

Jens Stachowitz  
Kommunalberatung

Liebigstraße 40  
44139 Dortmund

Telefon  
(0231) 9 12 21 36

Telefax  
(0231) 9 12 21 38

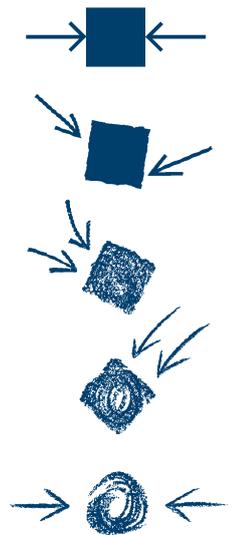
E-Mail  
office@stachowitz.de

Internet  
www.stachowitz.de

Moderation  
Prozessbegleitung  
Vermittlung

## **Machbarkeitsstudie zum Stadtbahn-Ausbau nach Hillegossen**

**Bürgerwerkstatt 2 am 03.07.2019**



## **Machbarkeitsstudie zum Stadtbahn-Ausbau nach Hillegossen**

### **Bürgerwerkstatt 2 am 03.07.2019**

#### **Gliederung**

|  | Seite |
|--|-------|
| Vorbemerkung   | 3     |
| Begrüßung und Einführung   | 3     |
| Bürgerbeteiligung bei der Machbarkeitsstudie Stadtbahn Hillegossen                           | 5     |
| Erste Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Stadtbahnverlängerung nach Bielefeld-Hillegossen | 7     |
| Werkstattphase   | 13    |
| Zusammenfassung der Ergebnisse im Plenum   | 13    |
| Anregungen/Fragen von Teilnehmenden  | 15    |
| Veranstaltungsbilanz   | 15    |

#### **Anlagen**

- Präsentations-Charts – Bürgerbeteiligung bei der Machbarkeitsstudie Stadtbahn Hillegossen
- Präsentations-Charts – Machbarkeitsstudie zur Stadtbahnverlängerung nach Bielefeld-Hillegossen
- Matrix mit der Beurteilung der Trassenvarianten in Stufe 1
- Rückmeldung der Bürger\*innen an den Stellwänden
- Vorschläge der Bürger\*innen für Haltestellenstandorte
- Vorschläge der Bürger\*innen für Buslinienführungen

## **Machbarkeitsstudie zum Stadtbahn-Ausbau nach Hillegossen**

### **Bürgerwerkstatt 2 am 03.07.2019 von 18:00 bis ca. 20:30 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 90 Bürger\*innen.



Er erinnerte an die erste Beteiligungsrunde am 11.04.2019 und forderte auf, auch an diesem Abend rege mitzuwirken.

Jens Stachowitz, der Moderator des Abends, fragte nach, wer in der ersten Bürgerwerkstatt mitgewirkt hatte. Etwa zwei Drittel der Anwesenden wirkten bereits am 11.04.19 mit, während für ca. ein Drittel

der Anwesenden das Thema neu war. Der Moderator wies auf die Dokumentation hin, die auf der moBiel-Webseite zu finden ist.

Die Beteiligten seitens der Stadt, der moBiel GmbH und der Gutachter stellten sich vor:

Stadt Bielefeld – Amt für Verkehr

- Herr Kühn
- Herr Eichhorn

Stadt Bielefeld – Bauamt (Konversion)

- Herr Wehmeier

moBiel GmbH – Grundsatz und Netzplanung

- Herr Dreier
- Frau Sauß

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

Der Moderator stellte das Ziel des Abends dar:

- Darstellung der gesammelten Trassenvorschläge
- Präsentation der Ergebnisse der Bewertung in Stufe 1
- Sammeln von Anregungen für die Lage der Haltestellen der Stadtbahn und die Linienführung von Bussen.

Vier ausgewählte Trassen werden im nächsten Bearbeitungsschritt nach diesem Abend durch das Gutachterteam in Stufe 2 genauer auf Ihre Machbarkeit hin untersucht. Im dritten Schritt bis hin zum Anfang 2020 soll es zu der Auswahl einer Vorzugsvariante durch das Gutachterteam kommen.

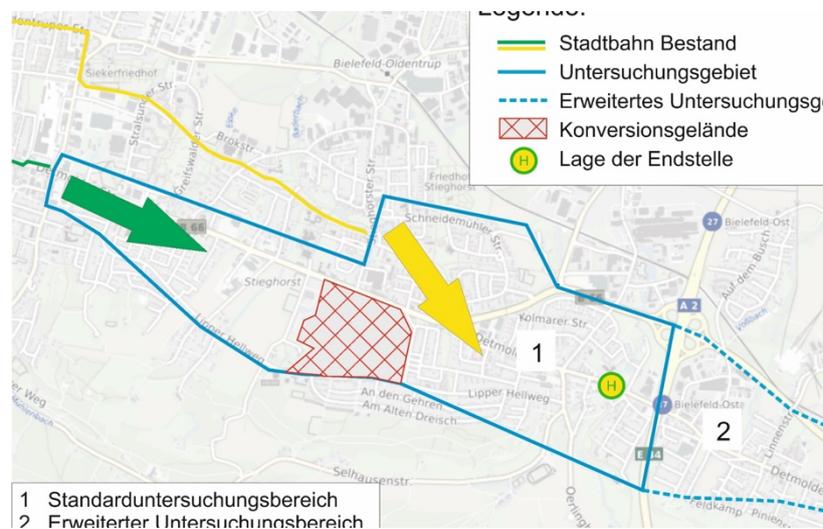
Der Moderator skizzierte den Ablauf der Veranstaltung:

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

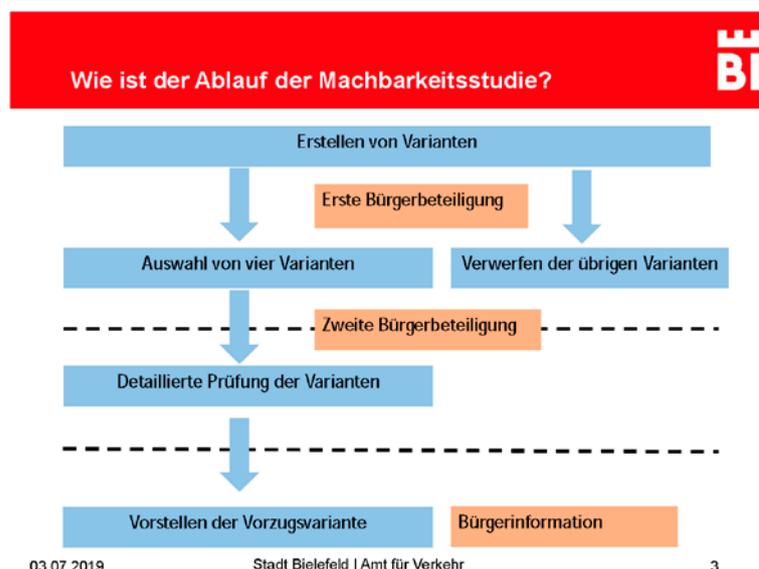
## Bürgerbeteiligung bei der Machbarkeitsstudie Stadtbahn Hillegossen

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

Herr Eichhorn zeigte den Untersuchungsraum der Machbarkeitsstudie:



Diese neue Studie wurde erforderlich, so Herr Eichhorn, da auch die Catterick Barracks erschlossen werden sollen. Die bisherige Vorzugsvariante erschlosse dieses zukünftige Stadtentwicklungsgebiet nicht. Prinzipiell bestünde die Möglichkeit, die Stadtbahnlinie 3 (oben gelb) und/oder die Stadtbahnlinie 2 (grün) zu verlängern. Die Gutachter sollen herausfinden, welche Variante die beste ist.



Die Stadt sammelte in der ersten Bürgerwerkstatt Vorschläge für Trassenvarianten. Fünf Vorschläge für mögliche Trassenführungen waren bereits aus früheren Studien bekannt. Die Bürger\*innen haben zahlreiche Anregungen gegeben, sodass 11 Varianten, samt Untervarianten insgesamt 18 mögliche Lösungen, zu beurteilen waren.

## Welche Varianten wurden bewertet?



### Ergänzung der Trassen nach der 1. Bürgerbeteiligung



Alle Vorschläge wurden durch die Gutachter aufbereitet, dann nach systematischen und neutralen Kriterien in einem Variantenvergleich gegenübergestellt und bewertet (FAR-Verfahren). Dieser Variantenvergleich und die vier für die nächste Stufe der Bearbeitung ausgewählten Varianten werden an diesem Abend präsentiert.

Die Diskussion an den Dialogstationen soll für die vier Varianten Antworten auf folgende Fragen erbringen:

- Wo sind die optimalen Haltestellenlagen?
- Wie könnte das Busnetz aussehen?
- Wo sind Konflikte und schwierige Stellen in der weiteren Planung zu erwarten?

## Erste Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Stadtbahnverlängerung nach Bielefeld-Hillegossen

Dipl.-Ing. Jürgen Hofmann trug die Ergebnisse des Variantenvergleiches in der Stufe 1 vor. Die Präsentations-Charts sind in der Anlage. Beim Variantenvergleich, so Herr Hofmann, habe das Gutachterteam folgende Zielgruppen unterschieden und dazu jeweils drei Kriterien für die Beurteilung der Trassenvarianten genutzt:



### FAHRGAST

- Reisezeit
- Umsteigen



### KOMMUNE

- Investitionen
- Stärkung Umweltverbund
- KFZ-Verkehr, Rad- und Fußverkehr



### BETRIEB

- Erschließung
- Betriebsaufwand
- Streckenqualität



### ALLGEMEINHEIT

- Streckensensitivität
- Städtebau
- Klima und Umweltschutz

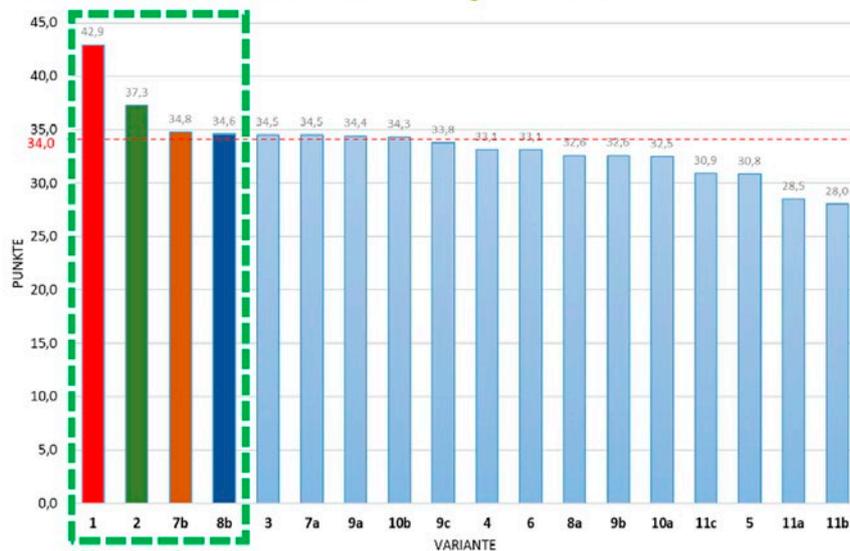
Jedes Kriterium hat mehrere Unterkriterien (vgl. Chart 16.). Mit Hilfe eines Punktesystems konnte durch Addition später eine Rangfolge der Trassenvarianten gebildet werden. [Die ausführliche Tabelle (siehe Anhang) wurde später in der Werkstattphase gezeigt und erläutert.]

**BPR**

Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner  
Beratende Ingenieure mbH  
Ein Unternehmen der BPR Gruppe

**WVI** Verkehr  
Infrastruktur

### Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvarianten für die Untersuchung in Stufe 2



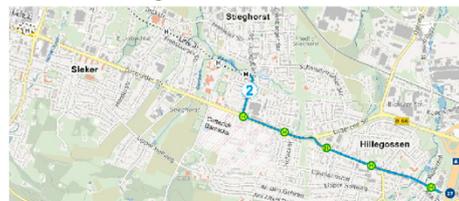
Herr Hofmann stellte die wesentlichen Qualitätsunterschiede der einzelnen Trassenvarianten und deren Reihenfolge in der Bewertung dar (siehe dazu ausführlich die Präsentation im Anhang ab Chart 21.) Die vier besten Varianten (siehe Abb. oben) wurden für die genauere Beurteilung in der nächsten Stufe der Bearbeitung ausgewählt. Es handelt sich um zwei Varianten, welche die Stadtbahnlinie 2 verlängern und zwei, welche die Stadtbahnlinie 3 verlängern (siehe Abb. unten).

### Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvarianten für die Untersuchung in Stufe 2

Rang 1  
Variante 1 – Detmolder Straße



Rang 2  
Variante 2 – Stieghorster Straße



Rang 3  
Variante 7b – Am Wortkamp / Detmolder Straße



Rang 4  
Variante 8b – Lipper Hellweg



Herr Hofmann erläuterte zudem, warum es nicht sinnvoll ist, weitere Varianten vertieft zu untersuchen (siehe Chart 40), obwohl sich die Varianten auf Rang 3 und 4 von der Punktzahl kaum abheben konnten (vergl. Abb. weiter oben).

## Fragen aus dem Publikum

Warum wird es positiv bewertet, wenn die Linie 3 entlastet wird? – Antwort Herr Dreier: Die Linie 3 ist bereits heute stark nachgefragt, so dass in den Spitzenstunden Einsatzwagen erforderlich werden. Aufgrund der hohen Taktdichte in der Innenstadt lässt sich kaum eine Entlastung durch den Einsatz von weiteren Fahrzeugen umsetzen. Die Linie 2 hingegen hat zwischen Sieker und Innenstadt noch Kapazitätsreserven sowohl in den Fahrzeugen als auch auf der Strecke.

Könnte eine Kombination von Trassenvarianten noch bessere Ergebnisse erzielen? – Antwort Herr Hofmann: Ja, das wäre theoretisch möglich und wird in der nächsten Stufe auch untersucht. Es wird dabei z.B. überprüft werden, ob der zusätzliche Aufwand, der bei einer Kombination von Linienvarianten entsteht, den Nutzen, der zur Aufwertung führt, rechtfertigt. Es lässt sich heute nicht sagen, ob eine Kombinations-Variante eine Chance hat.

Sie unterscheiden Strecken, bei denen die Stadtbahn zum einen straßenbündig in der KFZ-Fahrspur und zum anderen auf einem besonderen Bahnkörper unabhängig von der Fahrspur der KFZ geführt wird. Wie beeinflusst das die Bewertung? – Antwort Herr Hofmann: Die Beurteilung fließt in das Kriterium „Streckenqualität“ ein. Ein besonderer Bahnkörper hat Vorteile für das Vorankommen und die Pünktlichkeit der Stadtbahn. Im Kriterium „Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV)“ wird zudem abgebildet, wenn es zu Konflikten zwischen den Interessen der beiden Verkehrsmittel kommt.

Wird in der Variante 7b die heutige Endhaltestelle „Stieghorst Zentrum“ nicht mehr angefahren? – Antwort Herr Hofmann: „Stieghorst Zentrum“ würde die Stadtbahnlinie 3 in der Variante 7b nicht mehr anfahren. Es mache auch keinen Sinn, die Stadtbahn abwechselnd dorthin und nach Hillegossen fahren zu lassen (Flügelungskonzept). Die Stadtbahn wäre dann nicht in der Lage, Buslinien im dichten Takt zu ersetzen bzw. mit diesen zu verknüpfen.

Könnte man die Stadtbahn in der Variante 7b nicht auf dem Weg nach Hillegossen und auf dem Rückweg in die Endhaltestelle „Stieghorst Zentrum“ einfahren lassen? – Antwort Herr Hofmann: Im Prinzip ginge das. Der Nutzen würde größer, aber der Aufwand würde steigen und die Fahrtzeiten würden verlängert.

Sie rechnen mit Wohnbebauung auf dem Gelände der Catterick Barracks. Was ist, wenn die Stadt das Gelände nicht erwerben kann? Steht Ihre Machbarkeitsstudie wegen dieser Unabsehbarkeit

nicht auf sehr wackeligen Füßen? – Antwort Herr Amme: Wir gehen in den Berechnungen von 3.000 Bewohner\*innen aus. Sollten dort Büros entstehen, ist die Zahl der Beschäftigten in etwa genauso hoch. – Antwort Herr Wehmeier: Betreffs der Verfügbarkeit der Liegenschaften sind wir heute auf demselben Stand wie im April 2019: Die Kasernen werden der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) im Januar bzw. Februar 2020 übergeben. Diese prüft, ob das Gelände für Aufgaben des Bundes oder des Landes gebraucht wird. Sollte dies nicht der Fall sein, kann die Stadt Bielefeld in Verhandlungen mit der Eigentümerin gehen und die Flächen ggf. im Rahmen der Erstzugriffsoption erwerben. – Antwort Herr Hofmann: Sollte sich in diesem Prozess ergeben, dass auf dem Gelände weder 3.000 Menschen wohnen noch 3.000 Menschen arbeiten werden, muss die Machbarkeitsuntersuchung ein Update erfahren. Zu beachten ist aber, dass die Veränderungen sich nur in dem Kriterium „Erschließungswirkung“ abbilden. Da die Catterick Barracks darin eines von drei Unterkriterien sind, ist die Auswirkung auf das Gesamtergebnis nicht besonders groß: Das Unterkriterium „Catterick Barracks“ hat nur 1/36stel Gewicht.

Sind die Pendlerbeziehungen von außerhalb Bielefelds in die Studie eingegangen? – Antwort Herr Hofmann: Die möglichen Standorte von Park&Ride-Stellplätzen sind bereits diskutiert aber nicht in dieser ersten Stufe bewertet worden. Deren Wirkung wäre ja für alle Varianten gleich. Die möglichen Wirkungen von Umsteigern hin zur Stadtbahn werden dann in der Stufe 2 der Machbarkeitsstudie betrachtet. In diesem Arbeitsschritt werden wir auch untersuchen, ob eine Verlängerung der Stadtbahn bis nach Ubedissen sinnvoll ist.

Wurde die Lärmbelastung entlang der Trassen betrachtet? – Antwort Herr Hofmann: Ja, dies geschah in der Stufe 1, jedoch nur ungefähr/qualitativ aufgrund von Einschätzungen. In Stufe 2 werden vertiefere Betrachtungen angestellt.

Wie sollen die Beeinträchtigungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gelöst werden? Ich befürchte eine Verdrängung des Verkehrs von den Hauptstraßen, auf denen die Stadtbahn fahren wird, in die Seitenstraßen und Wohngebiete! – Antwort Herr Hofmann: Es werden Änderungen im Verkehrsverhalten auftreten und durch ein Berechnungsmodell simuliert. Die möglichen Alternativen sind neben den bereits formulierten Verdrängungen auf andere

Routen auch andere Veränderungen: Es besteht durch ein verbessertes Angebot im ÖPNV auch die Chance, dass Menschen den PKW zuhause oder auf einem P&R-Parkplatz stehenlassen. Zudem könnten sie auf das Fahrrad umsteigen oder eine Fahrgemeinschaft bilden.

Ich rege Tempo 30 auf der Detmolder Straße an. Das Fahren auf dieser Straße muss für den Durchgangsverkehr uninteressant sein. – Antwort Herr Hofmann: Wir greifen die Anregung auf, können diese jedoch nicht zur Grundlage unserer Begutachtung machen. [Die Einschätzung, ob Tempo 30 auf dieser Straße angeordnet und notfalls auch vor Gericht verteidigt werden kann, obliegt der Straßenverkehrsbehörde, die die Straßenverkehrsordnung dabei zugrunde legen wird.]

Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Pendler auf das Auto verzichten werden! – Antwort anderer Bürger: Sieker ist bereits jetzt vollgeparkt, weil Pendler hier auf den ÖPNV umsteigen. – Antwort Herr Hofmann: Wie gesagt: Wir werden P&R-Plätze in der Studie mitdenken und Verlagerungen des Verkehrs EDV-gestützt simulieren

Gibt es Untersuchungen darüber, wie gut die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 nach Altenhagen angenommen wurde? Herr Dreier: Die Verlängerungen nach Altenhagen [Neuanschluss eines Wohngebietes durch Stadtbahnverlängerung] und nach Hillegossen [Stadtbahnverlängerung als Aufwertung einer bestehenden Haupt-Busachse] sind nur schwer miteinander vergleichbar. Als Erfahrungswert gilt, dass aufgrund einer solchen Angebotsverbesserung wie in Hillegossen geplant 20 bis 30 % mehr Fahrgäste im ÖPNV unterwegs sind als zuvor im Busnetz.

Ich finde, dass Sie ein Gesamtkonzept für den Verkehr vorlegen sollten! Im Rahmen dessen würde dann darzustellen sein, wie sie die umliegenden Straßen vor der Verdrängung der PKW durch die Stadtbahn schützen wollen. | Ich habe die Sorge, dass Sie den MIV zu wenig in die Betrachtung einbeziehen. – Antwort Herr Hofmann: In unserer Machbarkeitsstudie wird dargestellt, was geschehen müsste, um die Stadtbahnlinie umzusetzen. Dazu gehören auch Vorschläge zur Gestaltung des MIV, der durch die Stadtbahn beeinträchtigt wird.

Welches Verkehrskonzept hat der Rat beschlossen? – Antwort eines Ratsherrn: Der Rat hat eine langfristige "Mobilitätsstrategie" beschlossen, welche die Richtung für die Weiterarbeit vorgibt.

[Fundort im Ratsinformationssystem:

[https://anwendungen.bielefeld.de/bi/vo0050.asp?\\_kvonr=26513](https://anwendungen.bielefeld.de/bi/vo0050.asp?_kvonr=26513) ]

Darin sind Leitziele und Handlungsstrategien formuliert, mit denen der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2030 auf 75 Prozent gesteigert werden soll.

Warum sind die Betriebskosten bei der Variante 1 so hoch? – Antwort Herr Hofmann: Die zusätzliche Strecke für die Stadtbahnlinie 2 ist deutlich länger als für die meisten Varianten der Stadtbahnlinie 3.

Warum schneidet die Variante 1 so gut ab? – Antwort Herr Hofmann: Die Variante 1 hat die zwei bereits diskutierten Nachteile: Höhere Betriebskosten und die Konflikte mit dem MIV auf der Detmolder Straße. Ansonsten hat sie in allen anderen Aspekten Vorteile (vergl. Chart 38). Andere Varianten haben mehr Nachteile und weniger Vorteile, weswegen sich Variante 1 deutlich abheben konnte.

Wann wird die Verlängerung der Stadtbahn realisiert sein. – Antwort Herr Hofmann: Unsere Zeithorizont ist 2030. [Herr Hofmann meinte den Prognosezeitraum. Der NVP-Entwurf sieht eine Umsetzung bis 2027 vor.]

## Workstattphase

Der Moderator lud zur Diskussion an den fünf Dialogstationen ein. Eine Station war der Bewertung gewidmet, die weiteren vier für Anregungen zu den ausgewählten vier Varianten. Der Moderator wiederholte die Leitfragen (siehe Vortrag von Herrn Eichhorn oben). Die Bürger\*innen machten von diesem Angebot regen Gebrauch, notierten ihre Anregungen und schlugen Haltestellenstandorte und Buslinienführungen vor.



*Eindrücke von den Dialogstationen*

## Zusammenfassung der Ergebnisse im Plenum

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

### alle Varianten

- Park&Ride-Parkplätze sollten mit bedacht werden. Wichtig ist, Pendler\*innen bereits mit diesem Angebot am Stadtrand abzufangen.
- Ein besserer Bahntarif von und nach Oerlinghausen ist erforderlich, um die Bahnfahrt attraktiver zu machen. Hier wird ein Tarifgebiet überschritten.

- Das Ende der Stadtbahn sollte östlich der Autobahn liegen, so ein Vorschlag. Von dort sollte ein Quartiersbus Ubbedissen erschließen.

### Variante 1

- Die von den Gutachtern vorgeschlagenen Haltestellstandorte sind aus Sicht der Bürger\*innen o.k.
- Zu den Buslinien wurden an dieser Station keine Vorschläge formuliert.
- Ein Vorteil der Variante 1 ist, dass somit die Option erwächst, dass die Stadtbahnlinie 3 später einmal nach Oldentrup verlängert werden könnte.

### Variante 2

- Die Haltestellenlagen wurden intensiv diskutiert. Die Vorschläge können auch bei den Varianten 1 und 7b angewandt werden.
- Die Verlängerung der Stadtbahn bis nach Ubbedissen wurde angeregt, um Pendler\*innen bereits mit einem P&R-Angebot am Stadtrand abzufangen.

### Variante 7b

- Es wurde eine Variante vorgeschlagen, die die Stadtbahn durch die Catterick Barracks führt.
- Dass die Stadtbahn in dieser Variante Stieghost Zentrum nicht anfährt, wurde als ein entscheidender Nachteil angesehen. Die Busverknüpfung und die Erschließung des Bereiches um die heutige Endstelle sind zu klären.
- Die Haltestellenlagen wurden diskutiert. Die Vorschläge für die Detmolder Straße in Hillegossen können auch bei den Varianten 1 und 2 angewandt werden: Der Bereich Schneidemühler Straße sollte durch eine nahegelegene Haltestelle erschlossen werden. Im Bereich Oerlinghauser Straße sei der verfügbare Platz im Straßenraum für einen Hochbahnsteig nicht gegeben, so dass die Haltestelle in den Bereich des Grünstreifens verlegt werden sollte.
- Die Bus-Erschließung des Lipper Hellwegs und der Schneidemühler Straße sind weiterhin erforderlich.
- Ein P+R-Platz im Bereich Porta wird vorgeschlagen.

### **Variante 8b**

- Die Haltestellenlagen wurden intensiv diskutiert. Für viele der vorgeschlagenen Standorte wurden von Bürger\*innen Alternativstandorte vorgeschlagen und gut begründet.
- Die Vor- und Nachteile der Variante wurden diskutiert. Es ist abzusehen, dass sie in der Nachbarschaft des Lipper Hellweges umstritten sein wird.

### **Station Bewertungsmatrix**

- Einzelne Personen erkundigten sich nach den Bewertungen. Es gibt sonst von dieser Dialogstation nichts weiter zu berichten.

### **Allgemeine Anregungen/Fragen von Teilnehmenden**

Es wurden von den Teilnehmenden Vorschläge zur Verbesserung der Veranstaltungswerbung formuliert:

- Veranstaltungswerbung auf der Webseite der Stadt
- Aushang im Stadtteilzentrum
- Veranstaltungswerbung auf den Displays in den Fahrzeugen von moBiel

Gefragt wurde zudem, ob es eine Befragung der Bürger\*innen zu der Stadtbahnverlängerung oder einen Bürgerentscheid über die Stadtbahnverlängerung geben werde. – Antwort Herr Kühn: Solche Pläne gibt es derzeit keine. Es ist Sache des Stadtentwicklungsausschusses bzw. des Rates über das weitere Vorgehen bei der Entscheidungsfindung zu beraten.

### **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 Anfang 2020 bei der dritten Bürgerwerkstatt teilzunehmen wurde ausgesprochen.