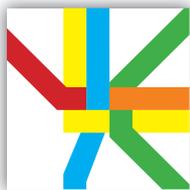


### 3. Werkstattwoche

# Beteiligungsprozess zum StadtBahn-Ausbau in Bielefeld

Dokumentation der 3. Werkstattwoche  
vom 11. bis 13. November 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)

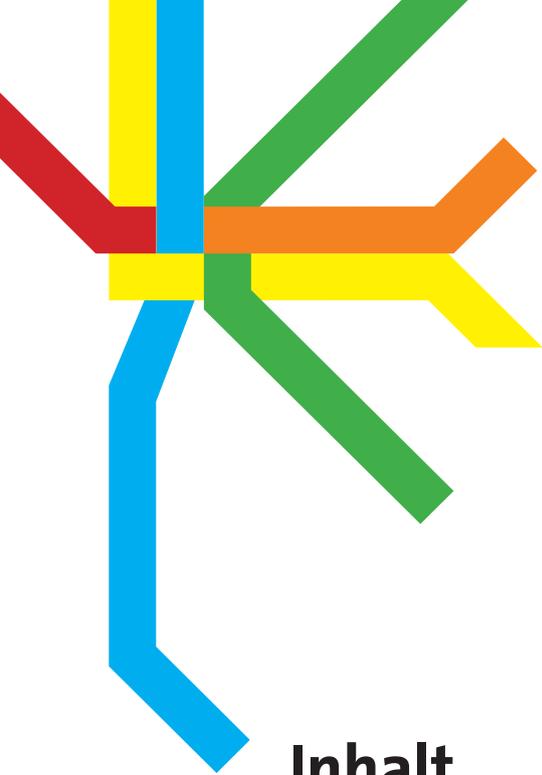
## Bearbeitung

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

## Gestaltung und Satz

Stephanie Bächle, agl | Hartz · Saad · Wendl

Bielefeld, 19. Dezember 2013



# Inhalt

1. Stand des Verfahrens und 3. Werkstattwoche	4
2. Veranstaltungen im Stadtbezirk Mitte	6
2.1 Planungswerkstatt zur Variantendiskussion	6
2.2 Infoabend zu Variantendiskussion und Jahnplatz	24
3. Infostände	29
3.1 Infostand in Stieghorst	29
3.2 Infostand in Heepen	30
3.3 Infostand in Sennestadt	31

# 1.

## Stand des Verfahrens und 3. Werkstattwoche

### Die 3. Werkstattwoche

Der Schwerpunkt der 3. Werkstattwoche lag auf der Diskussion der Trassenvarianten für die neue Stadtbahn-Linie 5 im Stadtbezirk Mitte. Hierzu waren Bürgerinnen und Bürger sowie Schlüsselakteure zu einer Planungswerkstatt am 11. und 12. November 2013 eingeladen. Um die Thematik vertiefter bearbeiten zu können und dem vielfachen Wunsch von Bürgerinnen und Bürgern nach intensiverem Dialog Rechnung zu tragen, war der Teilnehmerkreis auf 40 Personen begrenzt.

Im Rahmen des Infoabends am 13. November 2013 wurden die Ergebnisse der Planungswerkstatt öffentlich vorgestellt. In der Pause hatten die Teilnehmenden Gelegenheit, die Ergebnisse zu kommentieren und zu ergänzen. Darüber hinaus wurde über das Verkehrsgutachten zum Jahnplatz informiert, das am 21. Oktober 2013 im Stadtrat vorgestellt worden war.

Wie auch in den vorangegangenen Werkstattwochen gab es Infostände in verschiedenen Stadtteilen. Diesmal standen sie an der heutigen Endhaltestelle der Stadtbahn in Stieghorst, am Hassebrock in Heepen und auf dem Reichowplatz in Sennestadt.

### Programm der 3. Werkstattwoche

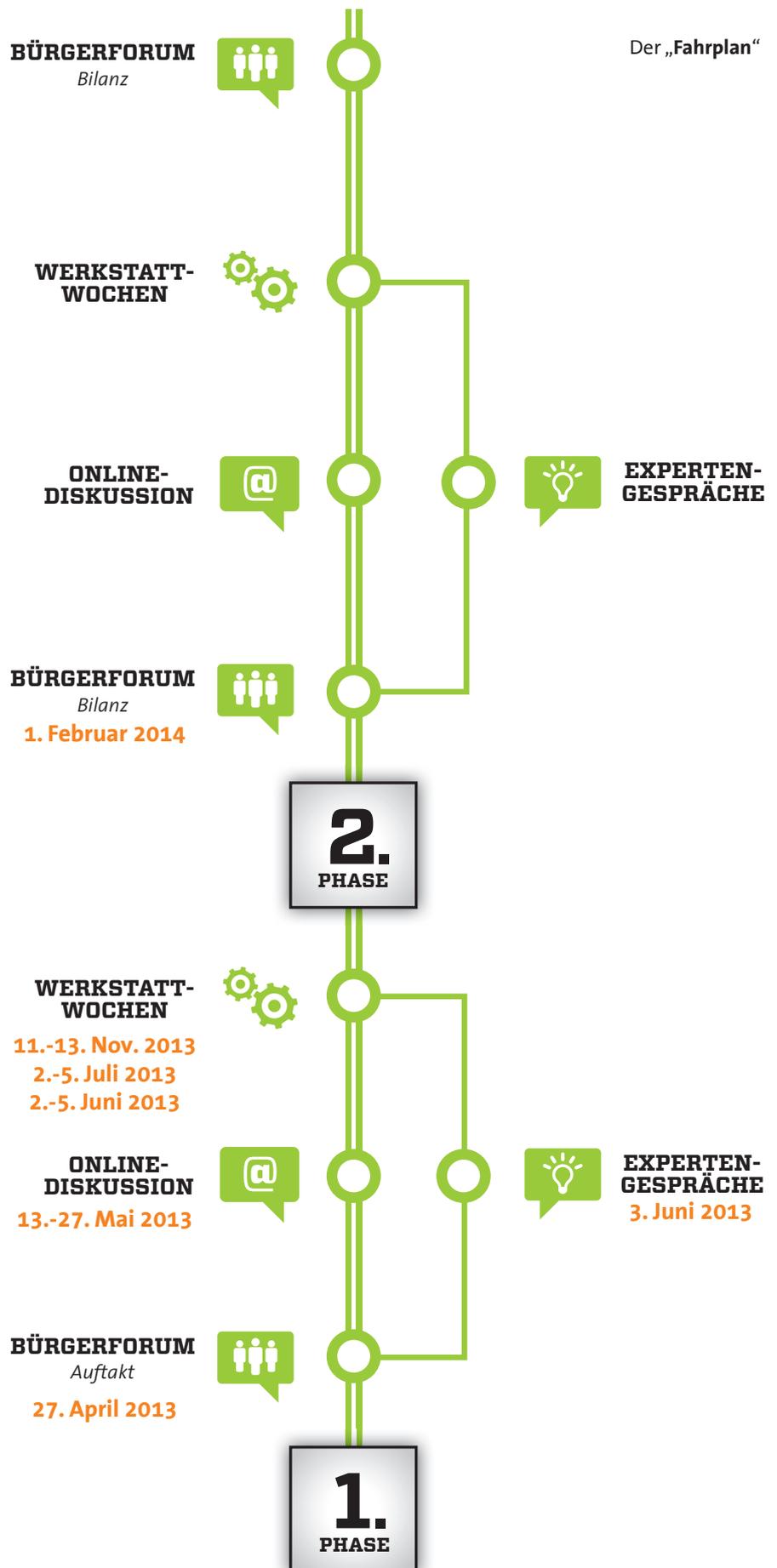
<b>Montag 11. November 2013</b>	<b>Dienstag 12. November 2013</b>	<b>Mittwoch 13. November 2013</b>
9.00 – 14.00 <b>Infostand zur Verlängerung der Linie 3 nach Hillegossen</b> an der StadtBahn- Haltestelle Stieghorst	10.00 – 14.00 <b>Infostand zur neuen Linie 5 Stadtbezirk Heepen</b> am Hassebrock	9.00 – 14.00 <b>Infostand zur neuen Linie 5 Stadtbezirk Sennestadt</b> auf dem Reichowplatz
jeweils 17.00 – 21.00 <b>Planungswerkstatt zur neuen StadtBahn-Linie 5 im Stadtbezirk Mitte</b> in der Ravensberger Spinnerei, Ravensberger Park 2 <b>!</b> Verbindliche Anmeldung für beide • Termine gemeinsam erforderlich		18.00 – 21.00 <b>Infoabend im Stadtbezirk Mitte:</b> Jahnplatz und Ergebnisse der Planungswerkstatt in der Hechelei, Ravensberger Park 6

## Wie geht es weiter?

Die Ergebnisse der Planungs-  
werkstatt zur Varianten-  
diskussion am 11. und 12.  
November 2013 sind eine  
hilfreiche Grundlage für das  
weitere Planungsverfahren.  
Sie werden nun an die poli-  
tischen Entscheidungsträger  
übergeben. Eine Entschei-  
dung über die bevorzugte  
Linienführung im Stadtbe-  
zirk Mitte soll Anfang 2014  
getroffen werden. Auf dieser  
Basis werden die Planungen  
weiter konkretisiert und mit  
den Zuwendungsgebern  
abgestimmt. Dabei wird es  
auch um Möglichkeiten einer  
Mischfinanzierung aus  
Bundes- und Landesmitteln  
gehen.

Wir möchten Sie schon jetzt  
zum 2. Bürgerforum am  
1. Februar 2014 einladen!

Der „Fahrplan“



## 2.1 Planungswerkstatt zur Variantendiskussion

Die Planungswerkstatt zur Variantendiskussion im Stadtbezirk Mitte am 11. und 12. November 2013 richtete sich an Bürgerinnen und Bürger sowie an Vertreter von Organisationen und Institutionen aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen. Aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellung wurde ein zweitägiges Format mit einer auf 40 Personen begrenzten Teilnehmerzahl und verbindlicher Anmeldung gewählt. Die Hälfte der Plätze war für Vertreter von Organisationen und Institutionen aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen reserviert. Die andere Hälfte stand interessierten Bürgerinnen und Bürgern aus dem Stadtbezirk Mitte zur Verfügung, wobei Anwohnerinnen und Anwohner an den Trassenvarianten bevorzugt wurden. Insgesamt waren 16 Organisationen und Institutionen an der Planungswerkstatt vertreten\*. Durch die frei gewordenen Plätze konnten alle Angemeldeten aus dem unmittelbaren Trassenumfeld an der Planungswerkstatt teilnehmen. Dies waren Anwohner folgender Straßen: Bleichstraße, Heeper Straße, Auf dem Langen Kampe, Auf dem Tönsplatz, Am Stückenkamp, Meinolfstraße und Vogtweg.

Der Schwerpunkt der Planungswerkstatt lag auf der Diskussion der Trassenvarianten der neuen Linie 5 zwischen Kesselbrink und Radrennbahn im Stadtbezirk Mitte. Hier hatten die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen des Beteiligungsverfahrens ZUKUNFT MOBIELEFELD zu den bereits untersuchten Trassen neue Varianten ins Gespräch gebracht. Die Varianten wurden im Verlauf des Sommers von moBiel und der Stadtverwaltung detailliert untersucht, die Ergebnisse für die Planungswerkstatt kompakt aufbereitet und den Teilnehmenden im Vorfeld zur Verfügung gestellt. Die vorbereiteten Unterlagen enthielten zu jeder Trassenvariante den vorgeschlagenen Trassenverlauf mit Benennung von Chancen und Problemen, Ausschnitten aus der Detailplanung, Straßenquerschnitte und stadtgestalterische Skizzen sowie eine erste Bewertung anhand eines Kriterienkatalogs. Dieser bezog sich auf Fahrgastbelange und Betrieb, Straßenverkehr, Stadtgestaltung und Stadtgrün, Anwohnerbelange sowie eine erste Einschätzung zu den Kosten für die Infrastruktur.

\* Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), Bielefeld Pro Nahverkehr e.V., Bürgerinitiative „Pro-Bus-Heepen“, Pro Bahn NRW e.V., Verkehrsclub Deutschland (VCD), Bund Deutscher Architekten (BDA), pro grün Bielefeld e.V., Beirat für Stadtgestaltung, Beirat für Behindertenfragen, Seniorenrat, Volkshochschule/Ravensberger Park, Baugenossenschaft Freie Scholle eG, Siedlungsrat „Auf dem Langen Kampe“, Bielefelder Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH, Handwerksbau und Kundenbeirat moBiel

## Die Planungswerkstatt am 11. November 2013

Nach der Begrüßung durch den Bezirksbürgermeister von Bielefeld Mitte Hans-Jürgen Franz stellte Andrea Hartz (Prozessteam, agl) das Programm der Planungswerkstatt vor.

Dirk Artschwager (Leiter des Geschäftsbereichs Verkehrsplanung der moBiel GmbH) gab einen Rückblick auf die vergangenen Wochen. Er erläuterte, dass mit dem einstimmigen Ratsbeschluss am 18. Juli 2013 die politische Grundlage für die Konkretisierung der Planungen zur neuen Linie 5 in Niederflurtechnik gelegt wurde. Vor diesem Hintergrund gehe es in der Planungswerkstatt nun darum, gemeinsam die beste Trassenlösung für den Abschnitt zwischen Kesselbrink und Radrennbahn zu finden. Alle derzeit in Diskussion stehenden Trassenvarianten seien grundsätzlich realisierbar und in Bezug auf den erforderlichen Anteil an besonderem Bahnkörper grundsätzlich förderfähig, da sich die Förderfähigkeit auf die Gesamttrasse Heepen – Senne-stadt bezieht. Im Hinblick auf die als Diskussionsgrundlage zur Verfügung gestellten vorbereitenden Unterlagen\* betonte Herr Artschwager, dass die in den Bewertungstabellen vergebenen Rangfolgen eine relative Bewertung der Varianten darstellen, die derzeit noch in Diskussion stehen. Dabei gelte es zu bedenken, dass die Unterschiede zwischen den Varianten oft nur gering seien. Beispielsweise wurden auch für die Fahrzeit die Ränge 1 bis 5 vergeben, obwohl der Unterschied zwischen schnellster und langsamster Variante unter einer Minute liegt. Darüber hinaus besäßen die Bewertungskriterien unterschiedlich großes Gewicht, sodass sich die Rangfolgen nicht zu einer Gesamtsumme addieren ließen.

Hartwig Meier (Leiter des Bereichs Grundsatz- und Netzplanung der moBiel GmbH) präsentierte anhand der vorbereitenden Unterlagen die in Diskussion stehenden Trassenvarianten, die Bewertungskriterien und den derzeitigen Stand der Bewertung, die moBiel in Kooperation mit dem Amt für Verkehr, dem Bauamt und dem Umweltamt der Stadt Bielefeld vorgenommen hatte.

\* Die vorbereitenden Unterlagen finden Sie auf der Projektwebsite im Download-Bereich zur 3. Werkstattwoche.



## Fragerunde zum Bewertungsverfahren und den Kriterien

Im Plenum konnten die Teilnehmenden ihre grundsätzlichen, trassenunabhängigen Fragen und Kommentare direkt an die zuständigen Planer richten:

- Dirk Artschwager (moBiel GmbH, Leiter des Geschäftsbereichs Verkehrsplanung)
- Hartwig Meier (moBiel GmbH, Leiter des Bereichs Grundsatz- und Netzplanung)
- Stephan Korbmacher (Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld)
- Hans-Werner Klemme (Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld)
- Johann-Thomas Fleer (Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld, Immissionsschutz)
- Oliver Spree (Radverkehrsbeauftragter der Stadt Bielefeld)
- Nanny Wocken (Bauamt der Stadt Bielefeld)
- Achim Thenhausen (Umweltamt der Stadt Bielefeld)

### Kriteriengruppe „Fahrgastbelange und Betrieb“

Unter dem Begriff „Betrieb“ sind Aspekte der technischen Betriebsabwicklung gefasst, wohingegen die Betriebs- und Investitionskosten in die Kriteriengruppe „Kosten“ einfließen.

Die Volkshochschule und die weiteren öffentlichen Einrichtung im Ravensberger Park wurden bei der Berechnung des Einzugsbereichs berücksichtigt. Da sie räumlich gesehen zwischen den Varianten liegen, entfalten sie beim Variantenvergleich weniger Gewicht als die erschlossenen Einwohner.

Bei den aktuellen Bewertungen wurde bewusst ein „normiertes“ Busnetz mit fest definierter Verkehrsleistung zugrunde gelegt, um einen neutralen methodischen Vergleich zu ermöglichen. Die Feinabstimmung des Busnetzes wird dann mit Fortschreiten der Planungen vorgenommen. Im Rahmen der Planungswerkstatt sollen für einzelne Varianten attraktive Busnetze diskutiert werden.

Die Fahrzeit zwischen Kesselbrink und Radrennbahn wurde mithilfe mathematischer Formeln berechnet, in die das Abbremsen und Beschleunigen der Stadtbahn ebenso eingerechnet wurden wie Verzögerungen oder Langsamfahrstellen, beispielsweise in engen Kurven.



### **Kriteriengruppe „Stadtgestaltung und Stadtgrün“**

Die Entwicklungspotenziale des frei werdenden Fachhochschulgeländes wurde von der Stadtentwicklung als grundsätzlich positiv eingeschätzt.

Zur Frage, inwiefern Begrünungsmaßnahmen im Straßenraum über die Stadtbahn-Förderung durch Bund und Land mitfinanziert werden, wurde erläutert, dass im Rahmen des Stadtbahn-Baus alle zwingenden Veränderungen im Straßenraum finanziert werden, dies jedoch nicht immer ausreiche. Beispielsweise wäre die komplette Neugestaltung des Jahnplatzes nur teilweise über das ÖPNV-Programm förderfähig. Straßenbegleitende Grünpflanzungen werden aber auch zur Kompensation von Eingriffen vorgenommen.

### **Kriteriengruppe „Anwohnerbelange“**

Zu den Anwohnerbelangen und insbesondere zum Thema Lärm gab es die meisten Rückfragen. Die Frage, ob der durch die Stadtbahn erwartete Rückgang des Kfz-Verkehrs in die Lärmbetrachtung eingeflossen ist, wurde verneint: Prognosen seien sehr aufwändig und nicht verifizierbar, weswegen diese auch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind.

Generell können die Lärmeinwirkungen beim derzeitigen Planungsstand und den zahlreichen Varianten nur überschlägig betrachtet werden. Präzisere Berechnungen sind sehr aufwändig; ihnen muss u.a. ein dreidimensionales Geländemodell, Aussagen zu Gebäudehöhen, Bodenbeschaffenheit u.v.m. zugrunde gelegt werden. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden diese Untersuchungen durchgeführt.

Bei der Einschätzung der Eingriffe in private Grundstücke wurden Gebäudeabriss deutlich stärker gewertet werden als Eingriffe in Freiflächen.

Es wurde erläutert, dass für den Bau der Stadtbahn keine Anliegerbeiträge erhoben werden können. Dies gelte auch für den Fall, dass ein bestehender Radweg umgelegt werden müsste.

Die Teilnehmenden kritisierten die im Vergleich zu anderen Kriteriengruppen geringe Zahl von Unterkriterien und kündigten die Ergänzung weiterer Aspekte im Rahmen der Arbeitsgruppenphase an.

### **Kriteriengruppe „Kosten“**

Die Kosteneinschätzung für Versorgungsleitungen lässt sich noch nicht abschließend klären. Ein Grund dafür liegt darin, dass die Auswirkungen auf das Kanalnetz noch nicht an allen Stellen geprüft wurden. Hiervon hängen die Eingriffe in die übrigen Versorgungsleitungen ab, zumal der Kanal im Straßenraum zuunterst liegt.

Als Orientierung gelten weiterhin die geschätzten Kosten der Machbarkeitsstudie Stadtbahn Heepen (z.B. für die Variante 5). Die Kosten für die zur Diskussion stehenden Varianten können im Vorplanungsstand nur abgeschätzt werden. Erst mit einer Präzisierung der Vorplanung und dem Übergang zu einer Vorzugsvariante ist eine Überarbeitung der Kostenschätzung möglich.

Die Teilnehmenden hatten viele Nachfragen zu den Kriterien und der Methodik der vergleichenden Bewertung. Auch hätten sich einzelne Teilnehmende einen Vergleich mit der heutigen Buserschließung gewünscht.

## Diskussion in Kleingruppen: Bewertung der Trassenvarianten

Im Anschluss diskutierten die Teilnehmenden in vier parallelen Arbeitsgruppen über die Trassenvarianten. Um verschiedene Schwerpunkte zu setzen und ein breiteres Ergebnisspektrum zu erreichen, wurden unterschiedliche Gruppenzusammensetzungen gewählt: In einer Arbeitsgruppe blieben die Anwohner unter sich, eine AG bestand ausschließlich aus Vertretern von Organisationen mit spezifischem Blickwinkel auf die Thematik, zwei Gruppen hatten gemischte Besetzungen:

### **AG 1 Anwohnerinnen und Anwohner**

Moderation: Claudia Dappen (Prozessteam, BPW)

Fachliche Begleitung: Stefan Helmer (Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld)

### **AG 2 gemischte Besetzung**

Moderation: Frank Schlegelmilch (Prozessteam, BPW)

Fachliche Begleitung: Markus Dreier (moBiel GmbH, Verkehrsplanung)

### **AG 3 gemischte Besetzung**

Moderation: Andrea Hartz (Prozessteam, agl)

Fachliche Begleitung: Stefan Meyer (Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld)

### **AG 4 Vertreterinnen und Vertreter von Organisationen**

Moderation: Sascha Saad (Prozessteam, agl)

Fachliche Begleitung: Daniela Sauß (moBiel GmbH, Verkehrsplanung)

Zahlreiche Vertreter von moBiel, Amt für Verkehr, Bauamt und Umweltamt der Stadt Bielefeld unterstützten die AGs bei spezifischen Fragestellungen. Zum Abschluss des ersten Tages zogen die vier Moderatoren ein kurzes Fazit und dankten den Teilnehmenden für ihre Beiträge (Ergebnisse der AGs siehe Seiten 12/13).

## Die Planungswerkstatt am 12. November 2013

Am darauffolgenden Abend hatten die Teilnehmenden in einer ersten Arbeitsgruppenphase Gelegenheit, die Ergebnisse vom Vorabend in ihren AGs zu reflektieren. Im Anschluss wurden AGs zu spezifischen Themen angeboten, auf die sich die Teilnehmenden frei verteilen konnten. Eine AG, an der Vertreter aller vier Arbeitsgruppen vom Vortag vertreten waren, befasste sich mit der Auswertung der Variantendiskussionen.

### **AG „Auswertung der Variantendiskussion“**

Moderation: Andrea Hartz (Prozessteam, agl)

Fachliche Begleitung: Stefan Meyer (Amt für Verkehr),  
Johannes Preissler (moBiel GmbH)

### **AG „Ergänzendes Busnetz“**

Moderation: Sascha Saad (Prozessteam, agl)

Fachliche Begleitung: Markus Dreier und Dirk Artschwager (moBiel GmbH),  
Stefan Helmer (Amt für Verkehr)

### **AG „Qualitätsanforderungen für Stadtbahn-Trassen im Straßenraum“**

Moderation: Frank Schlegelmilch (Prozessteam, BPW)

Fachliche Begleitung: Hartwig Meier (moBiel GmbH), Nanny Wocken (Bauamt), Judith Heimann (scape landschaftsarchitekten)

### **AG „Qualitätsanforderungen für Stadtbahn-Trassen in Wohnquartieren“**

Moderation: Claudia Dappen (Prozessteam, BPW)

Fachliche Begleitung: Norbert Jamitzky (Amt für Verkehr), Johann-Thomas Fleer (Amt für Verkehr, Immissionsschutz), Achim Thenhausen (Umweltamt)



## Ergebnisse der AG „Auswertung der Variantendiskussion“

Die Kommentarwände der AGs 1-4, die die Grundlage für die AG „Auswertung der Variantendiskussion“ bildeten, finden Sie am Ende der Dokumentation.

Ziel der AG war es, die Ergebnisse aus allen vier Gruppen zur Variantendiskussion zusammenzutragen und zu einem gemeinsamen Bild zusammenzufügen. Hierzu wurden in einem ersten Schritt grundsätzliche Anmerkungen zur Bewertung der Trassenvarianten zusammengestellt: Besonders wichtig waren den Teilnehmenden u.a. die Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger, der Erhalt des Grünen Bandes, die Kompensation von Stellplatzverlusten für Anwohner und Geschäfte, aber auch die Optimierung der Funktionsfähigkeit der Geschäftslagen. Der besondere Bahnkörper sollte überquerbar, Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Stadtbahn komfortabel sein. Generell sollten ausgewogene Lösungen für alle Verkehrsarten gefunden und die Entschädigungsansprüche bei Beanspruchung privater Grundstücke geklärt werden. Darüber hinaus war den Teilnehmenden wichtig, die Entwicklungs- und Aufwertungspotenziale sowie die Vorteile der Stadtbahn in Bezug auf Komfort, Barrierefreiheit und Akzeptanz konsequent zu nutzen, Fahrgastpotenziale auszuschöpfen und die Anbindung öffentlicher Einrichtungen sicherzustellen. Dabei sollte eine Flexibilität bei Verkehrsplanung und Stadtentwicklung gewahrt bleiben.

Ein klares Signal aus der Planungswerkstatt war, dass die Anwohnerbelange ein stärkeres Gewicht bei der Trassenbewertung, aber auch bei der Optimierung der Vorzugstrasse, erhalten und in der Kommunikation dazu transparenter dargelegt werden sollten. In Bezug auf die Anwohnerbelange waren den Teilnehmenden folgende Aspekte wichtig: Lärmbelastung (v.a. bei engen Kurven), Erschütterung, Wertentwicklung von Immobilien, Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, Verkehrssicherheit, Zulieferung Einzelhändler, Zufahrten zu privaten Grundstücken sowie Rückstau durch die Straßenbahn. Insgesamt gab es viele Nachfragen zur Methodik der vergleichenden Bewertung.

Von den Teilnehmenden der AG wurde der Wunsch geäußert, die der Trassenbewertung von moBiel und den städtischen Ämtern zugrunde gelegten Bewertungskriterien in der Planungswerkstatt zu gewichten. Deutlich wurde, dass die Teilnehmenden bei der Kriteriengruppe „Fahrgastbelange und Betrieb“ die Fahrzeit zwischen Kesselbrink und Radrennbahn sowie die Anbindung des Betriebshofs als nicht so wichtig erachteten, wohingegen die erschlossenen Einwohner und Einrichtungen sowie die Qualität der Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahn und Bus ein sehr hohes Gewicht erhalten sollten. In der Kriteriengruppe „Straßenverkehr“ wurden die Kriterien Verdrängungseffekte, Stellplatzbilanz sowie Rad- und Fußwegeverbindungen als sehr wichtig, die Leistungsfähigkeit der Knoten als wichtig gesehen. Im Fall der Kriteriengruppe „Stadtgestaltung und Stadtgrün“ werteten die Teilnehmenden die Bedeutung der Erreichbarkeit von Spiel-/Sportflächen als hoch, die Aufwertungs- und Entwicklungspotenziale in Bezug auf Stadtgestaltung, Städtebau und Stadtgrün sowie die Eingriffe in Grünflächen und den Erhalt von Grünzügen als hoch bis sehr hoch. Die Kriteriengruppe „Anwohnerbelange“ mit den Kriterien Lärmeinwirkung auf angrenzende Nutzungen und Eingriffe in öffentliche und private Grundstücke erhielten von den Teilnehmenden ein sehr hohes, die „Kosten“ der Infrastruktur für die Stadtbahn ein hohes Gewicht.

Die Auswertung der Variantendiskussion hat ergeben, dass die AG 3 des Vortags (gemischte Besetzung) eine Bewertung der Varianten in zwei Stufen, die AG 4 (VertreterInnen von Organisationen) eine Bewertung in drei Stufen vorgenommen hatte. Sie bewerteten die Trassenvarianten als „im Vergleich positiv“ und „im Vergleich negativ“, bei der dreistufigen Be-

wertung gab es Varianten, die im Vergleich im Mittelfeld liegen. Die AGs 1 (AnwohnerInnen) und 2 (gemischte Besetzung) wollten keine Bewertung einzelner Varianten vornehmen. Sie hatten sich darauf verständigt, aufzuzeigen, welche Trassenabschnitte aus ihrer Sicht ungeeignete oder weniger geeignete Lösungen wären. Dies waren insbesondere die Trassenführung durch die Bleichstraße (weniger geeignet) sowie die Trassenführung am Ostbahnhof/ im Bereich Grünes Band (ungeeignet). In der Tabelle sind diejenigen Varianten mit „x“ gekennzeichnet, die durch von den AGs 1 und 2 als weniger bzw. ungeeignet identifizierte Bereiche verlaufen.

Die Ergebnisse der Variantendiskussion im Überblick:

- + im Vergleich positiv bewertete Variante
- o Variante liegt im Vergleich im Mittelfeld
- im Vergleich negativ bewertete Variante
- x Variante verläuft durch als weniger geeignet bzw. ungeeignet identifizierte Bereiche

Variante	AG 3	AG 4	AG 1	AG 2	Anmerkungen
1 Werner-Bock-Straße – Grünes Band/Ostbahnhof – Auf dem Langen Kampe	-	-	x	x	Keine unterschiedliche Bewertung der Varianten 1/1grün
5 Heeper Straße	+	+			
10 Werner-Bock-Straße – Grünes Band/Ostbahnhof – Auf dem Langen Kampe – Lohbreite – Heeper Str.	-	o	x	x	
11 Bleichstraße – Grünes Band/Ostbahnhof – Auf dem Langen Kampe – Lohbreite – Heeper Straße	-	o	x	x	
12 Werner-Bock-Straße – Huberstraße – Heeper Straße	+	-			Haltestelle Seidensticker Halle
13 Bleichstraße – Huberstraße – Heeper Straße	+	+	x	x	
14 Bleichstraße – Hermann-Delius-Straße – Heeper Str.	+	+	x	x	
15 Bleichstraße – Grünes Band/Ostbahnhof – Auf dem Langen Kampe	-	-	x	x	Keine unterschiedliche Bewertung der Varianten 15/15grün

**ZUKUNFT MOBILELFELD.**  
Mittleren, Mitgestalten, Mitfahren.

**Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen**

① Allgemeine Anmerkungen

- Radverkehr gewährleisten Sicherheit, Stützpunkt, eigener Radweg
- Sicherheit für Radfahrer + Fußgänger
- Querung überführung besonderer Bahnkörper ermöglichen
- Anwohner + Geschäfte Stellplatzverluste kompensieren
- Funktionsfähigkeit der Geschäftslagen, Erreichbarkeit signalisieren
- bei Bewusstmachung punkter Grundstücke Entschädigungen klären!
- Umsitzbeziehungen: no Bus und Stadtbahn synchronisieren → muss komfortabel sein
- Verdrängung Kfz-Verkehr: Stauanfälligkeit, Berufsverkehr, Ampelschaltung, Grünes Band erhalten
- Vorteile der Stadtbahn: - Komfort - Barrierefreiheit - Akzeptanz
- Fahrgastpotenzial ausschöpfen
- Anbindung öffentlicher Einrichtungen sicherstellen
- Entwicklungspotenzial zur Aufwertung nutzen
- Flexibilität bei Verkehrsplanung + Stadtentwicklung

② Wichtige Aspekte/zusätzliche Kriterien

- Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- Blickschiene durch Stadtbahn
- Vorfahrtssicherheit / Unfallhäufigkeit
- Blickbau aktueller Projekte
- Entwicklung von Immobilien
- Erschütterung
- Zulieferung Einzelhändler
- Zufahrten zu privater Grundstücken
- Anwohnerbelange
- Lärmbelastung enges Radien
- Nachfragen zur Flexibilität der vorgeschlagenen Bewertungskriterien

ZUKUNFT MOBILELFELD | Dokumentation der 3. Werkstattwoche vom 11. bis 13. November 2013

**ZUKUNFT MOBILELFELD.**  
Mittleren, Mitgestalten, Mitfahren.

**Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen**

③ Trassenvarianten

	AG 3	AG 4	AG 1	AG 2	Anmerkungen
1	-	-	x	x	Keine unterschiedliche Bewertung Var. 1/1grün
5	+	+			
10	-	o	x	x	
11	-	o	x	x	
12	+	-			Haltestelle Seidensticker Halle
13	+	+	x	x	
14	+	+	x	x	
15	-	-	x	x	Keine unterschiedliche Bewertung Var. 15/15grün

ZUKUNFT MOBILELFELD | Dokumentation der 3. Werkstattwoche vom 11. bis 13. November 2013

**ZUKUNFT MOBILELFELD.**  
Mittleren, Mitgestalten, Mitfahren.

**Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen**

③ Trassenvarianten

	AG 3	AG 4	AG 1	AG 2	Anmerkungen
1	-	-	x	x	Keine unterschiedliche Bewertung Var. 1/1grün
5	+	+			
10	-	o	x	x	
11	-	o	x	x	
12	+	-			Haltestelle Seidensticker Halle
13	+	+	x	x	
14	+	+	x	x	
15	-	-	x	x	Keine unterschiedliche Bewertung Var. 15/15grün

ZUKUNFT MOBILELFELD | Dokumentation der 3. Werkstattwoche vom 11. bis 13. November 2013

## Ergebnisse der AG „Ergänzendes Busnetz“

Die AG widmete sich der Frage, wie die Trassenvarianten und das ergänzende Busnetz klug aufeinander abgestimmt werden können. Sie erarbeitete aber auch allgemeine Kriterien sowie Kriterien für die räumliche Liniennetzgestaltung.

Die allgemeinen Kriterien bezogen sich auf die Ausgestaltung der Haltestellen (Barrierefreiheit, Witterungsschutz, Informationssysteme), die Sicherheit der Haltestellen (geschützt im fließenden Verkehr), den Einsatz lärmärmer Fahrzeuge sowie eine abgestimmte zeitliche Taktung von Stadtbahn und Bus.

Folgende Kriterien wurden von der AG für die räumliche Liniennetzgestaltung gesammelt:

- Befahrbarkeit der Straßen auch für große Busse gewährleisten, gerade bei engen Kurvenradien
- Vorhandene Infrastrukturen/Haltestellen nutzen
- Hohe Netzdichte für kurze Wege von Tür zur Haltestelle
- Kurze Wege zwischen den Verknüpfungspunkten von Bus und Stadtbahn bzw. von Bus und Bus
- Witterungsgeschützte Wege zwischen Verknüpfungspunkten
- Flächenerschließung von Einwohnern und wichtigen Einrichtungen durch das Busnetz ergänzende Systeme (z.B. Anrufsammeltaxi)
- Berücksichtigung wichtiger ÖPNV-Achsen
- Bündelung in nachfragestarken Bereichen
- Wirtschaftlichkeit: Berücksichtigung unterschiedlicher Gebietskategorien bei der Andienung, d.h. das Angebot orientiert sich an der Nachfrage; möglichst komplementäre Einzugsbereiche von Bus/Stadtbahn sowie Vermeidung von Parallelverkehr
- Vermeidung gebrochener Linien?

Die Frage, ob seltenere „direkte“ oder häufigere „gebrochene“ Linien beim ergänzenden Busnetz besser seien, wurde kontrovers diskutiert. Am Beispiel der Linie 94 von Windflöte über Brackwede in die Innenstadt wurde aufgezeigt, dass eine Anbindung mit Umsteigen nicht schlechter sein muss als eine direkte Linie: Während die direkte Linie zwischen Windflöte und der Innenstadt früher im 30-min-Takt verkehrte, fährt die Linie 94 heute im 20-min-Takt zwischen Windflöte und Brackwede, wo ein Anschluss an die Stadtbahn-Linie 1 besteht. Grundsätzlich seien hier beide Wege möglich, weswegen Einzelfallbetrachtungen notwendig seien.

Am Beispiel der Trassenvarianten 5 (Heeper Straße), 12 (Werner-Bock-Straße – Huberstraße – Heeper Straße) und 15 (Bleichstraße – Auf dem Langen Kampe) wurden Möglichkeiten für das ergänzende Busnetz diskutiert. Im Ergebnis zeigte sich, dass sich im Detail veränderte Linienführungen ergeben, die aber durchaus die genannten Qualitätsanforderungen erfüllen.

Die folgenden Seiten geben einen detaillierteren Überblick über die in der AG diskutierten ergänzenden Busnetze. Dabei ist zu beachten, dass diese den Stand der vergleichenden Variantenbewertung zeigen und für jede Variante dieselbe Verkehrsleistung aufweisen. Das bedeutet, dass wenn parallel zur Stadtbahn nur eine Buslinie geführt wird (Varianten 5 und 12), diese im 10 min.-Takt fährt, während bei zwei parallelen Buslinien wie in Variante 15 diese im 20 min.-Takt fahren. Die gezeigten Busnetze stellen daher eine Diskussionsgrundlage dar, die nach Entscheidung für eine Trassenvariante der Stadtbahn noch optimiert werden können.

### Beispiel: Ergänzendes Busnetz zur Trassenvariante 5 durch die Heeper Straße

(Stand der vergleichenden Variantenbewertung)

#### Stadtbahn im 10 min.-Takt

→ Ersatz der Linien 350, 351 zwischen Heepen und Bahnhof

→ Ersatz der Linie 26 zwischen Heepen und Ziegelstraße

**Linien 21** aus Heepen-Süd und **Linie 25** aus Baumheide über Bleichstraße und Werner-Bock-Straße, ab Ziegelstraße im 10 min.-Takt

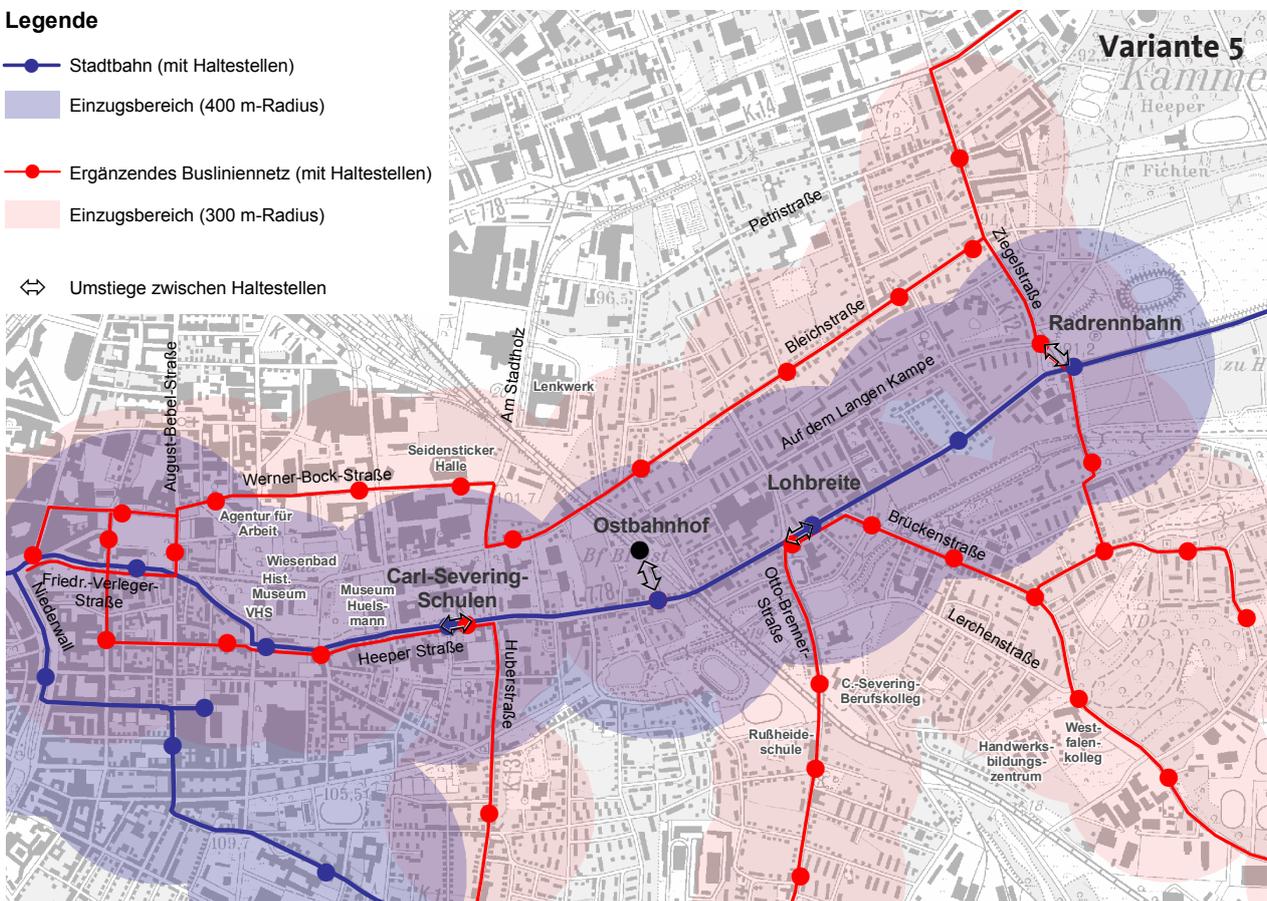
**Linie 29** aus Baderbach über Lohbreite nach Sieker im 30/20 min.-Takt  
→ Ersatz der Linie 24 über Lohbreite nach Sieker

unverändert: **Linie 369** aus Richtung Oerlinghausen-Bahnhof über Heeper Straße zum Hauptbahnhof im 30/60 min.-Takt

Es werden klare Hauptachsen für Bus- und Stadtbahn jeweils im 10-Min-Takt ausgebildet, die Verknüpfung ist jedoch nicht optimal.

#### Legende

-  Stadtbahn (mit Haltestellen)
-  Einzugsbereich (400 m-Radius)
-  Ergänzendes Busliniennetz (mit Haltestellen)
-  Einzugsbereich (300 m-Radius)
-  Umstiege zwischen Haltestellen



## Beispiel: Ergänzendes Busnetz zur Trassenvariante 12 über Werner-Bock-Straße – Huberstraße – Heeper Straße

(Stand der vergleichenden Variantenbewertung; Übersichtskarte siehe Seite 17 oben)

### Stadtbahn

im 10 min.-Takt

→ Ersatz der Linien 350, 351 zwischen Heepen und Bahnhof

→ Ersatz der Linie 26 zwischen Heepen und Ziegelstraße

**Linien 21** aus Heepen-Süd und **Linie 25** aus Baumheide

über Bleichstraße und Werner-Bock-Straße, ab Ziegelstraße im 10 min.-Takt

**Linie 29** aus Baderbach über Lohbreite nach Sieker im 30/20 min.-Takt

→ Ersatz der Linie 24 über Lohbreite nach Sieker

Westlich der Huberstraße befährt die Stadtbahn die Werner-Bock-Straße, die Busachse wechselt in die südlich verlaufende Heeper Straße. Stadtbahn- und Busachse werden in der Huberstraße miteinander verknüpft.

→ Klare Hauptachsen Bus- und Stadtbahn jeweils im 10 min.-Takt

## Beispiel: Ergänzendes Busnetz zur Trassenvariante 15

### über Bleichstraße – Grünes Band/Ostbahnhof – Auf dem Langen Kampe

(Stand der vergleichenden Variantenbewertung; Übersichtskarte siehe Seite 17 unten)

Das ergänzende Busnetz zur Variante 15 wurde zur Vollständigkeit vorgestellt, aber nicht diskutiert.

### Stadtbahn

im 10 min.-Takt

→ Ersatz der Linien 350, 351 zwischen Heepen und Bahnhof

→ Ersatz der Linie 26 zwischen Heepen und Ziegelstraße

**Linie 21** aus Heepen Süd unverändert über Brücken-, Lerchen-, Heeper Straße im 20 min.-Takt

**Linie 25** von Baumheide über Bleichstraße, Am Stadtholz, Werner-Bock-Straße zum Jahnplatz im 20 min.-Takt

**Linie 29** von Baderbach über Ziegel-, Bleich-, Otto-Brenner-Straße im 20/30 min.-Takt nach Sieker; diese Linie ersetzt Linie 24 zw. Lohbreite und Sieker

**Linie 25** aus Baumheide im 20 min.-Takt und **Linie 29** von Baderbach im 20/30 min.-Takt überlagern sich auf der Bleichstraße

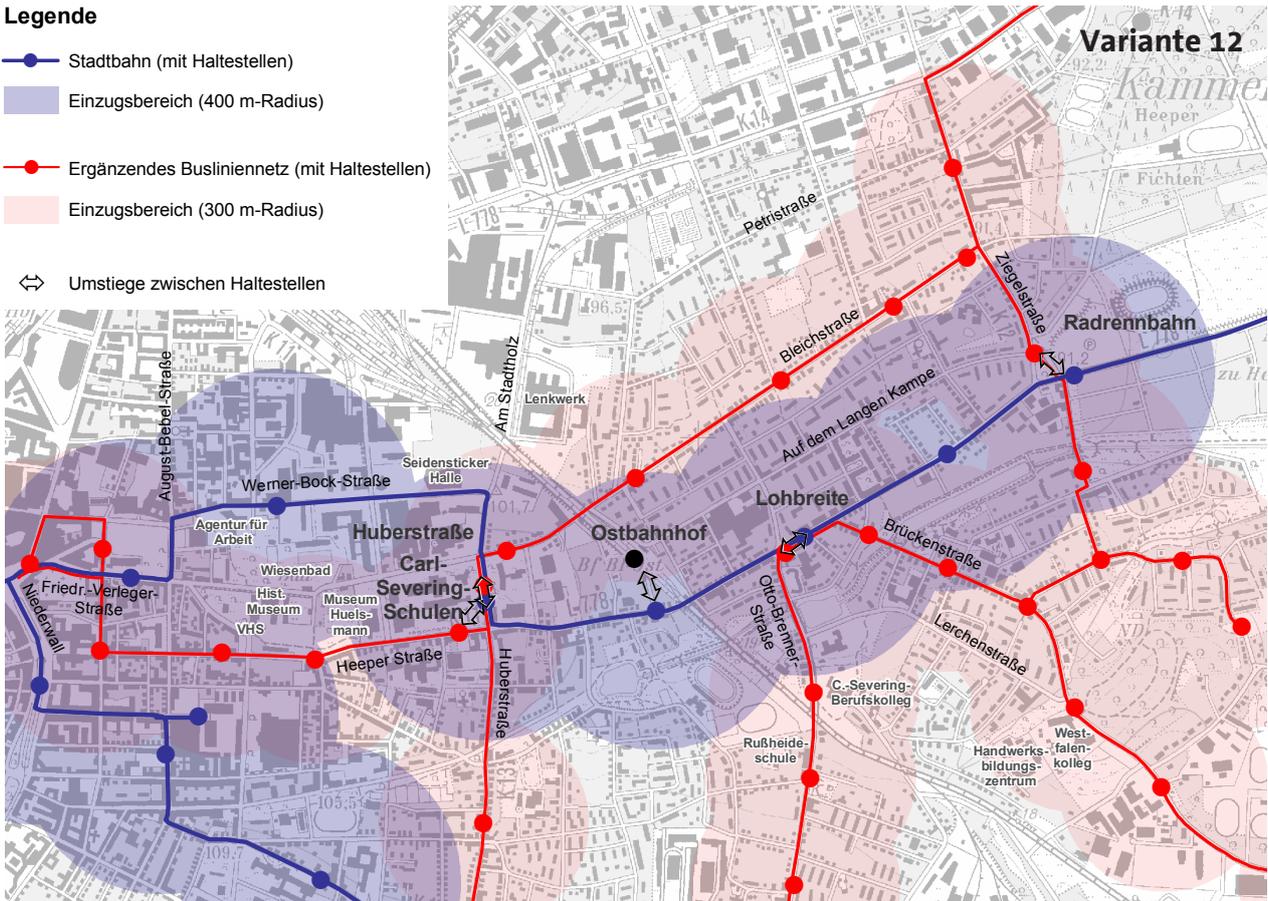
Die Stadtbahn wird durch je eine Buslinie im 20 min.-Takt im Norden (Bleichstraße – Werner-Bock-Straße) wie im Süden (Heeper Straße) flankiert. Es können keine klaren Hauptachsen ausgebildet werden. Die Verknüpfungssituation der Linien ist abgesehen vom Ostbahnhof nicht optimal.

unverändert: **Linie 369** aus Richtung Oerlinghausen-Bahnhof über Heeper Straße zum Hauptbahnhof im 30/60 min.-Takt



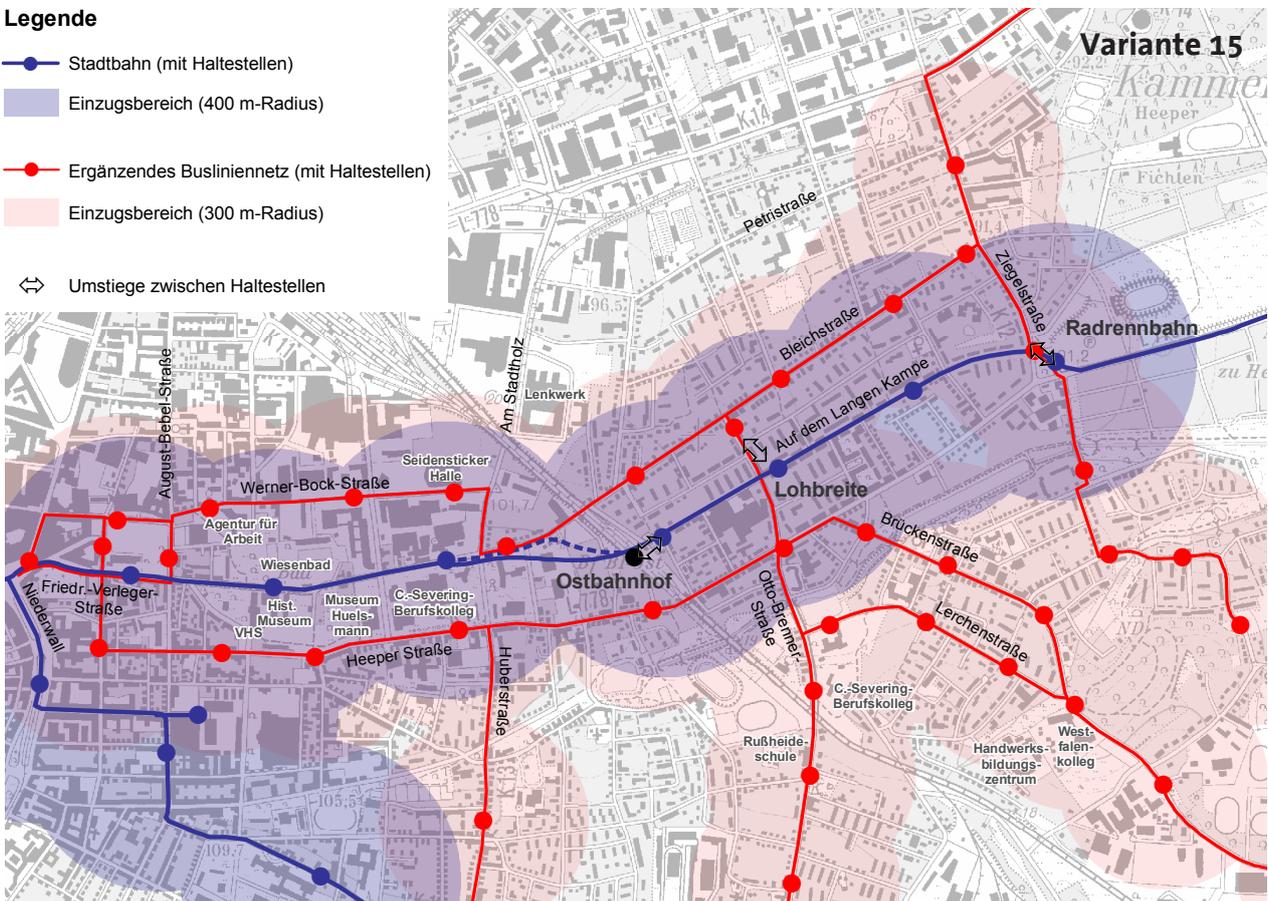
### Legende

- Stadtbahn (mit Haltestellen)
- Einzugsbereich (400 m-Radius)
- Ergänzendes Busliniennetz (mit Haltestellen)
- Einzugsbereich (300 m-Radius)
- ↔ Umstiege zwischen Haltestellen



### Legende

- Stadtbahn (mit Haltestellen)
- Einzugsbereich (400 m-Radius)
- Ergänzendes Busliniennetz (mit Haltestellen)
- Einzugsbereich (300 m-Radius)
- ↔ Umstiege zwischen Haltestellen



## Ergebnisse der AG „Qualitätsanforderungen für Stadtbahn-Trassen im Straßenraum“

Die AG widmete sich der Frage, welche Anforderungen oder Kriterien bei der Umgestaltung des Straßenraums berücksichtigt werden sollten. Diese Frage wurde zum einen aus verkehrlicher Sicht beleuchtet, d.h. aus Sicht aller Verkehrsteilnehmer wie Fußgängern, mobilitätseingeschränkten Personen, Radfahrern, Umsteigern zwischen Stadtbahn und Bus sowie Autofahrern im fließenden Verkehr, aber auch beim Parken und Halten. Zum anderen diskutierte die AG stadtgestalterische Anforderungen aus Sicht des Stadt- und Straßenraumes, der Grüngestaltung sowie von Einzelhandel und Gewerbebetrieben, einschließlich der Bauphase. Grundlage waren die von scape landschaftsarchitekten erarbeiteten Skizzen, die beispielhaft aufzeigten, wie Straßenräume nach dem Bau der Stadtbahn aussehen könnten. Auf vielfachen Wunsch werden die Skizzen derzeit um Oberleitungen ergänzt. Ein erstes Beispiel hierzu finden Sie auf Seite 19.

Am Beispiel der Heeper Straße zwischen Lohbreite und Hudeweg diskutierten die Teilnehmenden, wie der Straßenraum mit einer Stadtbahn in Mittel- und einem Rasengleis für eine Fahrspur aussehen könnte. Die Gestaltungsvorschläge von scape wurden von der AG sehr positiv aufgenommen. Es wurde darum gebeten, auch Aspekte wie eine ansprechende Gestaltung der Leitungsmasten in der Entwurfsphase mitzudenken.

Die Teilnehmenden formulierten auf Basis der Entwürfe grundsätzliche Anforderungen an die Umgestaltung:

### Heeper Straße

- Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Ausreichend Querungsmöglichkeiten
- Angebote für Bewohnerparken, Haltemöglichkeiten und Lkw-Abstellung
- Schlanke Leitungsanlagen (Oberleitungen)
- Städtebauliche Fluchtung und Vermeidung harter Brüche
- Begrünung mit stadtgerechten Bäumen
- Rasengleis als positives Gestaltungselement und für Lärmschutzzwecke nutzen, d.h. Gleise bis zum Schienenkopf in Rasen einbetten

Die Teilnehmenden regten an, die Detailplanungen frühzeitig mit den Anwohnern, Einzelhändlern und weiteren betroffenen Anliegern abzustimmen.

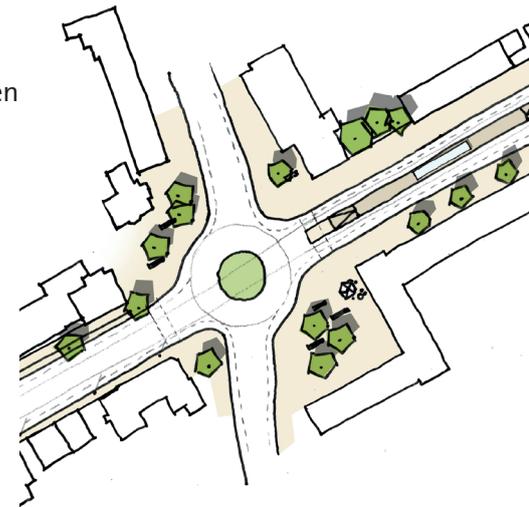
Blick von der Einmündung Hudeweg in die Heeper Straße  
(scape landschaftsarchitekten)



## Kreuzung Heeper Straße / Lohbreite

Auch für die Kreuzung Heeper Straße / Lohbreite wurden die Gestaltungsvorschläge und insbesondere die Idee eines Kreisverkehrs positiv gesehen. Diese Variante sollte bei den weiteren Planungen mitgedacht und auf Funktionsfähigkeit geprüft werden, insbesondere mit Blick auf den Radverkehr. Für diesen Abschnitt wurden folgende Aspekte genannt:

- Gestaltungsvorschläge sehr positiv
- Wartebereich attraktiv für Umsteiger
- Haltestellen möglichst nah an Querungsbereich
- Sicherheit für Radfahrer
- Bäume zur Aufwertung der Einzelhandelslage
- Ausreichend Querungsmöglichkeiten, u.a. bei Aldi
- Halteflächen und rückwärtige Parkplätze gestalterisch erkennbar machen



rechts: Vorschlag eines Kreisverkehrs für die Kreuzung Heeper Straße / Lohbreite;  
unten: Blick von der Lohbreite in die Heeper Straße Richtung Ostbahnhof (ganz unten)  
und Richtung Radrennbahn (zwischenzeitlich um Oberleitungen ergänzt; unten);  
(scape landschaftsarchitekten)



Die von der AG gesammelten verkehrlichen und stadtgestalterischen Anforderungen für Stadtbahn-Trassen im Straßenraum



## Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

Fußgänger	Mobilitätseingeschr.	Radfahrer	Umstieg Bus	MiV
<p><b>Heeper Straße</b> östlich Lohbreite</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (Querungen f. Stichstraßen)</li> <li>- Querungsmöglichkeit für "Netto" wiederherstellen</li> <li>- Kinderwagen / Rollatoren ausreichende Breite</li> <li>- Trennung von Fuß- und Radverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Querungshilfe f. Fußgänger</li> <li>- Barrierefreiheit</li> <li>- Rillen schmal halten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radstreifen (weg) sicher planen!</li> <li>- gesamt radnetze betrachten</li> <li>- Überholung muss möglich sein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Linksabbieger Spur Brückenstraße</li> <li>- Rettungsweg → Einbreite</li> </ul>	<p><b>fliegender MiV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neugründung / Organisation / Parkierung → Links vor Discounter</li> <li>- Parkstreifen? → sonstig Parkplätze</li> <li>- Anwohnerparken + -halten gewährleisten!</li> </ul>
<p><b>Heeper Str. / Lohbreite (Krz)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Haltestelle möglichst Querungsbereich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherheit Radfahrer bei Kreislauf prüfen</li> <li>- Radverkehr möglichst auf Straße</li> <li>- Verbesserung Radverkehrsinfrastruktur vor allem im Bereich Radstreifen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wartebereich attraktiv</li> <li>- Nahverordn. Pausengänge prüfen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kreisverkehr prüfen</li> </ul>
<p><b>Bleichstraße</b></p>				



## Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

Stadtgestalterische Anforderungen	Grüngestalterische Anforderungen	Einzelhandel	Bauphase Maßnahmen	
<p><b>Heeper Straße</b> westlich Lohbreite</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- schlanke Leitungsanlagen</li> <li>- frühzeitig berücksichtigen</li> <li>- Kombi. Leitung u. Beleuchtung prüfen</li> <li>- technische Anford. mitdenken</li> <li>- städtebauliche Fluchtung</li> <li>- hohe Brüche vermeiden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- stadtgerechte Bäume</li> <li>- Begrünung auf jeden Fall!</li> <li>- Reusenleis (soweit möglich) positiv / Auswert. hochliegend !!</li> <li>- an gemessene Höhe Dämpfung optimal gewährleisten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lieferverkehr</li> <li>- Querungen + Parken im Bereich Geschäfte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Berücksichtigung Einzelhändler</li> <li>- Zugänglichkeit</li> </ul>	<p><b>Beteiligung weit. Akteure</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kleingartenvereine</li> <li>- Anwohner</li> <li>- Einzelhändler</li> </ul>
<p><b>Heeper Straße / Lohbreite (Krz)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bäume als positive Akzentur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anlieferverkehr</li> <li>- Halte- und Parkmöglichkeiten</li> <li>- Hinweise auf d. Bereiche</li> </ul>		<p><b>Autohändler Kreuzungsb. einbeziehen</b></p>
<p><b>Bleichstraße</b></p>				

## Ergebnisse der AG „Qualitätsanforderungen für Stadtbahn-Trassen in Wohnquartieren“

Die AG beleuchtete die Bedingungen, die sich im unmittelbaren Wohnumfeld ergeben. Grundlage war ein Anforderungskatalog, den der Siedlungsrat „Auf dem Langen Kampe“ erarbeitet hatte. Folgende Aspekte wurden gesammelt:

- Beidseitige Bürgersteige und Radwege (v.a. Heeper Straße)
- Ausreichendes Parkplatzangebot
- Vorbeifahren ermöglichen, z.B. bei Anlieferung (v.a. Bleichstraße)
- Ampeln/Überwege zur sicheren Querung (v.a. im Bereich von Haltestellen, Kreuzungen und Geschäften)
- Sicherheit für Kinder und Radfahrer (ausreichend Platz für alle Verkehrsteilnehmer, v.a. Bleichstraße)
- Geschwindigkeitsreduzierung (v.a. Auf dem Langen Kampe, Bleichstraße)
- Verhinderung von Verkehrsverlagerungen/Durchgangsverkehr zum Langen Kampe (z.B. durch versetzte Einbahnstraßenregelung)
- Stadtbahn möglichst in Mittellage
- Erhalt von Straßenbäumen oder Aufwertung des Straßenraums durch neue Bäume
- Lärmschutz und Schutz vor Erschütterungen
- Haltestellen mit Bürgerbeteiligung planen (Standort, Ausführung)
- Regelmäßige Pflege der Haltestellen

**ZUKUNFT MOBILELFELD.**  
Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

### Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

**Beidseitig Bürgersteige**

- Erhalt der beidseitigen Radwege
- Heeper Straße -

**Ausreichendes Parkplatzangebot**

- Vorbeifahren ermöglichen z.B. bei Anlieferung

Problem in der Heeper Str. Versuchen zu lösen

**Lärmschutz für die Anwohner**

- Schutz vor Erschütterungen (keine Probleme) optimale Stand der Technik

**Stadtbahn in Mittellage**

**Erhalt der Baumreihen Langen Kampe**

- bzw. Aufwertung der Straße durch Bäume

**Fahr-Geschwindigkeit 30 km/h**  
Langen Kampe, Bleichstr.

- bei sehr enger Bebauung

**Ampeln/Überwege zur sicheren Überquerung**

- Haltestellen, beidseitig
- Knoten
- Geschäfte

**Sicherheit für Kinder und RadfahrerInnen**  
(Langen Kampe, Heeper Str./Bleichstr.)

- durch Zunahme des Verkehrs z.B. Verkehr Einbahnstraße
- ⇒ Vermeidung von Verkehrsverlagerungen/Durchgangsverkehr
- Langen Kampe -
- ausreichend Platz für alle Verkehrsteilnehmer
- Bleichstr. -

**Haltestellen gemeinsam planen**

- Standort
- Ausführung

regelmäßige Pflege der Haltestellen

**Versetzte Einbahnstraßenregelung**

PROJEKTTÄCHER  
www.bielefeld.de

Bielefeld moBiel

SPW | baumgartnerpartner

ZVIL

ZUKUNFT MOBILELFELD | Dokumentation der 3. Werkstattwoche vom 11. bis 13. November 2013

Abschließend dankte Herr Artschwager den Teilnehmenden für die intensive und konstruktive Zusammenarbeit. Er würdigte das breite Ergebnisspektrum und die Detailtiefe der Diskussionen. Die Ergebnisse der Planungswerkstatt sollen am Infoabend am 13. November 2013 öffentlich vorgestellt werden.

Die Dokumentation der Planungswerkstatt wird an die politischen Entscheidungsträger übergeben. Eine Entscheidung über die bevorzugte Linienführung im Stadtbezirk Mitte soll Anfang 2014 getroffen werden.

## Fazit

Es gab eine konstruktive Zusammenarbeit von Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Vertretern von Organisationen zu den Trassenvarianten der neuen Linie 5 im Stadtbezirk Mitte.

Die Ergebnisse der Variantendiskussion sind eine hilfreiche Ergänzung für das weitere Planungsverfahren.

Es wurden Kriterien zusammengetragen und gewichtet, die in die Trassenentscheidung, aber auch in eine Optimierung der Ausgestaltung der Trasse einfließen. Es geht insbesondere darum, die Anwohnerbelange im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Es wurden zudem Kriterien zusammengetragen, die in die Planung des ergänzenden Busnetzes einfließen werden.

Insgesamt zogen Projektträger und Prozessteam eine positive Bilanz: Die Ergebnisse tragen dazu bei, die Stadtbahn-Planungen maßgeblich zu verbessern!



## 2.2 Infoabend zu Variantendiskussion und Jahnplatz

Der Infoabend in der Hechelei war mit etwa 100 Teilnehmenden gut besucht. Nach einer Begrüßung durch Wolfgang Brinkmann (Geschäftsführer der moBiel GmbH) präsentierte Hartwig Meier (Leiter des Bereichs Grundsatz- und Netzplanung der moBiel GmbH) die Trassenvarianten der neuen Linie 5 im Stadtbezirk Mitte, die Bürgerinnen und Bürgern sowie Vertreter von Organisationen und Institutionen aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen im Rahmen der Planungswerkstatt intensiv diskutiert hatten. Anhand der vorbereitenden Unterlagen, die den Teilnehmenden der Planungswerkstatt im Vorfeld zur Verfügung gestellt worden waren, erläuterte Herr Meier das Bewertungsverfahren zu den Trassenvarianten und den Stand der Bewertungen durch moBiel, das Amt für Verkehr, das Bauamt und das Umweltamt der Stadt Bielefeld.

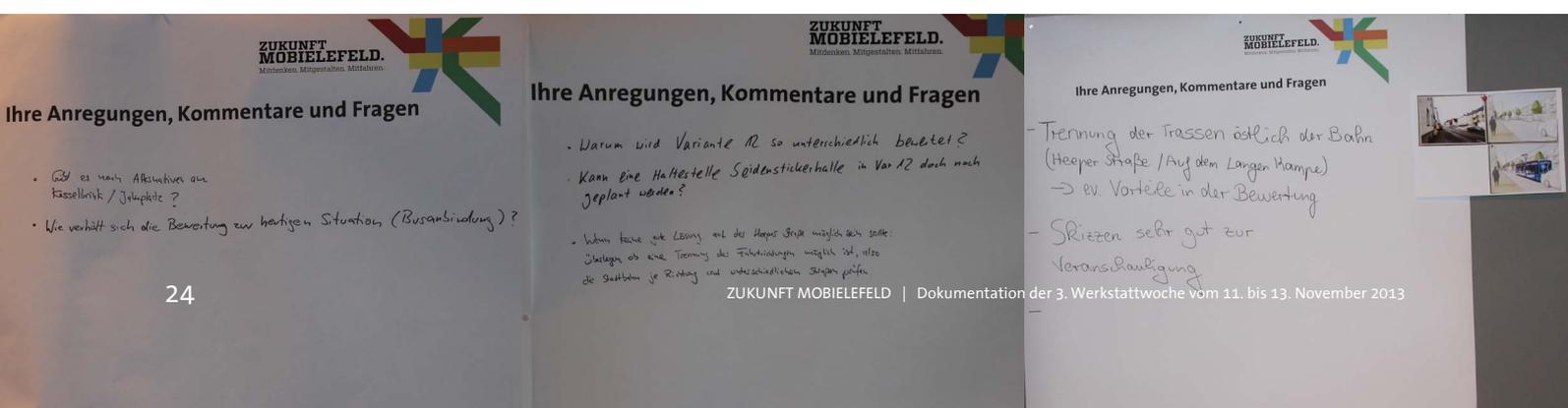
Im Anschluss stellten Andrea Hartz, Frank Schlegelmilch und Sascha Saad vom Prozessteam die Ergebnisse der Planungswerkstatt vor (siehe Seiten 12-22). Dirk Artschwager, Leiter des Geschäftsbereichs Verkehrsplanung der moBiel GmbH, zog eine positive Bilanz (siehe Fazit Seite 22): Die Ergebnisse tragen dazu bei, die Stadtbahn-Planungen maßgeblich zu verbessern!

In der Pause hatten die Teilnehmenden Gelegenheit, an Infoinseln die Ergebnisse der Planungswerkstatt nachzulesen, Rückfragen zu stellen und Aspekte zu ergänzen. Folgende Anregungen, Kommentar und Fragen wurden an den Infoinseln notiert:

- Gibt es Alternativen am Kesselbrink/Jahnplatz?
- Warum wird Variante 12 so unterschiedlich bewertet? Kann hier eine Haltestelle Seidensticker Halle doch noch geplant werden?
- Trennung der Trassen östlich der Bahnlinie: Führung über Heeper Straße und Auf dem Langen Kampe → evtl. Vorteile in der Bewertung
- Wie verhält sich die Bewertung zur heutigen Situation (Busanbindung)?
- Skizzen sehr gut zur Veranschaulichung

Folgende Anmerkung ging am Nachmittag des Infoabends bei der Kontaktstelle ZUKUNFT MOBIELEFELD ein und wurde wunschgemäß notiert:

- Wenn keine gute Lösung auf der Heeper Straße möglich sein sollte: überlegen, ob eine Aufteilung der Fahrtrichtungen, d.h. eine jeweils einseitige Führung durch unterschiedliche Straßen, möglich ist.



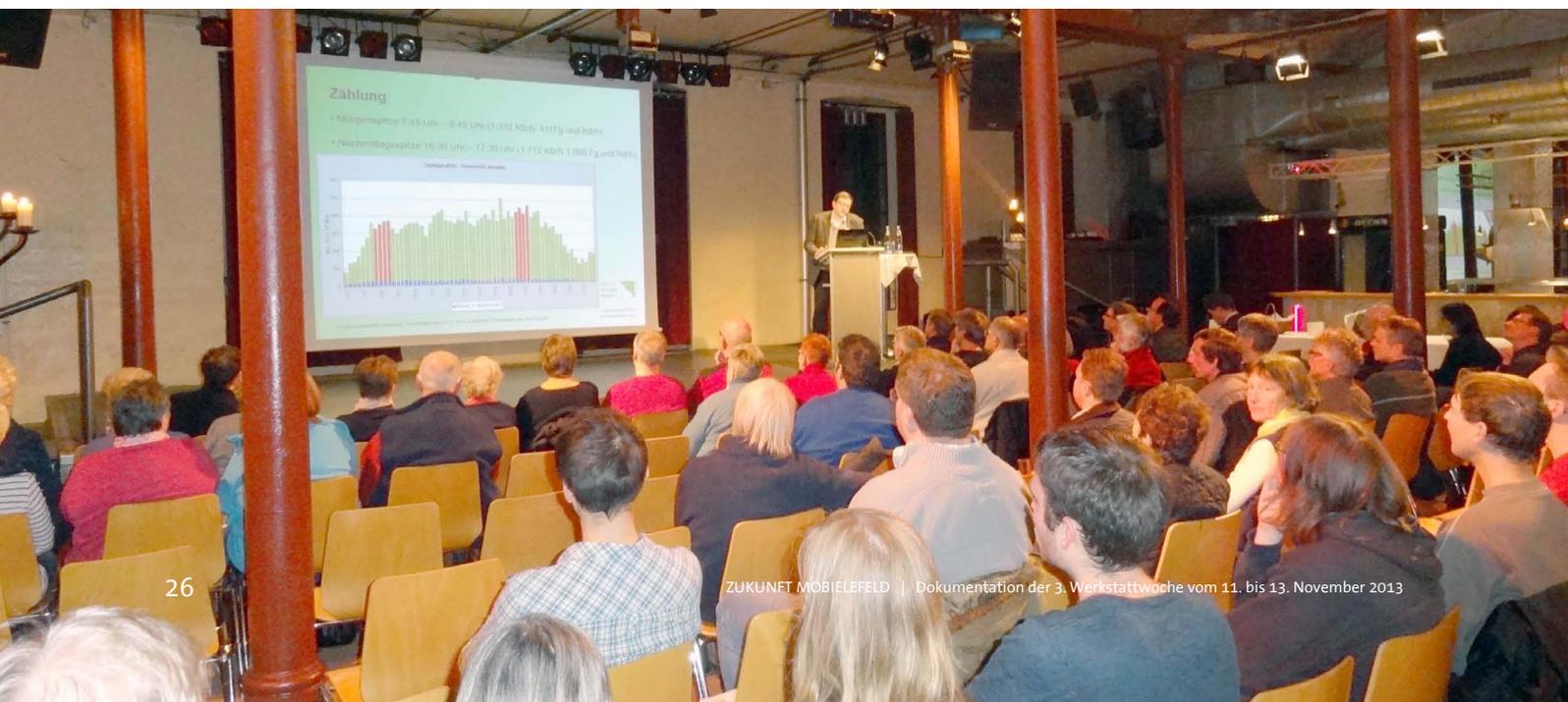


Der zweite Teil des Abends widmete sich dem Verkehrsgutachten zum Jahnplatz. In seiner Einführung betonte Gregor Moss, Baudezernent der Stadt Bielefeld, die Bedeutung nachhaltiger Mobilitätskonzepte und der Frage, wie viel motorisierten Individualverkehr (MIV) eine Innenstadt verkraften könne: Im Vergleich zu zahlreichen anderen Städten in Deutschland und Europa, die mit vergleichsweise drastischen Maßnahmen den motorisierten Individualverkehr aus den Innenstädten herauszuhalten versuchen, sei die Situation in Bielefeld noch vergleichsweise gut. Allerdings zeigten die Verkehrsstauungen bei Unfällen oder Baustellen die Fragilität dieses Systems. Das Bielefelder ÖPNV-System mit gut 55 Mio. Fahrgästen pro Jahr trage maßgeblich zu einer Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt bei. Dem Ausbau und der Attraktivitätssteigerung dieses Netzes komme daher eine besondere Bedeutung zu. Mit Blick auf den Jahnplatz erläuterte Herr Moss, dass der Stadtbahntunnel seine Kapazitätsgrenze erreicht habe und die neue Linie 5 daher oberirdisch über den Jahnplatz fahren müsse. Das nun vorliegende Verkehrsgutachten zum Jahnplatz, das von der Ingenieurgesellschaft Brilon Bondzio Weiser bearbeitet wurde, hatte vor diesem Hintergrund die Aufgabe, Möglichkeiten einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auf dem Jahnplatz zu prüfen.

\* Das Verkehrsgutachten zum Jahnplatz finden Sie auf der Projektwebsite im Download-Bereich unter „Vertiefende Gutachten und Studien“.

Alexander Sillus, Ingenieurgesellschaft Brilon Bondzio Weiser, gab einen Überblick über die Herangehensweise, die gewählten Szenarien und die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens zum Jahnplatz\*. Anhand der städtischen Verkehrserhebungen, den Zählungen aus dem Verkehrsgutachten Kesselbrink aus dem Jahr 2009 sowie einer erneuten Erfassung des Verkehrs durch den Gutachter am Jahnplatz und in der Umgebung wurde das städtische Verkehrsmodell kalibriert. Dabei wurde die Auslastung an den Verkehrsknoten zur Spitzenstunde betrachtet und die Simulationen der verschiedenen Szenarien durchgeführt. Eine oberirdische Führung der neuen Stadtbahn-Linie 5 ist dabei in jedes untersuchte Szenario integrierbar:

- Szenario 1: Status quo als Vergleichsfall, d.h. unveränderte Verkehrsführung bei prognostizierter Verkehrsmenge im Jahr 2020
- Szenario 2: Verdrängung des MIV durch Erhöhung des Widerstands am Jahnplatz. Hierfür wurde am Jahnplatz die Fahrstreifen auf einen je Richtung reduziert. Die Simulation zeigt vergleichsweise geringe Verlagerungswirkungen und eingeschränkte Möglichkeiten zur städtebaulichen Aufwertung des Jahnplatzes.
- Szenarien 3-1, 3-2 und 3-3: Reduzierung des MIV durch die Einschränkung bestimmter Verkehrsbeziehungen am Jahnplatz



Beim Szenario 3-1 wurde der westliche Teil des Jahnplatzes für den MIV gesperrt. Die Entlastungswirkung am Jahnplatz, aber auch die Verlagerungseffekte in das übrige Straßennetz waren deutlich größer. Gleichzeitig bieten sich hier größere Spielräume zur städtebaulichen Aufwertung. Die in Szenario 3-2 betrachtete Sperrung der Abbiegung in den Nierenwall brachte geringe Verlagerungswirkungen, aber auch nur eingeschränkte städtebauliche Aufwertungsmöglichkeiten.

Die Sperrung der Durchfahrung des Jahnplatzes von Osten im Szenario 3-3 führte zu so ungünstigen Verlagerungseffekten, dass die umliegenden Verkehrsknoten diese nicht mehr bewältigen konnten.

- Szenario 4: Komplette Sperrung des Jahnplatzes für den MIV. Dieses Szenario zeigt am Jahnplatz die größten Entlastungswirkungen und städtebaulichen Gestaltungsmöglichkeiten, damit aber auch die größten Verkehrsverlagerungen auf die benachbarten Straßen. Allerdings wurde nur ein Knoten identifiziert, der zur Bewältigung der Verlagerungswirkungen ausgebaut werden müsste; hierzu wären genauere Untersuchungen erforderlich.
- Szenario 5 als Kombination der Szenarien 2 und 3-2 führte zu starken Verkehrsabnahmen und großen städtebaulichen Gestaltungsspielräumen am Jahnplatz, wobei die Verkehrsverlagerungen in das umliegende Straßennetz breiter verteilt waren.

In der Zusammenschau zeigte sich, dass die Szenarien 2, 4 und 5 am besten abschnitten. Diese wurden von den Gutachtern zur vertieften Bearbeitung vorgeschlagen: Um nähere Aussagen über die Folgen für einzelne Straßenzüge treffen zu können, ist eine mikroskopische Verkehrssimulation erforderlich. Für den Jahnplatz sollten städtebauliche Entwürfe erarbeitet werden. Die Gutachter empfahlen dabei, auf die Abwicklung des Radverkehrs besonderes Augenmerk zu legen: Dieser sollte als Bestandteil des fließenden Verkehrs geführt werden, da sich im Rahmen der Verkehrserhebungen vor Ort deutliche Konflikte zwischen Radverkehr und Fußgängern gezeigt hatten.

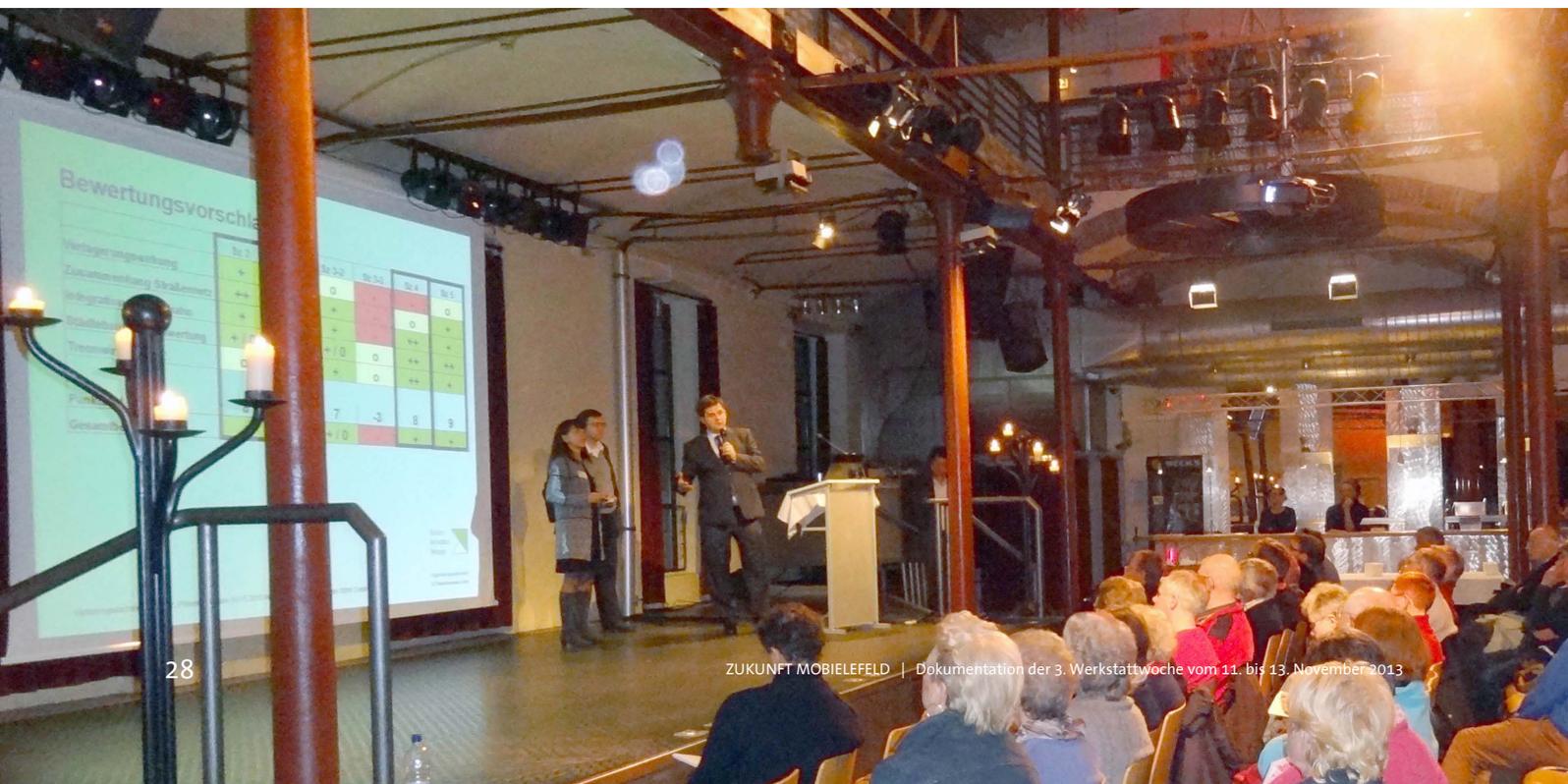
Bewertungsvorschlag der Ingenieurgesellschaft Brilon Bondzio Weiser:  
 ++ (3 Punkte) | + (2 Punkte) | +/0 (1 Punkt) | 0 (0 Punkte) | - (-1 Punkt)

	Sz 2	Sz 3-1	Sz 3-2	Sz 3-3	Sz 4	Sz 5
<b>Verlagerungswirkung</b>	+	-	0	-	-	0
<b>Zusammenhang Straßennetz</b>	++	0	+	-	0	+
<b>Integration Straßenbahn</b>	+	+	+	-	++	+
<b>Städtebauliche Aufwertung</b>	+ / 0	++	+ / 0	0	++	++
<b>Trennwirkung FGZ</b>	0	++	+	0	++	+
<b>Punktzahl</b>	8	7	7	-3	8	9
<b>Gesamtbewertung</b>	+	+ / 0	+ / 0	-	+	+

In der anschließenden Diskussion wurden verschiedene Detailfragen gestellt, die erst im Rahmen detaillierterer Untersuchungen beantwortet werden können: Lassen sich Bus- und Stadtbahnverkehr auf derselben Fahrspur abwickeln? Wo liegen die Haltestellen? Werden durch die Verkehrsverlagerungen Baumaßnahmen in der August-Bebel-Straße erforderlich? Herr Moss betonte, dass das vorliegende Gutachten die grundsätzliche Machbarkeit verschiedener Szenarien untersucht hat, wobei der Fokus auf dem Jahnplatz lag. Nun gehe es darum, die positiver bewerteten Szenarien vertiefter zu analysieren und dabei die Stadtverträglichkeit der Verkehrsverlagerungen ins umliegende Straßennetz, aber auch die Auswirkungen auf das Bus- und Stadtbahnnetz zu prüfen.

Auf die Frage, inwieweit die Verkehrsverlagerungen in die Innenstadt bei einer Störung auf dem Ostwestfalendamm mitberücksichtigt werden, erläuterte Herr Sillus, dass den Simulationen der Verkehr zur Spitzenstunde ohne störungsbedingte Verkehre zugrunde gelegt wurde. Gestützt werde dies durch das „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“, kurz HBS, das ein bundesweit einheitliches Vorgehen vorgibt, wie die Leistungsfähigkeit von Verkehrsknoten berechnet wird. Im Rahmen des Gutachtens wurde die Leistungsfähigkeit der relevanten Verkehrsknoten in der Innenstadt nach diesem Verfahren geprüft und auch der Simulation zugrunde gelegt.

Abschließend kündigte Herr Moss an, dass sich die Politik noch vor dem Jahreswechsel intensiver mit den Szenarien auseinandersetzen werde. Als weitere Schritte sollen im Frühjahr vertiefende Untersuchungen der am besten bewerteten Szenarien erfolgen und erste städtebauliche Überlegungen zum Jahnplatz angestellt werden. Die Ergebnisse sollen im Ende des Jahre 2014 mit der Bevölkerung diskutiert werden.



## 3. Infostände

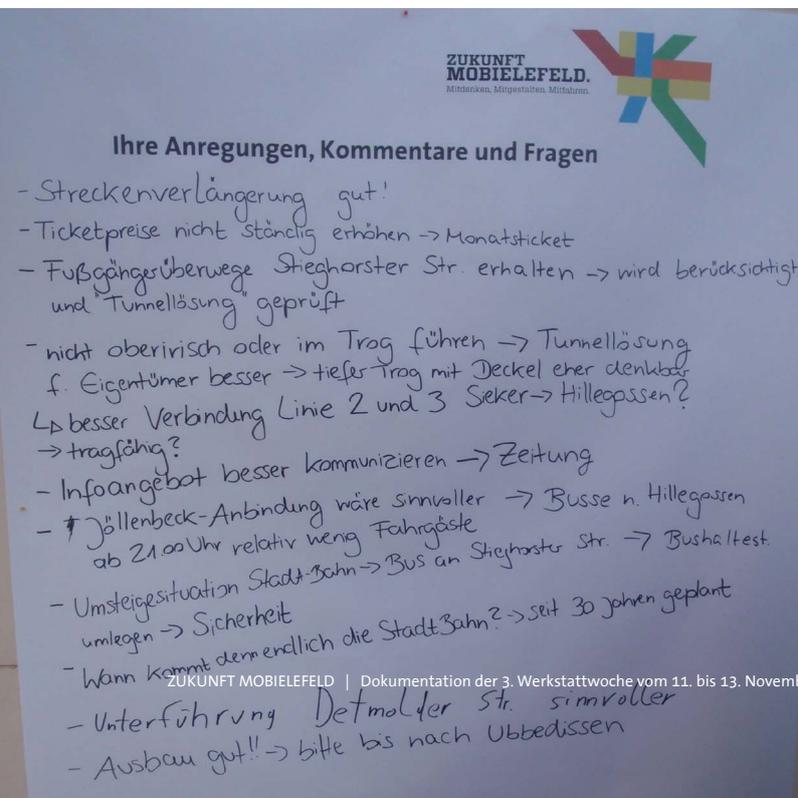
Im Rahmen der 3. Werkstattwoche gab es Infostände in Stieghorst, Heepen, und Sennestadt. Das Angebot wurde auch dieses Mal sehr gut angenommen und zu konkreten Anregungen, Nachfragen bei den betreuenden Experten und zur Information über den aktuellen Verfahrensstand genutzt. Während sich in Heepen intensiver und kontroverser Diskussionsbedarf zeigte, war die Stimmung in Stieghorst und Sennestadt überwiegend positiv.

### 3.1 Infostand in Stieghorst

Der Infostand an der heutigen Stadtbahn-Endhaltestelle Stieghorst wurde von etwa 50 Bürgerinnen und Bürgern besucht. Viele begrüßten die Ausbauplanungen. Teilweise wurde angeregt, die Linie bis Ubbedissen fortzuführen. Es wurden aber auch Bedenken im Hinblick auf die ersten 100 Meter geäußert. Einige sprachen sich für eine unterirdische Lösung aus und begrüßten die Absicht des Amts für Verkehr, diese Option gutachterlich prüfen zu lassen.

Weitere Anregungen und Kommentare:

- Sicherheit der Fußgängerüberwege an der Stieghorster Straße gewährleisten, Wegebeziehungen erhalten
- Sicherheit beim Umstieg zwischen Stadtbahn und Bus
- Unterführung im Bereich der Detmolder Straße sinnvoll
- Anbindung an die Linie 2 von Sieker über die Detmolder Straße als Alternative zu den ersten 100 Metern → tragfähig?
- Jöllenbeck an das Stadtbahn-Netz anbinden
- Informationsangebot verstärkt in der Zeitung kommunizieren
- Stadtbahn zeitnah ausbauen



## 3.2 Infostand in Heepen

Das Informationsangebot am Hassebrock wurde von knapp 60 Besuchern genutzt. Es wurde zum Teil kontrovers, aber stets konstruktiv diskutiert.

Bedenken wurden hinsichtlich der engen Straßenquerschnitte insbesondere in der Hillegosser und der Potsdamer Straße geäußert, wobei im Falle der Potsdamer Straße auch Konflikte mit dem Lkw-Verkehr gesehen werden. Ein Besucher schlug daher vor, die neue Linie 5 am Ortseingang enden zu lassen. In jedem Fall solle bei den Planungen die Sicherheit für Schul- und Radwege bedacht werden. Etliche Bürgerinnen und Bürger, darunter auch Anwohner der Altenhagener Straße, äußerten sich sehr positiv und unterstützend zur neuen Linie 5: Heepen und insbesondere die junge Bevölkerung könne stark vom Ausbau der Stadtbahn profitieren.

Weitere Anregungen und Kommentare:

- Werden Anliegerbeiträge für die Straßenraumgestaltung erforderlich?
- Einschränkung der Naherholung durch die Reduktion des Grünstreifens entlang der Heeper Straße befürchtet
- Busse sind momentan zu langsam
- Wie gestaltet sich die Anbindung der Endhaltestelle im Heeperholz?
- Diskussion auf „Augenhöhe“ führen und konstruktive Kritik annehmen
- In den Tageszeitungen gezielter über das Beteiligungsverfahren und den Stand der Planungen informieren
- Stadtbezirk Mitte: Fragen zu Rettungswegen, Parkplätzen und möglichen Bauschäden während und nach dem Ausbau bei den Planungen im Blick behalten und die Anwohner rechtzeitig informieren.



### Ihre Anregungen, Kommentare und Fragen

- Linie 5 am Ortseingang Heepen enden lassen
- Sind auf der Potsdamer Straße noch Radwege möglich? → zu eng → Stau (Sicherheit für Schullerger)
- Varianten H+J: Straßenraum zu eng (nicht möglich) → Ausbau Altenhager Str. 4
- Langer Kampf: Im Auge behalten: Feuerwehrzufahrt, Parkplätze, Bauabstand können Einsteilen eingehalten werden?
- Häuser und Grundstücke am Ende → Bebauung nicht in Planungslagen
- Bauschäden nach/während Ausbau?
- Anbindung Endstation Heeperholz?
- Konflikt an der Potsdamer Str. mit Lkw-Verkehr
- Heepen würde vom Ausbau profitieren
- Busse sind momentan zu langsam
- Fallen Anliegerbeiträge für die Straßenraumgestaltung im Zuge des Stadtbahnausbaus an?
- Stadt-Bahn-Ausbau sehr gut → kleine Kinder → in anderen Stadtteilen funktionierte es auch
- Linie 5: Straßenraum zu eng (insgesamt) Grünstreifen Heeper Str. wurde stark reduziert → Einschränkung Naherholung
- Was wird mit den Radfahrern?
- In der Zeitung stand es anders mit den Förderern → Gegenüberstellung? → Viele Bürger lesen nur Zeitung
- Heepen-Sennestadt: Engstelle Brackwede NF → wie will man dies technisch lösen?
- Die Verantwortlichen sollen auf Augenhöhe m. Bürgern diskutieren → man fällt sich oft als "Nörgler"

### 3.3 Infoabend in Sennestadt

Am Infostand auf dem Reichowplatz informierten sich etwa 40 Bürgerinnen und Bürger, wobei es nur wenige Bedenken gab. Es wurde deutlich, dass viele Bürger und Bürgerinnen darauf warten, dass die Stadtbahn „endlich“ nach Sennestadt ausgebaut wird.

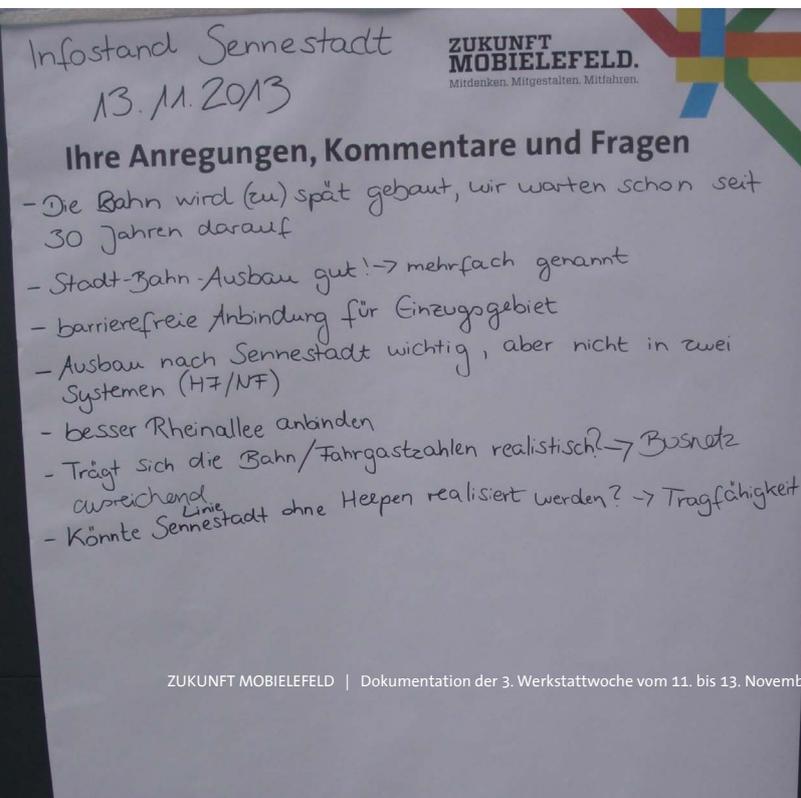
Teilweise wurden Zweifel geäußert, ob die Stadtbahn dieses Mal tatsächlich realisiert werde. Die Frage, ob ein Ausbau nach Sennestadt auch ohne einen Ausbau nach Heepen möglich wäre, wurde mehrfach gestellt.

Einzelne kritische Stimmen zweifelten an der Tragfähigkeit der Linie oder der Umsetzung im Niederflersystem, insbesondere mit Blick auf die erforderlichen Übergangslösungen zwischen Hoch- und Niederflernetz.

Insgesamt war die Stimmung am Infostand sehr positiv.

Weitere Anregungen und Kommentare:

- Barrierefreie Umstiegsmöglichkeiten für das Einzugsgebiet
- Führung der Trasse über die Rheinallee

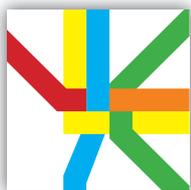












# **ZUKUNFT MOBIELEFELD.**

Mitdenken. Mitgestalten. Mitfahren.

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