu den Ausbauplanungen nach Heepen und Sennestadt sind die Planungen für diese Strecke bereits weiter fortgeschritten. Die Grundlage für die Stadtbahnplanung nach Hillegossen wurde bereits in den 1960er Jahren gelegt. Für die Streckenverlängerung von Stieghorst nach Hillegossen wurde 2001 eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, die zahlreiche Trassenvarianten bis zur Wappenstraße bewertete. 2009 wurde zudem eine Umweltverträglichkeitsstudie vorgelegt. Auf Basis der Untersuchungen beschloss der Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss im Juni 2009, die Vorzugstrasse A1 weiterzuverfolgen. Daher widmet sich das Beteiligungsverfahren vor allem der Optimierung der Trassenplanung bis zur Wappenstraße (politischer Beschluss) und einer weiteren möglichen Führung bis zur Autobahn A2 auf der Detmolder Straße.

### Trassenverlauf der Vorzugsvariante A1



Von der bisherigen Endhaltestelle Stieghorst Zentrum soll die Trasse nach Südosten in den für die Stadtbahn freigehaltenen Grünzug geführt werden. Einen neuralgischen Abschnitt stellen die ersten 100 Meter dar. Die Vorzugsvariante sieht vor, dass die Stadtbahn zwischen zwei mehrgeschossigen Wohnblöcken durch eine begrünte Hofsituation mit Spielplatz entlang einer Balkonseite verläuft. Ursprünglich war vorgesehen, die Stadtbahn an dieser Stelle unterirdisch zu führen, was aus Kostengründen nicht mehr verfolgt wurde. Bevor der Übergang in den Grünzug erfolgen kann, muss ein Gebäude abgerissen werden, das sich im Eigentum der Stadt befindet.

Untersuchte Trassenvarianten und Vorzugsvariante A1 in Hillegossen





Ab dem Freizeitzentrum Stieghorst folgt die Trassen dem Grünzug nach Süden. Der Grünzug wurde schon seit den 1980er Jahren für die Stadtbahnerweiterung freigehalten und hat sich in der Zwischenzeit zu einer attraktiven Erholungsanlage entwickelt. Da sich auch Wegebeziehungen zwischen den beidseitig der beabsichtigten Streckenführung liegenden Häuserblöcken entwickelt haben, wird neben einer geeigneten Sicherung entlang der Strecke eine Fußgängerquerung unabdingbar.

Südlich des Grünzugs quert die Trasse die Kreuzung Detmolder/ Lagesche Straße und führt auf der Detmolder Straße weiter nach Südosten. Für die Querung der Kreuzung müssen die verkehrlichen Auswirkungen aufgrund der bestehenden hohen Verkehrsbelastung genau untersucht werden. Die vorgesehenen Haltestellen in der Detmolder Straße erfordern teilweise anspruchsvolle Detaillösungen.

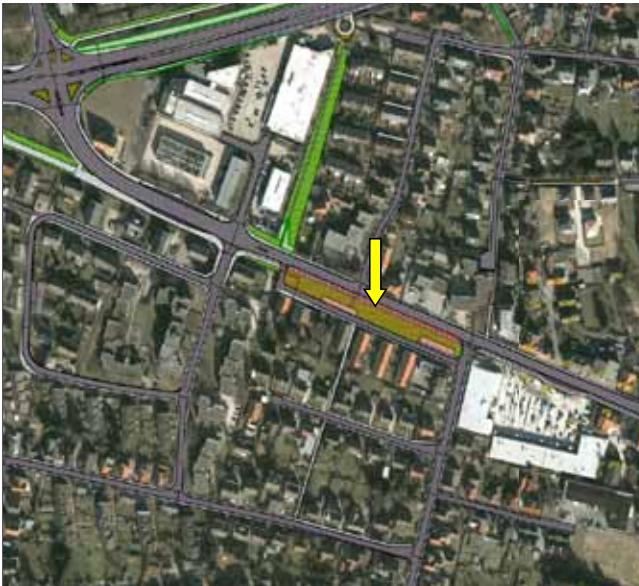
Die genaue Lage der Endhaltestelle steht noch nicht fest und muss im Zusammenhang mit betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen genauer untersucht werden. Das Spannungsfeld erstreckt sich dabei zwischen Fahrzeit/ Fahrzeugeinsatz und der Erschließungsqualität. Die vorläufige Endhaltestelle soll im Bereich des heutigen Stadtteilzentrums Hillegossen an der Wappenstraße liegen.

**Mögliche Endhaltestellen**

- Wappenstraße: Vom UStA (heute: StEA) vorläufig beschlossener Endhaltepunkt; Busverknüpfung in unmittelbarer Nähe möglich
- Niederlassung Sparkasse: Busverknüpfung wäre möglich; Fläche der Niederlassung Sparkasse müsste mit in die Planung integriert werden
- Endhaltestelle an der A2: Wegfall von einigen Parkflächen der ansässigen Firma, allerdings ist ein Ausgleich möglich; Busverknüpfung schwierig



- ▲ Für den Stadtbahn-Ausbau freigehaltener Grünzug; Kreuzung Detmolder/ Lagesche Straße; Detmolder Straße
- ▼ Lage möglicher Endhaltestellen



**Wappenstraße**



**Niederlassung Sparkasse**



**An der A2**

## 4.3 Sennestadt



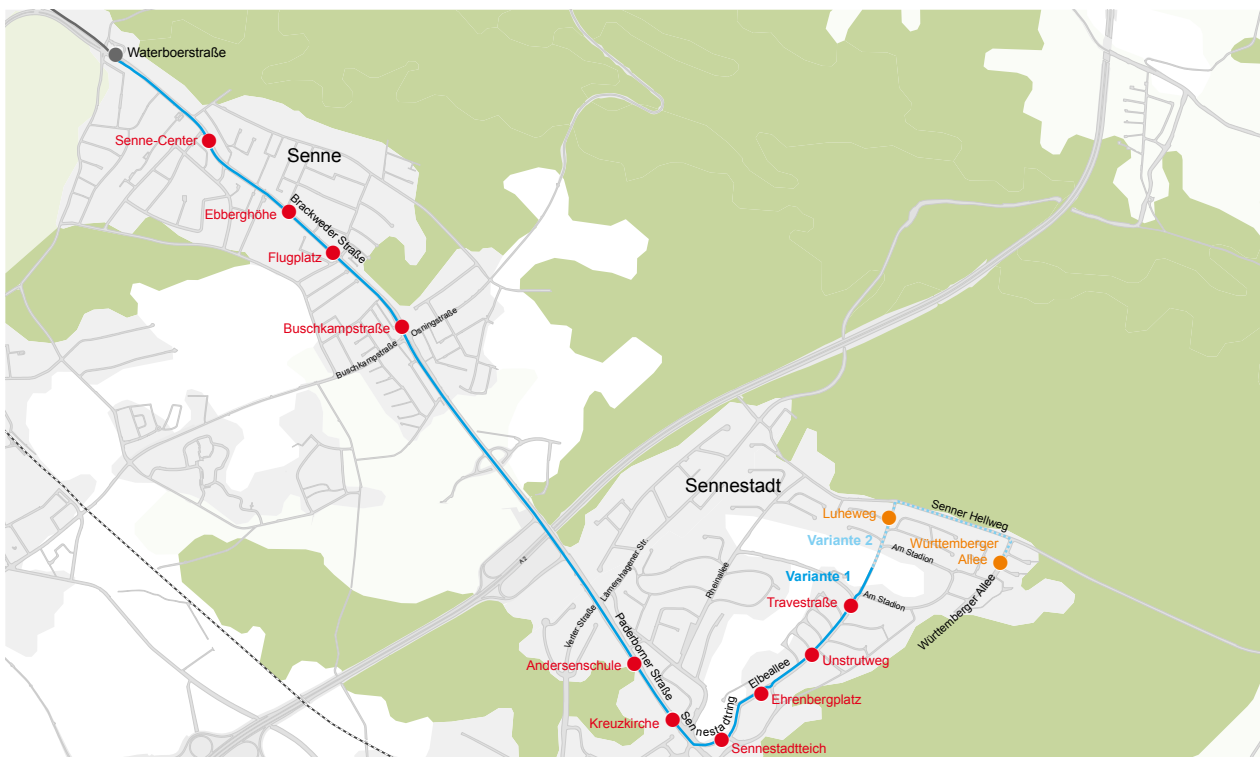
Die Ausbauplanung nach Sennestadt knüpft an die bestehende Stadtbahn-Linie 1 nach Senne an und soll die Sennestadt besser an die Bielefelder Innenstadt anbinden. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde bereits eine Vorzugsvariante erarbeitet, die eine attraktive Achse für den ÖPNV zwischen der Bielefelder Innenstadt und den Stadtteilen Gadderbaum, Brackwede, Senne und der Sennestadt bietet.

Durch die Stadtbahn-Verlängerung erhalten 12.000 bis 16.000 Einwohner in Senne und Sennestadt eine direkte, schnelle Stadtbahn-Verbindung in die Bielefelder Innenstadt. Entlang der Strecke lassen sich die Schadstoffbelastungen und der Lärm, der durch die notwendige städtische Mobilität hervorgerufen wird, erheblich reduzieren. Zudem hätte der Stadtbahn-Ausbau positive betriebswirtschaftliche Auswirkungen auf das gesamtstädtische ÖPNV-Netz.

Der Stadtteil Sennestadt befindet sich in einem Programm zum Stadtumbau („Stadtumbau West“), zudem laufen Förderanträge zur Energetischen Stadtsanierung. Weitere Anforderungen ergeben sich aus der Rückstufung der ehemaligen Bundesstraße B68 (Brackweder/ Paderborner Straße) zur L756 und das Bebauungsplan-Verfahren für das ehemalige Schillinggelände. Daher begleiten vier Ingenieurbüros die Stadtbahnplanung im Rahmen gemeinsamer, interdisziplinärer Workshops, wodurch die unterschiedlichen Planungsaufgaben in Sennestadt koordiniert werden.

Erste Ergebnisse der Machbarkeitsstudie liegen bereits vor und sind öffentlich. Beim geplanten Trassenverlauf ist die Stadtbahn im Siedlungsbereich vollständig im Verkehrsraum umsetzbar und ein hoher Anteil eigenständig geführter Bahnkörper erreichbar. Zudem hat die Machbarkeitstudie ergeben, dass der Einsatz von Niederflertechnik Vorteile bei der baulichen Umsetzung

Stadtbahnverlängerung Senne-Sennestadt



hat: Mit kürzeren Niederflur-Bahnsteigen wären die Querstraßen in der Elbeallee für den Autoverkehr weiterhin gut zugänglich. Bei längeren Hochbahnsteigen werden Ein- und Abbiegemöglichkeiten eingeschränkt bzw. unterbunden, so dass die Verkehrsführung aufwändig angepasst werden müsste.

Zur Einschätzung der **veränderten Verkehrsstärken auf der ehemaligen B68** und den Möglichkeiten der Reduktion von einer vier- auf eine zweistreifige Verkehrsführung wurde eine Verkehrsprognose erarbeitet. Diese besagt, dass westlich der Buschkampkreuzung sowie östlich der Verler Straße eine zweistreifige L756 ausreichend leistungsfähig ist. Im Abschnitt zwischen Buschkampstraße und Verler Straße muss die vierstreifige Verkehrsführung beibehalten werden, was bei der Ausbauplanung der Stadtbahn berücksichtigt wird.

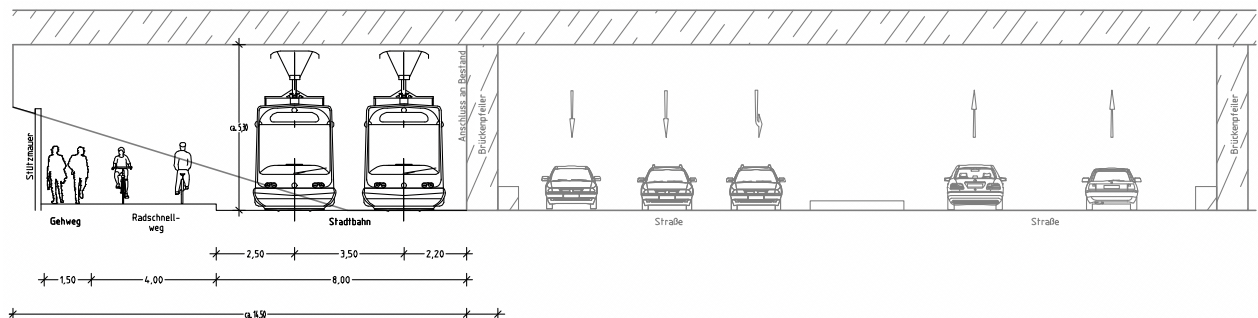
Alle **Kreuzungen** mit den Abbiegeströmen bleiben hinreichend leistungsfähig erhalten. Durch die Stadtbahntrasse ändern sich im Straßenverlauf teilweise die Abbiegemöglichkeiten.

Im Hinblick auf die **Lage im Straßenraum** wurden mehrere Varianten untersucht: Nördliche oder südliche Seitenlage sowie Mittellage. Der favorisierte, aktuelle Planentwurf sieht vor, die Stadtbahn zwischen Senne und Sennestadt in nördlicher Seitenlage zu führen. Dafür sprechen verschiedene Kriterien: die vergleichsweise problemlose Überleitung in Senne und Sennestadt, die Erhaltung verkehrlicher Infrastruktur (Autobahnbrücke, Südfahrbahn der ehemaligen B68), geringeres Konfliktpotenzial an Knotenpunkten, eine geringe Anzahl von Anliegerzufahrten sowie abschnittsweise schon vorhandener Lärmschutz. In der Brackweder und Paderborner Straße sind Seitenbahnsteige vorgesehen.

Die vorgesehene Planung sieht eine Unterquerung der **Autobahnbrücke** ohne Eingriffe an der Brücke vor, was Voraussetzung für die Finanzierbarkeit der Trasse ist. Mit einer Stützwand am nördlichen Widerlager können die Stadtbahn sowie der Rad- und Fußweg vorbeigeführt werden. Durch die nördliche Trassenseitenlage können außerdem in Bereich der Autobahnab- und -auffahrten alle Fahrbahnen und Abbiegespuren erhalten bleiben.



Machbarkeitstudie zur Unterquerung der Autobahnbrücke A2



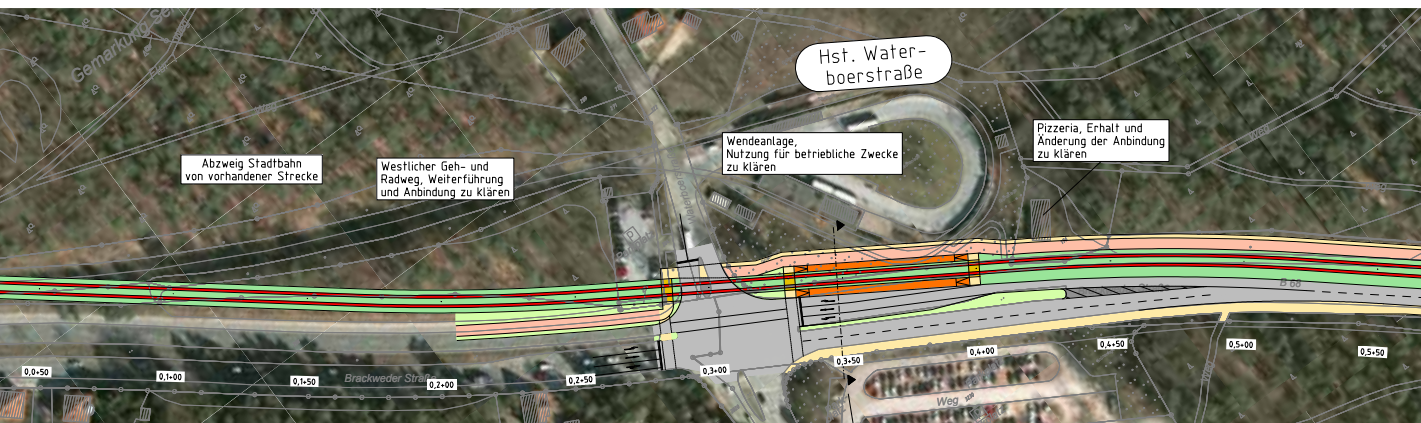




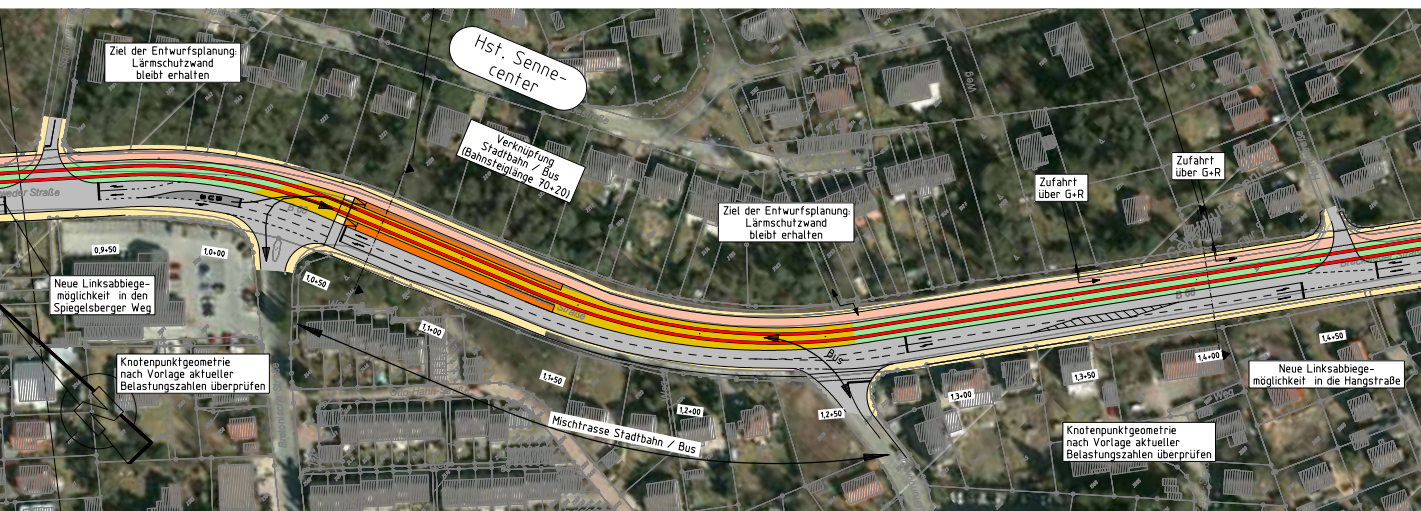
## Geplanter Trassenverlauf in Senne

Im Stadtbezirk Senne zweigt die Neubaustrecke hinter der Station Sennefriedhof auf die ehemalige Bundesstraße B 68/die heutige L 756 ab, auf der sich seit dem Lückenschluss der Autobahn A33 zwischen der A2 und dem Ostwestfalendamm die Verkehrsbelastung deutlich reduziert hat. Durch einen Rückbau einzelner Fahrstreifen kann Raum für die Stadtbahn-Trasse geschaffen werden, ohne zu sehr in gewachsene Strukturen eingreifen zu müssen. Der Entwurf sieht fünf Haltestellen an der Brackweder Straße vor. Eine Verknüpfung zum Busnetz soll an der Haltestelle Senne-Center erfolgen; im Bereich der A2-Abfahrten gibt es Potenzial für P+R.

Die Lage der heutigen **Endhaltestelle Senne** (Arbeitsname Waterboerstraße) rückt in die Brackweder Straße, wodurch sich auch die soziale Kontrolle der Haltestelle verbessern lässt; dabei ist die weitere Nutzung des Endstellengeländes noch zu klären. Im Bereich der **Bushaltestelle Senne-Center** ist eine Busverknüpfung am gleichen Bahnsteig zur Linie 36 möglich. Dies ist nur bei Niederflur möglich, bei Hochflurbahnen und -bahnsteigen wäre ein Über-eck-Umstieg erforderlich. Grundsätzlich soll die Lärmschutzwand erhalten bleiben. Im Bereich der **Buschkampkreuzung** muss eine möglichst rückwärtige Erschließung der Anlieger geklärt werden. Nördlich der Stadtbahntrasse sind ein Gehweg und ein durchgehend 4 m breiter Beidrichtungs-Radweg vorgesehen, der als „Radschnellweg“ und abschnittsweise als Anliegerfahrbahn für die wenigen Anlieger dienen soll.



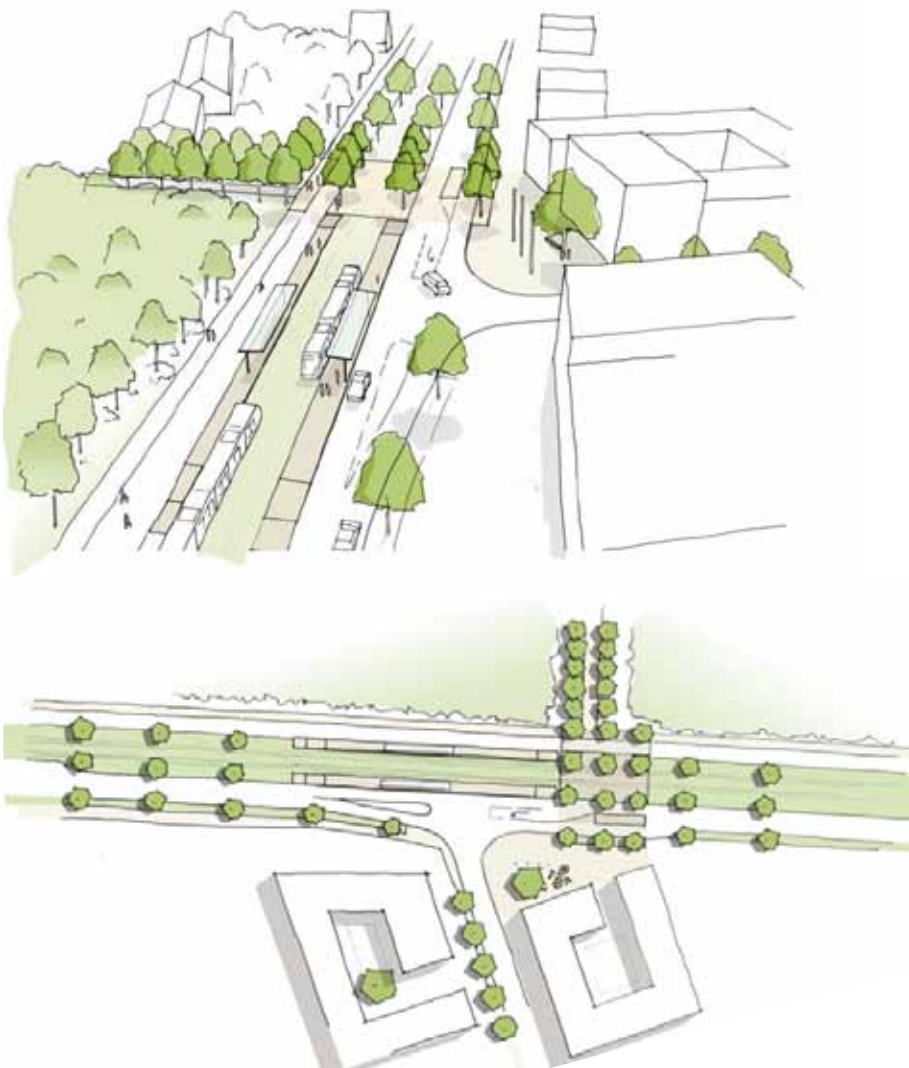
Planentwürfe für die Haltestellen Waterboerstraße und Senne-Center



## Geplanter Trassenverlauf in Sennestadt

Die Trasse unterquert die Autobahn und führt weiter entlang bzw. auf der Paderborner Straße in den Stadtbezirk Sennestadt. Am Sennestadtteich biegt die Trasse auf den Sennestadtring und weiter in die Elbeallee ab. Die Lage der Endhaltestelle steht noch nicht fest. Sie könnte entweder auf der Elbeallee im Bereich „Am Stadion“ liegen (Variante 1, politisch im Rahmen der Potenzialanalyse abgestimmt) oder, wenn die Trasse über den Senner Hellweg verlängert wird (Variante 2), im Bereich der nördlichen Württemberger Allee, wodurch die nordöstliche Sennestadt miterschlossen wird. Insgesamt sind in Sennestadt je nach Lage der Endhaltestelle zwischen sechs und acht Haltestellen geplant. Zur Verknüpfung mit dem Busverkehr soll die Haltestelle „Sennestadtteich“ als Umsteigehaltestelle ausgebaut werden.

In Sennestadt entsteht derzeit auf dem Schillinggelände, einem ehemaligen Gewerbestandort südlich der Paderborner Straße, ein neues Wohngebiet. Das Freiraumkonzept für Sennestadt sieht an dieser Stelle eine „**Landschaftsklammer**“ vor, die einen Durchgang von der Hans-Christian-Andersen-Schule zum Schillinggelände und weiter zum Wohngebiet Innstraße bietet. Damit soll auch eine attraktive Anbindung an den ÖPNV geschaffen werden. In diesem Bereich können nicht mehr benötigte Anlagen (Fußgängertunnel, Zäune) zurückgebaut werden; der Straßenraum gewinnt durch die Anlage begrünter Gleisanlagen.

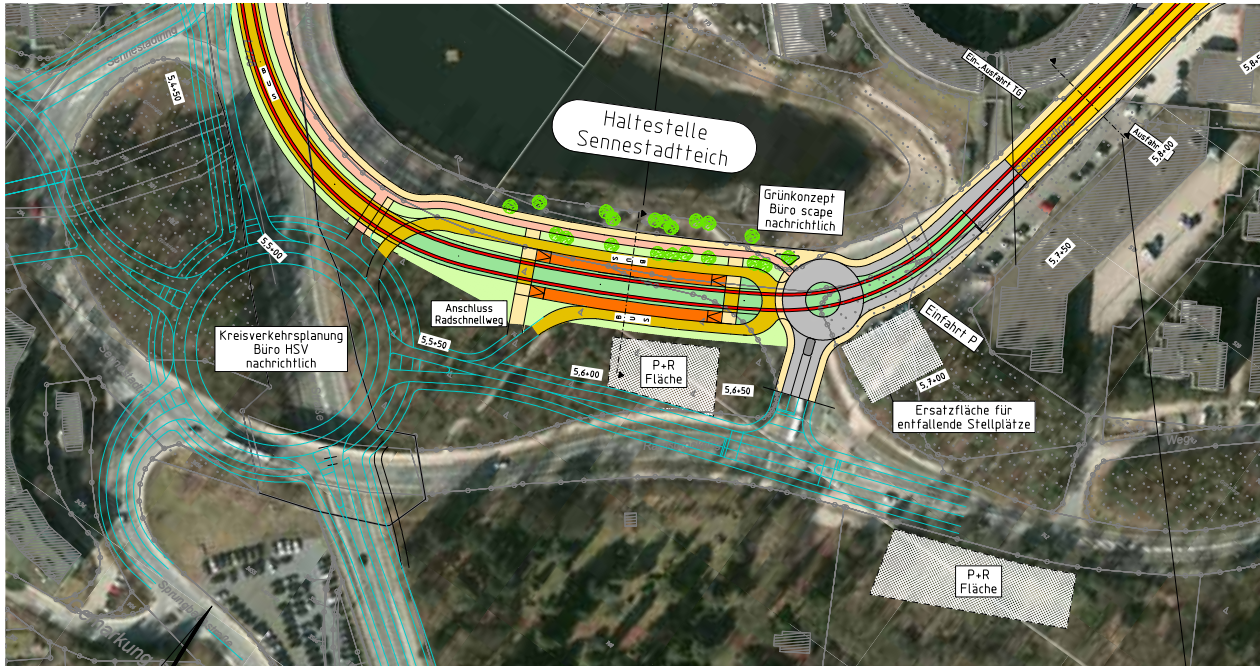


Mit der Umsetzung des Freiraumkonzepts für die Landschaftsklammer am Schillinggelände ließe sich die heutige Unterführung rückbauen und eine attraktive oberirdische Straßenquerung schaffen (scape Landschaftsarchitekten)

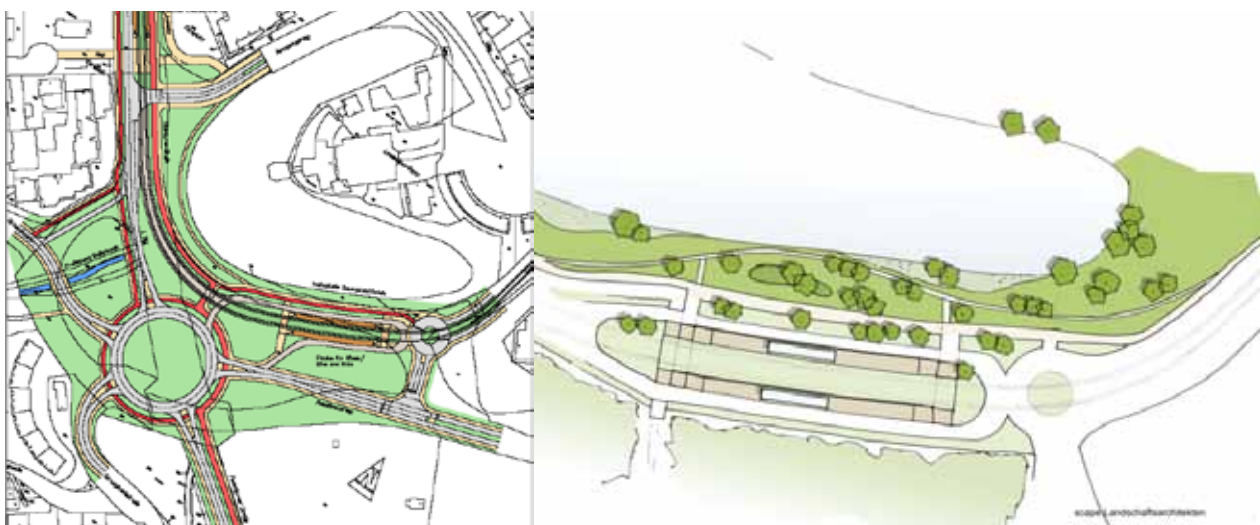


Auch im Umfeld des **Sennestadtteichs** soll das Zielkonzept einer vernetzten „Park- und Spiellandschaft“ durch eine die bestehende Verkehrsachse Paderborner Straße übergreifende „Landschaftsklammer“ mit Haltestelle in Höhe der Kreuzkirche umgesetzt werden. Da in diesem Bereich auch der zentrale Verknüpfungspunkt zum Busverkehr geplant ist, wird eine Neugestaltung der heutigen Straßenführung vorgeschlagen, die eine gemeinsame Entwicklung der straßen- und stadtplanerischen sowie stadtgesterischen Anforderungen ermöglicht.

Planentwurf zur Verkehrsneuordnung im Bereich Sennestadtteich



Der Planentwurf zeigt einen Lösungsvorschlag, der nicht nur den straßen- und stadtplanerischen Aspekten, sondern auch den Vorgaben des Freiraumkonzepts Rechnung trägt





Gerade das Stadtteilzentrum von Sennestadt rund um den **Ehrenbergplatz** ist städtebaulich sensibel und erfordert anspruchsvolle Lösungen im Detail. Im zentralen Abschnitt ist eine beruhigte Mischverkehrsfläche mit Mittelbahnsteig am Ehrenbergplatz möglich.

Der Stadtteil Sennestadt wurde in den 1960er Jahren nach Entwürfen des Stadtplaners Hans Bernhard Reichow gebaut und zeichnet sich durch eine geschwungene, organische Stadtstruktur aus, die sich abseits der Erschließungsachsen Rheinallee und Elbeallee immer kleinteiliger verästelt. In der **Elbeallee** stellt die kurze Abfolge versetzt abweigender Wohn- und Erschließungsstraßen verkehrliche und städtebauliche Herausforderungen dar. Daher wird ein multifunktionaler Mittelstreifen mit Haltestellen, Abbiegespuren und Grünbereichen vorgeschlagen, wodurch der Alleecharakter erhalten werden könnte.



Das Freiraumkonzept stärkt den Alleecharakter des Ehrenbergplatzes und der Elbeallee  
(scape Landschaftsarchitekten)



## 5. Wichtige Planungen der Stadt Bielefeld

Im Beteiligungsverfahren müssen stadtweite, stadtteil- oder quartiersbezogene Planungen, die unmittelbar oder mittelbar im Zusammenhang mit den Ausbauplänen der Stadtbahn stehen, berücksichtigt werden:

### Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Stadtumbau Bielefeld (ISEK Stadtumbau)

Weitere Informationen zum ISEK Stadtumbau:

[www.bielefeld.de/de/pbw/mup/musta/stb/](http://www.bielefeld.de/de/pbw/mup/musta/stb/)



Als Reaktion auf den demografischen und wirtschaftsstrukturellen Wandel in Bielefeld hat der Rat der Stadt die Bauverwaltung mit der Erstellung eines gesamtstädtischen Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept zum Stadtumbau in Bielefeld im Rahmen des Förderprogramms „Stadtumbau West“ beauftragt. Das ISEK Stadtumbau, das vom Rat der Stadt am 24. April 2008 beschlossen wurde, empfiehlt vier Handlungsgebiete für den Stadtumbau in Bielefeld:

- Bethel/ Stadtbezirk Gadderbaum
- Nördlicher Innenstadtrand/ Stadtbezirk Mitte
- Sieker-Mitte/ Stadtbezirke Mitte und Stieghorst
- Sennestadt/ Stadtbezirk Sennestadt

Für diese Handlungsgebiete definiert das ISEK Stadtumbau Entwicklungsthemen und Handlungsfelder. Zudem zeigt es den Status der Gebiete, mögliche Partner und Empfehlungen für das weitere Vorgehen auf. Das ISEK Stadtumbau bildet zugleich die Voraussetzung für eine mögliche Förderung von Maßnahmen aus dem Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“, indem es räumliche und sachliche Aspekte des Stadtumbaus für Fördergebiete sowie die Auswirkung und Bedeutung der Stadtumbaumaßnahme für das übrige Stadtgebiet klärt. Für die Gebiete wurden gebietsbezogene städtebauliche Entwicklungskonzepte (INSEK) erstellt, die die Entwicklungsziele verfeinern.

### Stadtumbauegebiet „Nördlicher Innenstadtrand“

Weitere Informationen zum Stadtumbauegebiet „Nördlicher Innenstadtrand“:

[www.bielefeld.de/de/pbw/mup/nin/](http://www.bielefeld.de/de/pbw/mup/nin/)

In einem offenen Beteiligungs- und Erarbeitungsprozess wurde das gebietsbezogene städtebauliche Entwicklungskonzept „Nördlicher Innenstadtrand“ (INSEK Nördlicher Innenstadtrand) erarbeitet und mit der Festlegung des Stadtumbauegebietes nach § 171 b Abs. 1 BauGB am 23.09.2010 vom Rat der Stadt Bielefeld beschlossen. In den verschiedenen Handlungsfeldern stellen die einzelnen Maßnahmen des INSEK „Nördlicher Innenstadtrand“ einen Vorschlag für ein mehrjähriges Handlungsprogramm dar.

Im Zusammenhang mit dem Stadtbahn-Ausbau ist sicherlich die Neugestaltung des Kesselbrinks als größter innerstädtischer Platz die wichtigste Maßnahme. Hier wurde bei der Planung der Neugestaltung bereits eine Trasse für den möglichen Stadtbahn-Ausbau berücksichtigt. Auch bei der Gestaltung der Maßnahme „Grünes Band“ zwischen Eckerdorfer Straße und Heeper Straße wurde vorausschauend eine Planung vorgenommen, die den Stadtbahn-Ausbau erlaubt.

## Stadtumbaugebiet „Sennestadt“

Basierend auf einem Beschluss der Bezirksvertretung Sennestadt wurde der Stadtumbauprozess in Sennestadt im Juni 2007 eingeleitet. Dazu wurden von der Innovationsagentur Stadtumbau NRW vier themenbezogene Workshops als „aktivierende Leitbildentwicklung“ durchgeführt. Im April 2008 fand der Aktionstag Sennestadt statt. Viele Bürgerinnen und Bürger der Sennestadt nutzten die Gelegenheit, ihre Einschätzungen zum Stadtumbau vorzutragen und sich aktiv am Prozess zu beteiligen. Die Innovationsagentur Stadtumbau NRW hat zu der Startphase eine Ergebnisdokumentation vorgelegt, die den bisherigen Prozess in der Sennestadt beschreibt. Der Rat der Stadt Bielefeld hat das gebietsbezogene integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept Stadtumbau Sennestadt (INSEK Stadtumbau Sennestadt) sowie die Festlegung gem. § 171 b und § 171 e Baugesetzbuch als Stadtumbaugebiet und Gebiet der Sozialen Stadt am 23.09.2010 beschlossen.

Im Rahmen des Stadtumbaus wurde ein Gutachten zur Neuentwicklung des Grünzuges Bullerbachtal und des Ost-West-Grünzuges als „grünes Rückgrat“ der Sennestadt erarbeitet. Mit der Neugestaltung der öffentlichen Grünflächen um den Sennestadtteich – als zentralem Element der Stadtlandschaft – begannen Anfang 2010 die baulichen Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes in Sennestadt. Das Wege- und Grünkonzept quert die Paderborner Straße westlich des Sennestadtteichs; hier sollen Baumpflanzungen im Straßenraum erfolgen, die mit der Stadtbahn-Planung abgestimmt werden müssen.

## Masterplan Innenstadt

Der Rat der Stadt Bielefeld hat die Überarbeitung des Masterplans Innenstadt von 2001 beschlossen – als Reaktion auf den tiefgreifenden Bedeutungswandel der Innenstadt in den vergangenen Jahren. Mit dem Masterplan Innenstadt soll ein Orientierungsrahmen für die räumliche und funktionale Entwicklung der Innenstadt Bielefelds aufgestellt werden. Anknüpfend an und aufbauend auf bereits vorliegenden Planungen, Konzepten und Gutachten ist beabsichtigt, ein umfassendes und querschnittsorientiertes städtebauliches Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Es kann die bisherigen Ziele, Programme und Planungen bündeln, neue Herausforderungen und zukünftige Handlungsbedarfe klären sowie notwendige Akzentuierungen entwickeln. Ziel ist es, eine Gesamtperspektive für die Entwicklung der Innenstadt zu erarbeiten, um die Potenziale des Wachstums und des Wandels auszuloten und auszuschöpfen und die Grundzüge künftiger Planungen und Projekte zu formulieren.

Der Masterplan wird in einem stufenweisen Verfahren entwickelt, das auf Offenheit, Transparenz und Dialog angelegt ist. Der Planungsprozess sieht in den einzelnen Phasen eine aktive Beteiligung und Mitwirkung der gesamten Stadtgesellschaft mit verschiedenen Teilnehmungsformaten vor, die durch einen Ergebnistransfer miteinander verknüpft werden. Der Prozess wird von einer Lenkungsgruppe mit politischen Akteuren begleitet. Neben der informellen Beteiligung erfolgt auch eine formelle Beteiligung im Sinne der §§ 3 und 4 des Baugesetzbuches, in die moBiel als Träger öffentlicher Belange frühzeitig die Stadtbahnprojekte eingebracht hat. Der Masterplan Innenstadt soll als Städtebauliches Entwicklungskonzept beschlossen werden und damit behördeninterne Bindungswirkung entfalten. Der Prozess ist auf etwa zwei Jahre angelegt.

Weitere Informationen zum Stadtumbau Sennestadt:

[www.bielefeld.de/bz/sest/stse/](http://www.bielefeld.de/bz/sest/stse/)

Weitere Informationen zum Masterplan Innenstadt:

[www.bielefeld.de/pbw/mup/mai/](http://www.bielefeld.de/pbw/mup/mai/)



## 6. Ansprechpartner

### Projektträger

The logo for Stadt Bielefeld, featuring the word "Bielefeld" in white text on a red rectangular background.

#### Stadt Bielefeld

Amt für Verkehr  
Niederwall 23  
33602 Bielefeld  
www.bielefeld.de

Ingeborg Grau (Projektleitung Amt für Verkehr)  
Norbert Jamitzky (Projektkoordination Amt für Verkehr)



#### moBiel GmbH

Postfach 21 90 46  
33697 Bielefeld  
www.mobiel.de

Dirk Artschwager, Hartwig Meier (Projektleitung moBiel)  
Johannes Preissler (Projektkoordination moBiel)

#### Verantwortlich für die Trassenplanungen:

**Heepen:** Markus Dreier, Daniela Sauß (moBiel)

**Hillegossen:** Stefan Meyer, Norbert Jamitzky (Amt für Verkehr)

**Sennestadt:** Hartwig Meier, Jörg Landwehr (moBiel)

### Fotos, Abbildungen und Karten

**Fotos:** Soweit im Folgenden nicht anders benannt: agl | Titelseite: Annika Freitag | S. 5/6: Stadt Bielefeld | S. 7: Veit Mette | S. 10/11: rутten-fotografie | S. 14: Archivbilder der moBiel GmbH | S. 33: Ingenieurbüro für Stadtverkehrsplanung (HSV)

**Abbildungen:** S. 11: dreihundertzehn | S. 13: www.zukunftmobielefeld.de | S. 14: moBiel GmbH | S. 17: TTK 2011 (Potentialanalyse des Zielnetzes Stadtbahn 2030) | S. 20: scape landschaftsarchitekten | S. 21: moBiel GmbH | S. 25 TTK 2011 (oben), moBiel GmbH (unten) | S. 35, 36 rechts, 37: scape landschaftsarchitekten | S. 36 links: HSV

**Karten:** S. 27: moBiel GmbH | S. 31: Amt für Verkehr | S. 33, 34, 36: TTK 2013.  
Seiten 8, 24, 26, 30, 32: Kartographie: agl, Saarbrücken; Kartengrundlagen: Stadtbahn-Strecken und Straßennetz: moBiel GmbH, Siedlungs- und Waldflächen: Corine Land Cover (CLC 2006) der European Environment Agency, S. 24 auf Grundlage von TTK 2012 (Machbarkeitsstudie Heepen), S. 30 auf Grundlage von TransTec 2001 (Variantenuntersuchung Hillegossen).

## Prozessteam

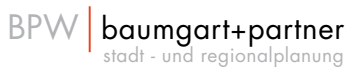


angewandte geographie,  
landschafts-, stadt- und raumplanung  
Hartz · Saad · Wendl  
www.agl-online.de

### **agl | Hartz · Saad · Wendl**

angewandte geographie, landschafts-,  
stadt- und raumplanung  
Großherzog-Friedrich-Str. 47  
66111 Saarbrücken  
www.agl-online.de

Andrea Hartz (Projektleitung Prozessteam)  
Sascha Saad (Prozesskoordination, Moderation)  
Stephanie Bächle (Kontaktstelle)  
Christine Schaal-Lehr (Moderation)  
Eva Lichtenberger (Moderationsassistenz)



### **BPW baumgart+partner**

Stadt- und Regionalplanung  
Ostertorsteinweg 70-71  
28203 Bremen  
www.bpw-baumgart.de

Frank Schlegelmilch (Prozesskoordination, Moderation)  
Claudia Dappen (Moderation)



### **Zivilarena GmbH**

Wallstraße 61  
10179 Berlin  
www.zivilarena.de

Axel Pfennigsschmidt (Projektleitung Online-Diskussion)  
Sebastian Wilkes (Projekt-Website)  
Wanda Wiczorek (Moderation Online-Diskussion)





# **ZUKUNFT MOBIELEFELD.**

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

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