

Jens Stachowitz
Kommunalberatung

Liebigstraße 40
44139 Dortmund

Telefon
(0231) 9 12 21 36

Telefax
(0231) 9 12 21 38

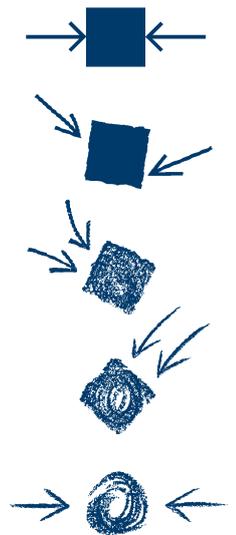
E-Mail
office@stachowitz.de

Internet
www.stachowitz.de

Moderation
Prozessbegleitung
Vermittlung

Machbarkeitsstudie zum StadtBahn-Ausbau nach Hillegossen

Bürgerwerkstatt 1 am 11.04.2019



Machbarkeitsstudie zum StadtBahn-Ausbau nach Hillegossen

Bürgerwerkstatt 1 am 11.04.2019

Gliederung

	Seite
Vorbemerkung	3
Begrüßung und Einführung	3
Bürgerbeteiligung bei der Machbarkeitsstudie Stadtbahn Hillegossen	5
Machbarkeitsstudie zur Stadtbahnverlängerung nach Bielefeld- Hillegossen	6
Werkstattphase	10
Zusammenfassung der Ergebnisse im Plenum	11
Zusammenfassung aller Trassenvorschläge	17
Veranstaltungsbilanz	17

Anlagen

- Präsentations-Charts – Bürgerbeteiligung bei der Machbarkeitsstudie Stadtbahn Hillegossen
- Präsentations-Charts – Machbarkeitsstudie zur Stadtbahnverlängerung nach Bielefeld-Hillegossen
- Rückmeldung der Bürger*innen an den Stellwänden
- Zwei per E-Mail eingegangene Rückmeldungen

Machbarkeitsstudie zum StadtBahn-Ausbau nach Hillegossen

Bürgerwerkstatt 1 am 11.04.2019 von 18:00 bis ca. 20:00 Uhr in der Friedrich Wilhelm Murnau-Gesamtschule Stieghorst

Vorbemerkung

Hier lege ich als neutraler Moderator eine Dokumentation vor, die enthält, was mir durch Notizen und aus dem Gedächtnis zur Verfügung steht. Die Dokumentation ist nicht streng chronologisch. Ausdrücke in eckigen Klammern sind Einfügungen, die ich nachträglich vorgenommen habe, um mehr Klarheit und Verständnis herzustellen. Fragen, Hinweise, Anregungen und Argumente habe ich thematisch eingeordnet. Wenn nötig, habe ich die im Anhang dokumentierten Rückmeldungen redaktionell überarbeitet, damit diese besser verständlich sind.

Begrüßung und Einführung

Bezirksbürgermeister Schäffer begrüßte die rund 70 Bürger*innen,



die er herzlich zur Mitwirkung aufforderte. Er erinnerte an die Diskussionen aus den 70er Jahren. Damals sei die Planung für die Stadtbahn nach Hillegossen bereits fertig gewesen. Die Trasse sollte durch den Grünzug geführt werden. Zweifel an der Wirtschaftlichkeit haben dazu geführt, dass die Stadtbahn nur bis zum Halt

„Stieghorst Zentrum“ geführt wurde. Auch die zwischenzeitlich erneut diskutierten Trassen haben vor ca. 10 Jahren wiederum zu der Trasse durch den Grünzug als Vorzugsvariante geführt. Die Nachricht über die bevorstehende Aufgabe und die potenzielle Umnutzung der Fläche der Catterick Barracks habe dazu geführt, die Linienführung der Stadtbahnen erneut zu durchdenken.

Jens Stachowitz, der Moderator des Abends, stellt das Ziel des Abends dar:

- Sammeln von Anregungen für die Linienführung von Trassen.

Die Vorschläge werden im nächsten Bearbeitungsschritt nach diesem Abend durch das Gutachterteam auf Ihre Machbarkeit hin untersucht und im dritten Schritt bis hin zum Anfang 2020 soll es zu der Auswahl einer Vorzugsvariante durch das Gutachterteam kommen.

Der Moderator skizzierte den Ablauf der Veranstaltung:

- Vorträge durch die Stadt Bielefeld und das Gutachterteam
- Werkstatt an sechs betreuten Stationen mit Trassenvarianten
- Zusammenfassung der Ergebnisse im Plenum

Anschließend stellte er die Gesprächspartner vor:

Stadt Bielefeld – Amt für Verkehr

- Herr Kühn
- Herr Eichhorn

Stadt Bielefeld – Bauamt (Konversion)

- Herr Wehmeier

moBiel GmbH – Grundsatz und Netzplanung

- Herr Meier
- Herr Dreier

Gutachterteam

- Herr Amme, WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig

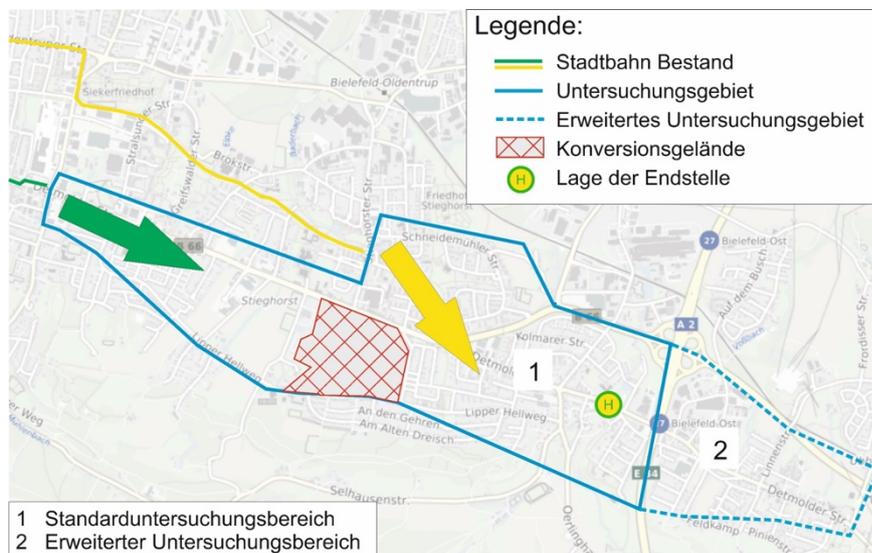
- Herr Hofmann, BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB, Hannover

Bürgerbeteiligung bei der Machbarkeitsstudie Stadtbahn Hillegossen

Herr Patrick Kühn, Amt für Verkehr, Stadt Bielefeld, trug vor. Die Präsentations-Charts sind in der Anlage.



Herr Kühn zeigte den Untersuchungsraum der Machbarkeitsstudie:



Prinzipiell bestünde die Möglichkeit, die Stadtbahnline 3 (gelb) und/oder die Stadtbahnline 2 (grün) zu verlängern. Da auch die Caterick Barracks erschlossen werden sollen, ergäbe sich gegenüber vorherigen Studien eine neue Situation. Die bisherige Vorzugsvariante erschlosse dieses zukünftige Stadtentwicklungsgebiet nicht.

Die Stadt sammle in der jetzigen Phase der Machbarkeitsstudie Vorschläge für Trassenvarianten. Fünf Vorschläge für mögliche Trassenführungen sind bereits aus früheren Studien bekannt. Bürger*innen können weitere Vorschläge machen und könnten diese diskutieren, jedoch trafen die Bürger*innen nicht die Entscheidung. Alle Vorschläge werden durch die Gutachter neutral geprüft. Das Gutachterteam gehe nach einer anerkannten Methode vor, die notwendig ist, um die Trasse in der späteren Planfeststellung zu begründen.

Die zweite Bürgerwerkstatt werde am 03.07.19 stattfinden. Darin werden vier Varianten präsentiert, die anschließend detaillierter untersucht werden. Das Ergebnis der Studie wird voraussichtlich im Januar 2020 in einer dritten Bürgerwerkstatt präsentiert.

Fragen aus dem Publikum

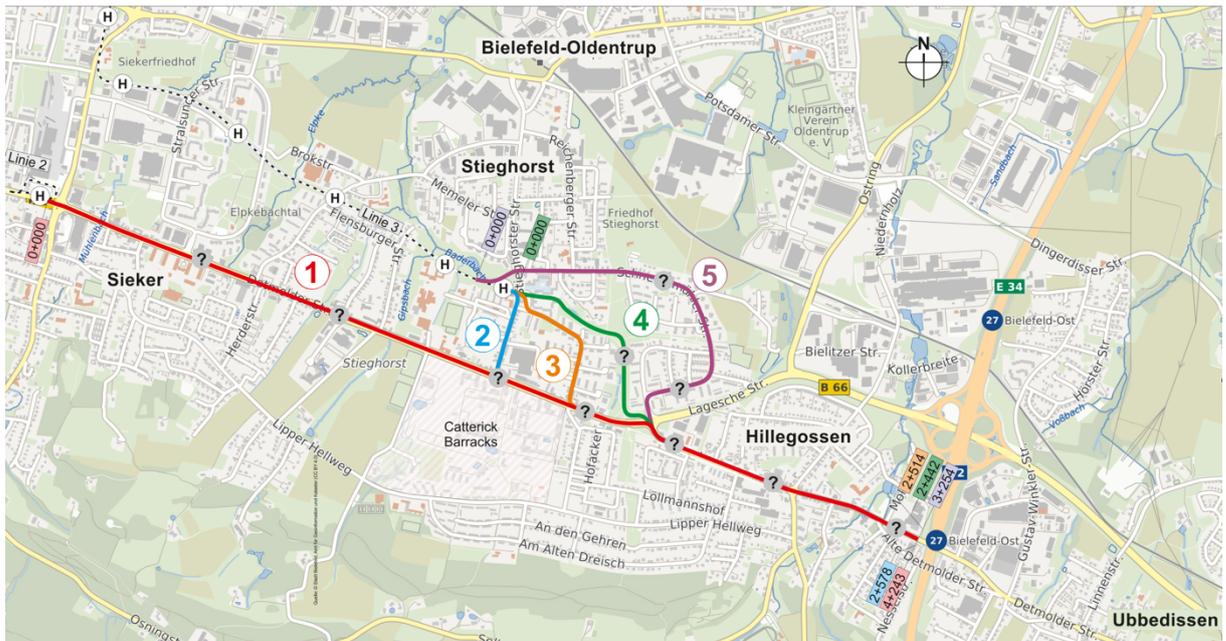
Kann die Stadt heute bereits sagen, ob die Stadtbahnverlängerung nach Hillegossen durch Fördermittel unterstützt wird? – Antwort von Herrn Kühn: Nein, heute kann noch keine Aussage zu einer möglichen Förderung gemacht werden. Diese Frage wird zu einem späteren Zeitpunkt deutlich nach der Machbarkeitsstudie beantwortet. Voraussetzung für eine Förderung ist, dass die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen wird. [Wie viele Fördermittel zur gegebenen Zeit für den Nahverkehr zur Verfügung stehen werden und wie viele Projekte sich um diese Mittel bewerben, ist derzeit offen.]

Machbarkeitsstudie zur Stadtbahnverlängerung nach Bielefeld-Hillegossen

Dipl.-Ing. Jürgen Hofmann trug vor. Die Präsentations-Charts sind in der Anlage.

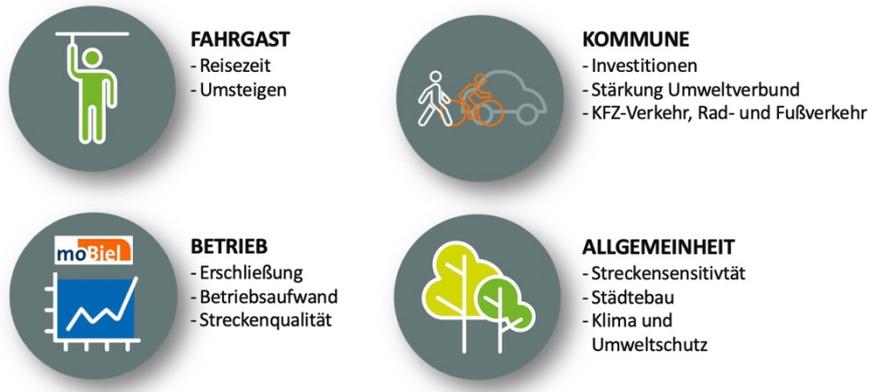
Herr Hofmann erläuterte das Vorgehen und den Untersuchungskorridor. Die Untersuchung werde zunächst nur eine Stadtbahnverlängerung bis Hillegossen betrachten, weil die Auswahl der Variante im

Vordergrund steht. . [Die Option einer Verlängerung nach Ubbedissen wird anschließend für die Vorzugsvariante untersucht.] Herr Hofmann zeigte die fünf bereits identifizierten Vorschläge zu Trassenführung (Abb. unten).



Es komme eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 gradlinig entlang der Detmolder Straße (Variante 1) in Frage. Für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 gibt es vier Varianten. Die Variante Nr. 4 sei die bisherige Vorzugsvariante. Mit den Varianten Nr. 2 und Nr. 3 werde versucht, die Catterick Barracks mit der Stadtbahnlinie 3 anzubinden. Die Variante 5 nehme einen großen Bogen auf der heutigen Trasse der Busse. Grundsätzlich seien, so Herr Hofmann, auch Kombinationen von Trassenführungen der Stadtbahnlinie 2 und 3 möglich.

Beim Variantenvergleich werde das Gutachterteam folgende Zielgruppen unterscheiden und dazu jeweils mehrere Kriterien nutzen:



Gefragt werde jeweils, welchen Nutzen jede dieser Trassenvarianten stiftet und welcher Aufwand dafür erforderlich ist. Die möglichen störenden oder schädlichen Auswirkungen werden dabei auch betrachtet, z.B. die Lärmwirkungen der Stadtbahn, die Auswirkungen auf den Grünzug oder auf die Nutzbarkeit von Grundstückszufahrten. Die Beurteilung werde sehr systematisch durchgeführt und werde hoffentlich auch eine klar begründbare Vorzugsvariante hervorbringen.

Fragen aus dem Publikum

Gibt es auch die Möglichkeit einer Verlängerung nach Ubbedissen? – Antwort Herr Hofmann: Die erste Aufgabe der Machbarkeitsstudie ist die Identifikation der besten Variante bis Hillegossen. In einer späteren Phase der Machbarkeitsstudie wird untersucht, ob eine Verlängerung Richtung Ubbedissen sinnvoll und machbar sei. (Siehe dazu auch die Abbildung der Stadt Bielefeld weiter oben mit der Kennzeichnung des Untersuchungsbereichs 2 östlich der Autobahn.)

Wie viele Haltestellen sind vorgesehen und wo? – Antwort Herr Hofmann: Die Lage und die Anzahl der Haltestellen wird in einem weiteren Untersuchungsschritt definiert. Erste Anhaltspunkte für mögliche Haltestellen geben die grauen Kreise mit Fragezeichen in den Plänen.

Sind Busse nicht eine Alternative zum Stadtbahnausbau? – Antwort Herr Hofmann: Busse sind flexibler einzusetzen, haben jedoch deutlich weniger Beförderungskapazität als eine Stadtbahn und sind auch weniger bequem für die Fahrgäste.

Wird das Bussystem umgestaltet, wenn die Stadtbahn verlängert wird? – Antwort Herr Kühn: Ja, das wird geschehen. Im ersten Schritt jedoch werden die vier näher zu untersuchenden Trassen für die Stadtbahn herausgefiltert. Darauf bezogen werden Überlegungen zur Ausgestaltung des Bussystems angestellt. Die jeweils neue Buslinienführung fließt dann auch in die Betrachtung der Vor- und Nachteile der Trassenvarianten für die Stadtbahn ein.

Ab wann können wir in der Stadtbahn fahren? – Antwort Herr Kühn: Diese Machbarkeitsstudie ergibt die Vorzugsvariante. Ob eine solche auch weiter geplant und gebaut werden soll, muss der Rat der Stadt Bielefeld anschließend diskutieren und entscheiden. – Antwort des Moderators: Der Planungsprozess, der sich dann anschließen würde, ist die Ausarbeitung der Pläne und die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Erfahrungsgemäß ist dafür mit einer Zeitspanne von mindestens fünf Jahren ab der Ratsentscheidung bis zu einem Baubeginn zu rechnen.

Wie konkret sind die Pläne für die Catterick Barracks? – Antwort Herr Wehmeier: Bezüglich der Catterick Barracks kann heute nichts mit Gewissheit gesagt werden. Vorgesehen ist, dass die britischen Streitkräfte das Grundstück an die Eigentümerin, die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), übergeben werden. Zunächst haben der Bund und das Land ein Zugriffsrecht auf das Grundstück. Wollen diese das Grundstück nicht nutzen, kann die Stadt es erwerben. Derzeit ist ein Verfahren mit umfangreicher Bürgerbeteiligung im Gange, das die Nutzungsmöglichkeiten der Catterick Barracks auslotet. Dabei ist insbesondere das Thema „Wohnen“, vor dem Hintergrund der derzeitigen Situation des Bielefelder Wohnungsmarktes, von besonderer Bedeutung. Aber auch eine gemischte Nutzung wäre dankbar. Sobald mehr Klarheit herrscht, kann das Ergebnis in die Machbarkeitsstudie einfließen. Sollte vor Abschluss der Studie eine klare Aussage nicht möglich sein, wird die Studie mit unterschiedlichen Szenarien arbeiten müssen.

Ich befürchte, dass der Verkehr zusammenbrechen wird, sobald eine neue Stadtbahn in Betrieb geht. – Antwort Herr Hofmann: Die Auswirkungen der Stadtbahn auf den KFZ-Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr werden in der Studie betrachtet. Grundsätzlich schwierig ist die Lage am Knoten Detmolder Straße / Breslauer Straße. Es wird eine große Herausforderung sein, hierfür eine funktionierende

Lösung zu finden. Auch ist zu klären, welche Auswirkungen auf den KFZ-Verkehr entstehen, wenn für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 je eine Fahrspur der B 66 in Anspruch genommen würde.

Welcher Stadtbahn-Wagen wird genutzt und wie breit muss die Trasse für die neue Stadtbahn sein? – Antwort Herr Meier: Der Vamos wird am Montag nächster Woche auf der Strecke der Stadtbahnlinie 3 fahren. Dieser Typ wird der Studie zugrunde gelegt. Die Trasse muss zwischen 6,50 m bis zu 8 m breit sein.

Werkstattphase

Der Moderator lud zur Diskussion der fünf bereits bestehenden Trassenvorschläge und zur Entwicklung weiterer Trassenvorschläge ein. Dazu standen sechs betreute Dialogstationen zur Verfügung. Die Bürger*innen machten von diesem Angebot regen Gebrauch, notierten die Vor- und Nachteile der jeweiligen Trassenführungen und schlugen viele weitere Trassenführungen vor.



Eindrücke von den Dialogstationen

Zusammenfassung der Ergebnisse im Plenum

Im anschließenden Plenum zeigten die Betreuer der Dialogstationen Fotos von den Plakaten und Pinnwänden und fassten die Ergebnisse und ihre Eindrücke zusammen. Die Ergebnisse sind im Anhang dokumentiert.

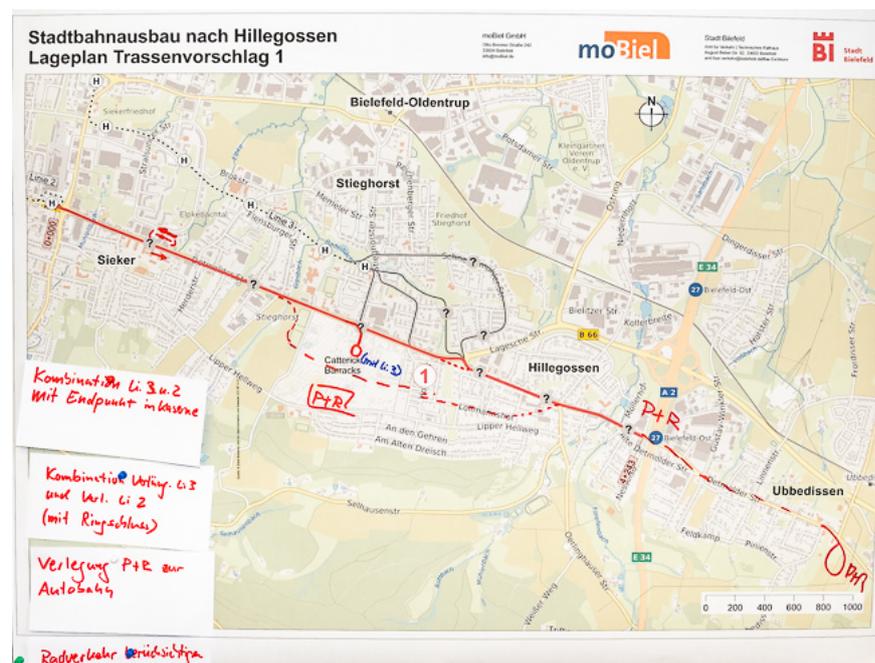
Variante 1

Zu dieser Variante sind ausschließlich Vorteile notiert worden. Folgende Trassenvarianten wurden kreiert:

- Häufiger wurde eine Kombination der Variante 1 mit der Variante 2 diskutiert: Die Stadtbahnlinien würden sich dann bei den Catterick Barracks treffen oder gar kreuzen.
- Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 könnte auch weiter südlich direkt durch die Catterick Barracks laufen und später auf die Detmolder Straße in Hillegossen einschwenken.

Folgende Überlegung gilt für alle Varianten:

- Die Verlängerung der Stadtbahn Richtung Ubbedissen bis hin zu einem P&R-Platz für Berufspendler wurde angeregt.
- Wichtig sei, den Radverkehr, insbesondere auf der Detmolder Straße in Hillegossen zu berücksichtigen.



Variante 2

Bürger*innen halten die Stieghorster Straße für zu eng für die Aufnahme der Stadtbahn. Empfohlen wurde,

- den Knoten Detmolder Straße / Breslauer Straße mit der Stadtbahn zu umgehen (gilt für alle Varianten).

Deswegen wurde an dieser Station eine intensive Suche nach alternativen Linienführungen durchgeführt:

- Die Trasse der Stadtbahnlinie 3 sollte entweder östlich oder westlich direkt an der Friedrich Wilhelm Murnau-Gesamtschule vorbei geführt werden.
- Die Trasse könnte parallel der B66 durch das Gelände der Catterick Barracks laufen und würde dann nicht Fahrbahnen der Bundesstraße beanspruchen.
- Die Trasse könnte mittig durch das Gelände der Catterick Barracks laufen und dann über den Lipper Hellweg bis zur Oerlinghauser Straße führen.



Variante 3

An der Themeninsel zu dieser Variante wurde die Trasse durch Hillegossen intensiv diskutiert. Die Aussagen gelten damit für alle Varianten: Die Trasse sei zu eng in der Ortsmitte Hillegossen, insbesondere dort, wo vor der Grundschule die Endhaltestelle geplant sei. In der Variante 3 wurden vor allem bis zur Detmolder Straße viele Nachteile gesehen. So führt diese Variante durch eine ruhige Wohnstraße. Es wurde auch ein starker Entfall von Stellplätzen eingeschätzt. Weiterhin sei die Straße sehr eng, weshalb starke Zweifel bestanden, ob eine Stadtbahn dort zumutbar sei.



An der Themeninsel zu dieser Variante wurden viele weitere Trassenvarianten skizziert:

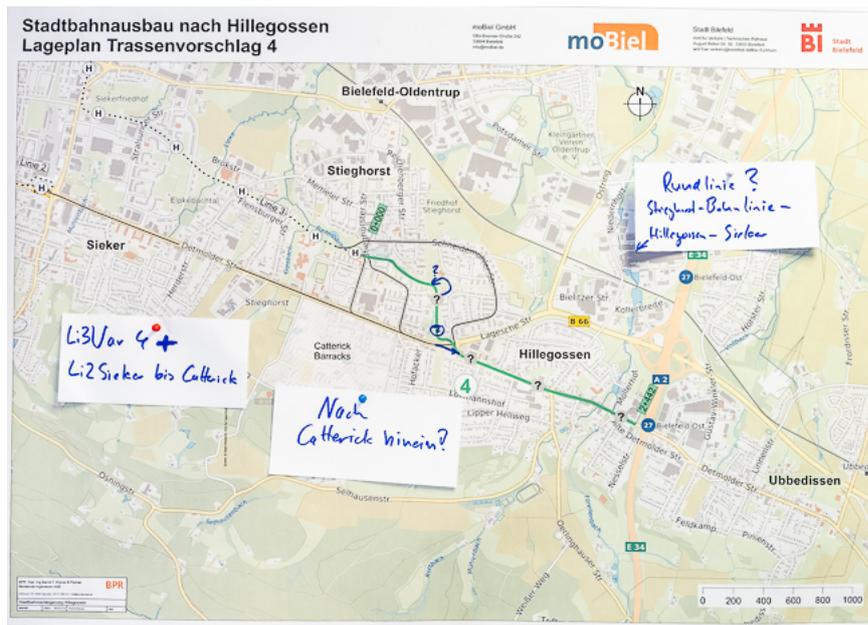
- Eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 südlich hinter den Catterick Barracks entlang
- Eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 durch die Schneidemühler Straße geradewegs zur B66 und dann zu Grundschule Hillegossen
- Eine zweite Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 (außerhalb des Untersuchungsraumes dieser Studie) ab der Haltestelle „Sieker Mitte“ in Richtung Oldentrup mit weiteren Ästen in die Gewerbegebiete und auch einer als Ringschluss.

Variante 4

An dieser Station wurde diskutiert, ob die Inanspruchnahme des Grünzugs für die Stadtbahn gerechtfertigt sei. Zum einen würde die Qualität des Grünzugs durch diese Trassenvariante erheblich gemindert, zum anderen sind die Straßen für die anderen Varianten der Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 nach Ansicht der Beteiligten deutlich zu eng.

Diskutiert wurde hier, ob es möglich wäre, sowohl die Stadtbahnlinie 2 als auch die Stadtbahnlinie 3 zu verlängern.

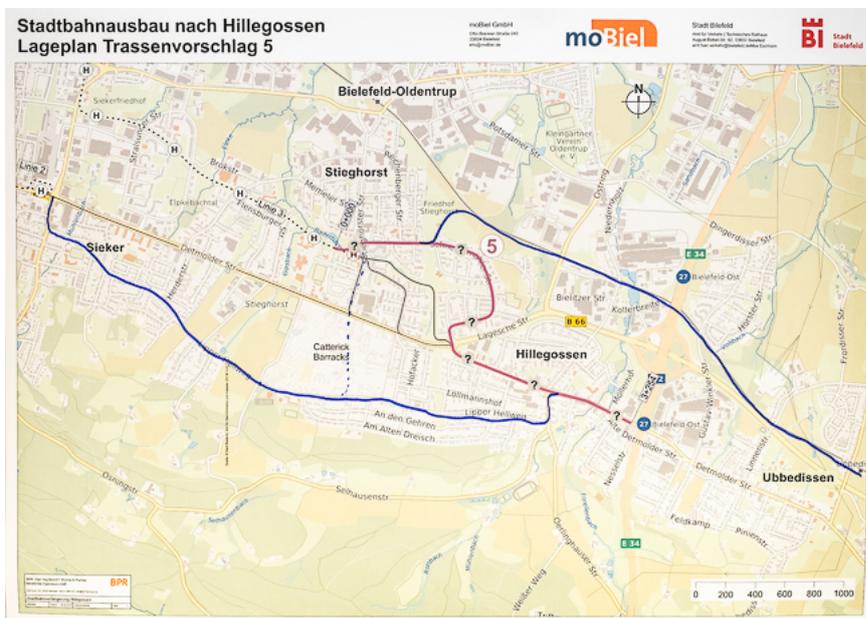
Der Gedanke, eine Stadtbahnlinie direkt in die Catterick Barracks zu führen wurde auch hier diskutiert. Ebenso eine Ringlinie über Oldentrup, die bereits im Lageplan der Variante 3 (oben) skizziert ist.



Variante 5

An diesem Stand wurde angeregt,

- die Stadtbahnlinie 2 ab der Haltestelle „Sieker“ in den Lipper Hellweg und auf diesem entlang bis hin zur Oerlinghauser Straße zu führen.
- Zudem wurde eine Verlängerung der Variante 2 in die Catterick Barracks angeregt.



Die Variante 5 selbst schnitt in der Beurteilung nicht gut ab: Ein langer Fahrweg greift zwar die heutige Buslinie 38/138 auf, führe aber nur zu mäßigen Verbesserungen für die Fahrgäste. Zudem sei der Straßenraum zu eng für eine Stadtbahnführung.

Trassenvorschlag NN



An diesem Stand wurde angeregt,

- die Stadtbahnlinie 2 ab der Haltestelle „Sieker“ in den Lipper Hellweg zu führen. Dazu gibt es mehrere Untervarianten: Durch die Catterick Barracks und auf die B66 oder durch den Löllmannshof.
- Des Weiteren eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 durch die Schneidemühler Straße und dann außen um das Siedlungsgebiet herum, entlang der B66 und dann bis nördlich der Grundschule.

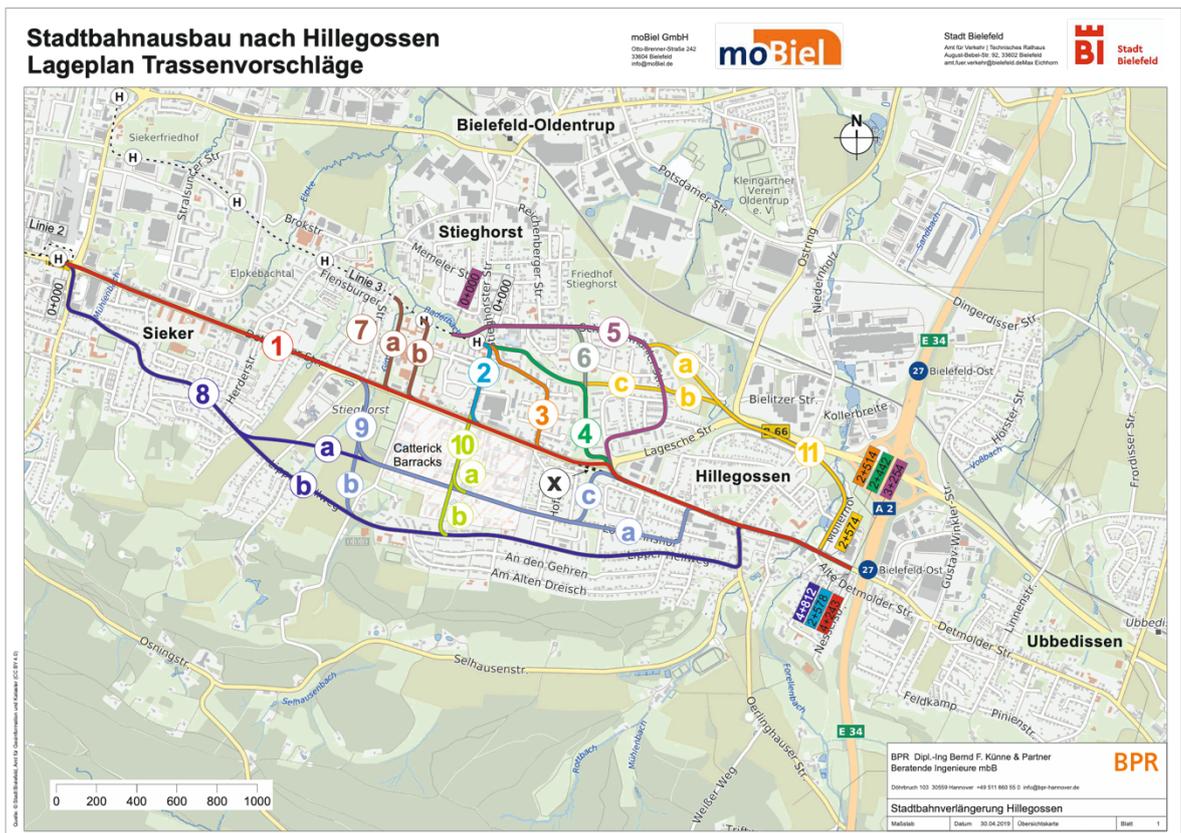
Für alle Varianten passend ist dieser Vorschlag:

- Verlängerung der Stadtbahn von Hillegossen bis zum Bahnhaltepunkt Ubbedissen.

Deutliche Kritik wurde an dem Trassenvorschlag 4 geübt. Der Grünzug solle nicht angetastet werden. Kritisch hinterfragt wurde die Lage der Endhaltestelle Hillegossen nahe der Grundschule. Hier sei nicht genügend Platz vorhanden.

Zusammenfassung aller Trassenvorschläge

Im Nachgang zu der Bürgerwerkstatt fertigte das Gutachterteam folgende Übersicht über alle Trassenvorschläge:



Weitergehende Trassenvorschläge, die außerhalb des Untersuchungskorridors lagen, wurden dabei nicht berücksichtigt.

Veranstaltungsbilanz

Die Teilnehmenden, die Einlader und Referenten, der Bezirksbürgermeister und der Moderator zeigten sich sehr zufrieden mit dem Verlauf und den Ergebnissen der Bürgerwerkstatt.

Die Einladung am 03.07.19 an der zweiten Bürgerwerkstatt teilzunehmen wurde ausgesprochen.