

Herzlich Willkommen zur Bürgerbeteiligung



Bielefeld

03.07.2019, M. Eichhorn, Amt für Verkehr

Machbarkeitsstudie Stadtbahn Hillegossen

Bürgerbeteiligung

Was möchten wir gemeinsam machen?



- Vorstellung und Einführung im Plenum

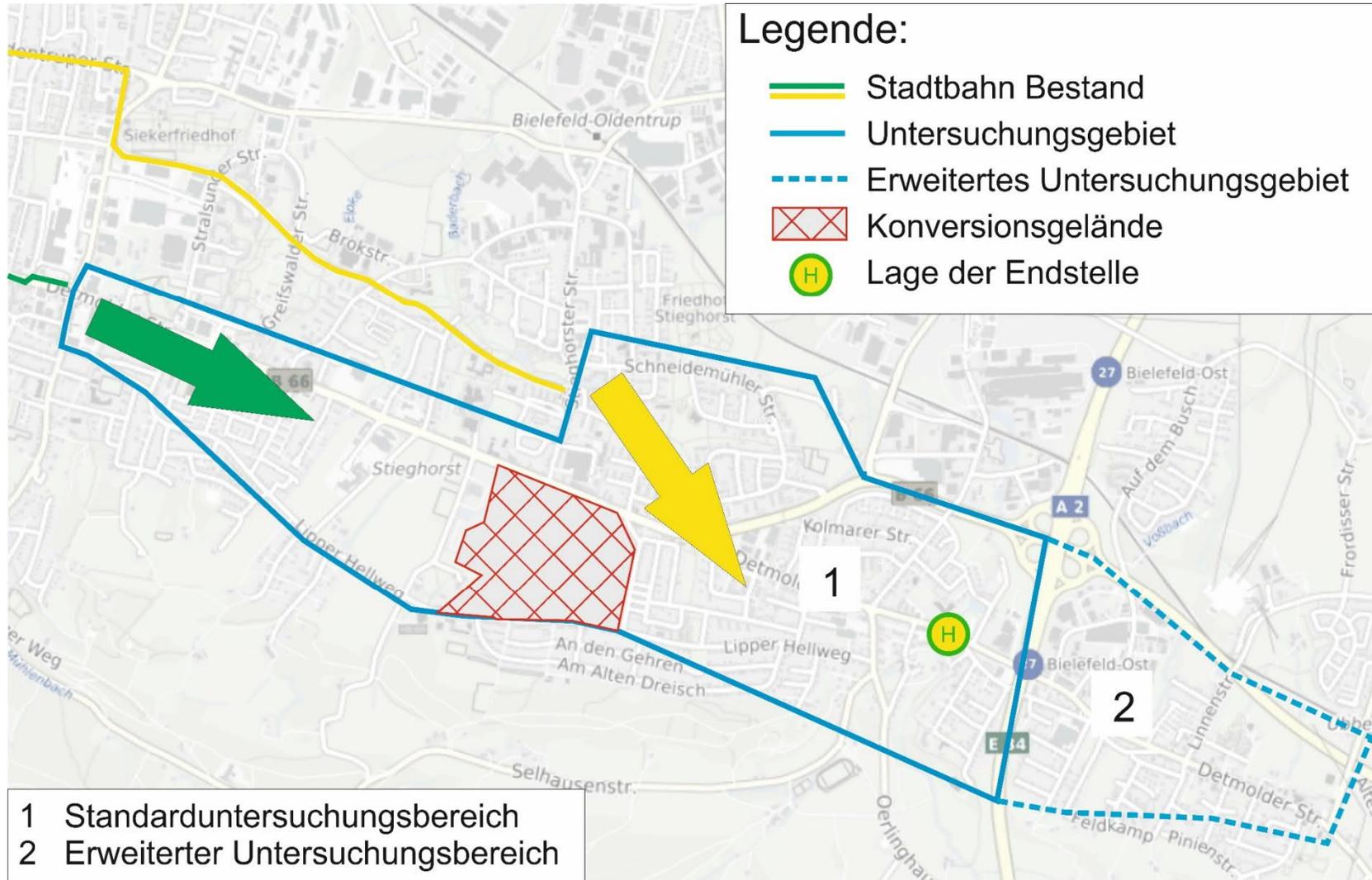


- Diskussion und Vorschläge an den Thementischen



- Zusammenfassung im Plenum

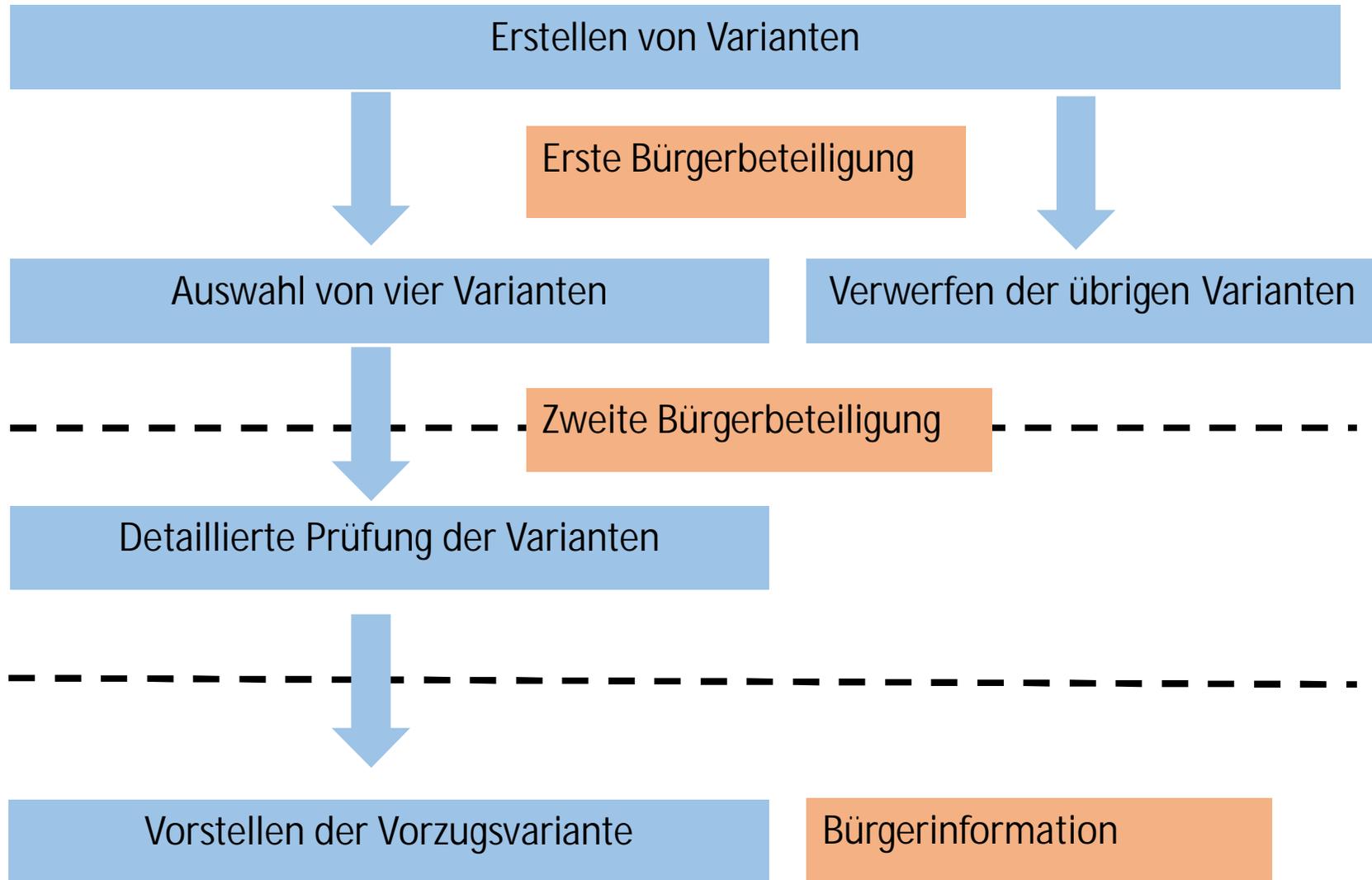
Was wird untersucht?



Warum findet die Machbarkeitsstudie statt?

- Neue Situation durch Konversion Catterick Barracks.
- Zukünftig großer Siedlungsbereich, der heute gar nicht an den Nahverkehr angebunden ist.
- Bisherige Vorzugsvariante erschließt Catterick Barracks nicht.

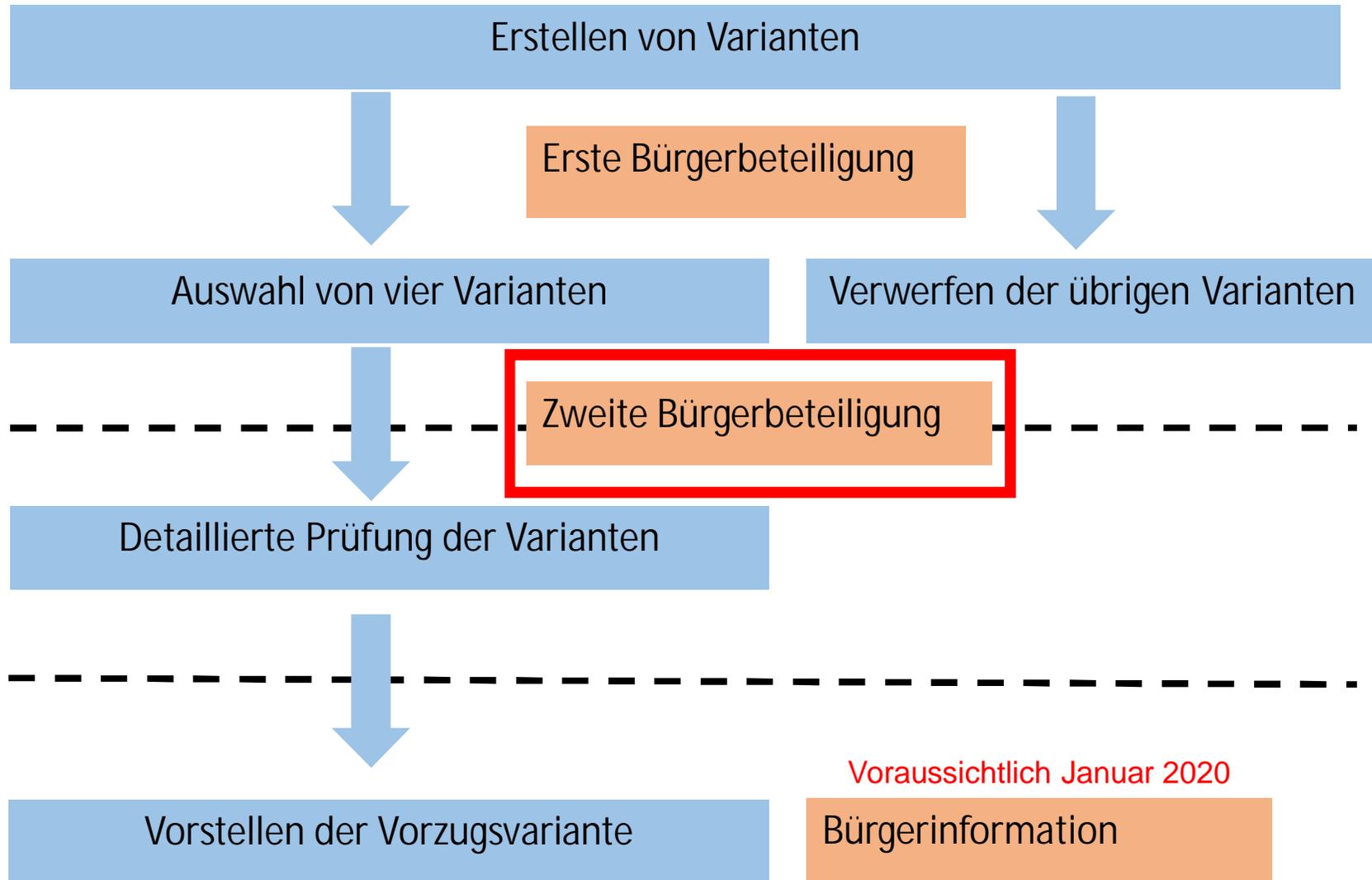
Wie ist der Ablauf der Machbarkeitsstudie?



Wie ist der Ablauf der Machbarkeitsstudie?



Wie ist der Ablauf der Machbarkeitsstudie?



Was ist seit der letzten Bürgerbeteiligung passiert?

- Die Trassenvorschläge aus der ersten Bürgerbeteiligung wurden aufbereitet und auf Machbarkeit geprüft
- Alle Trassenvarianten wurden in einem Variantenvergleich gegenübergestellt und in einer ersten Stufe bewertet

Was sind die heutigen Ziele?

Präsentation:

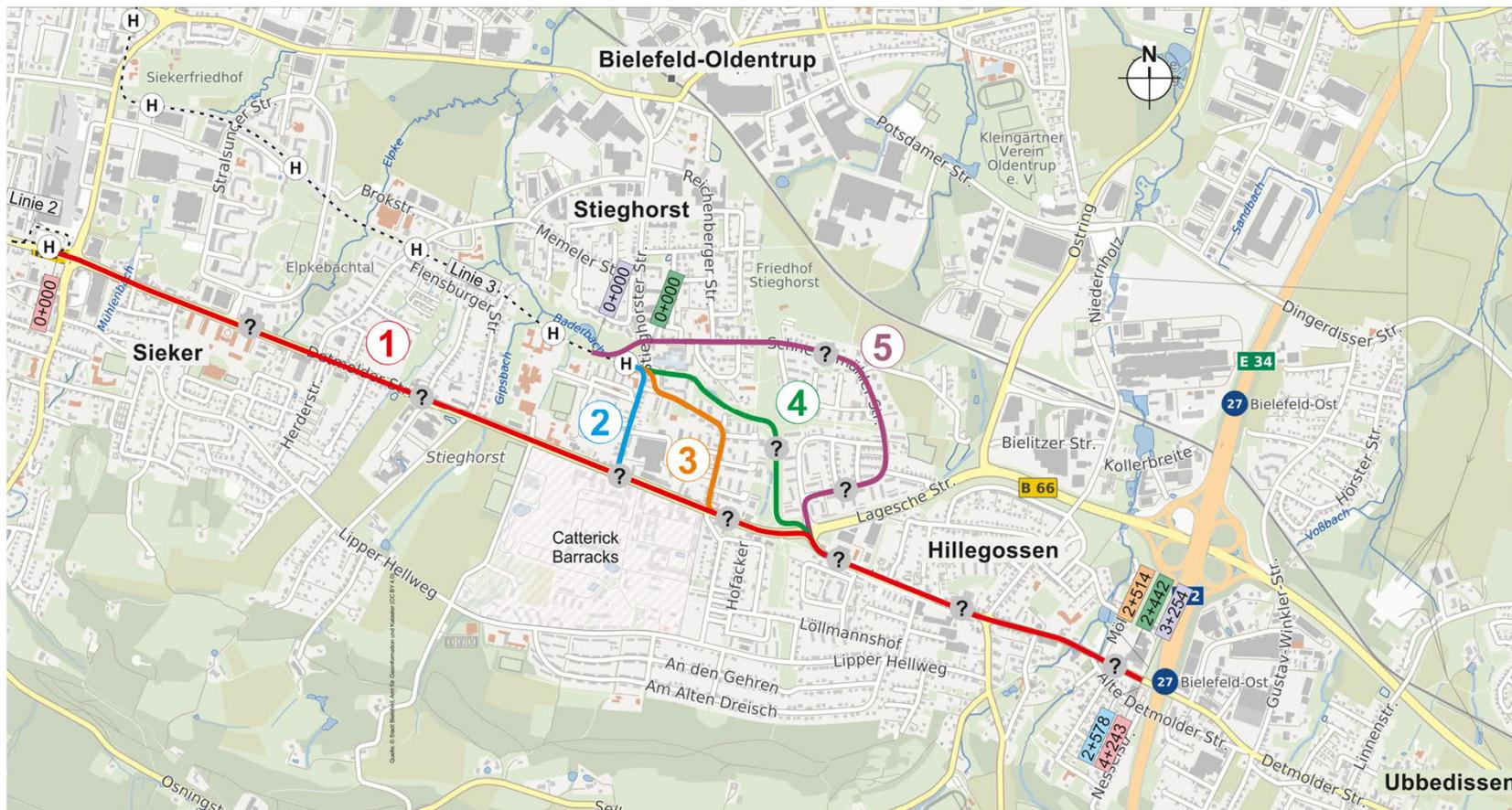
- Vorstellung des Variantenvergleichs
- Vorstellung der 4 Varianten für die Stufe 2

Diskussion an den Dialogstation:

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

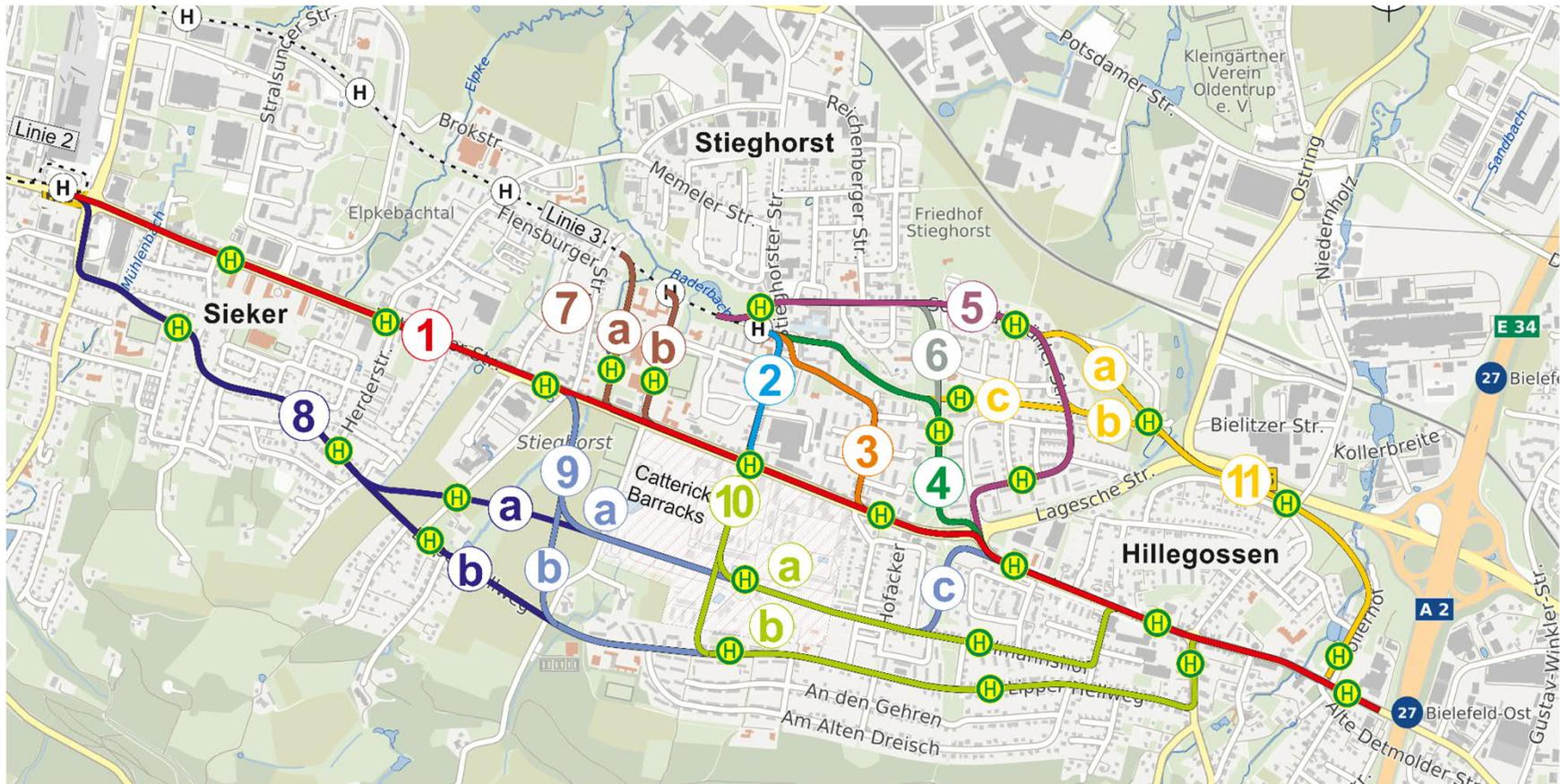
Welche Varianten wurden bewertet?

Erste Vorschläge zur Trassenführung



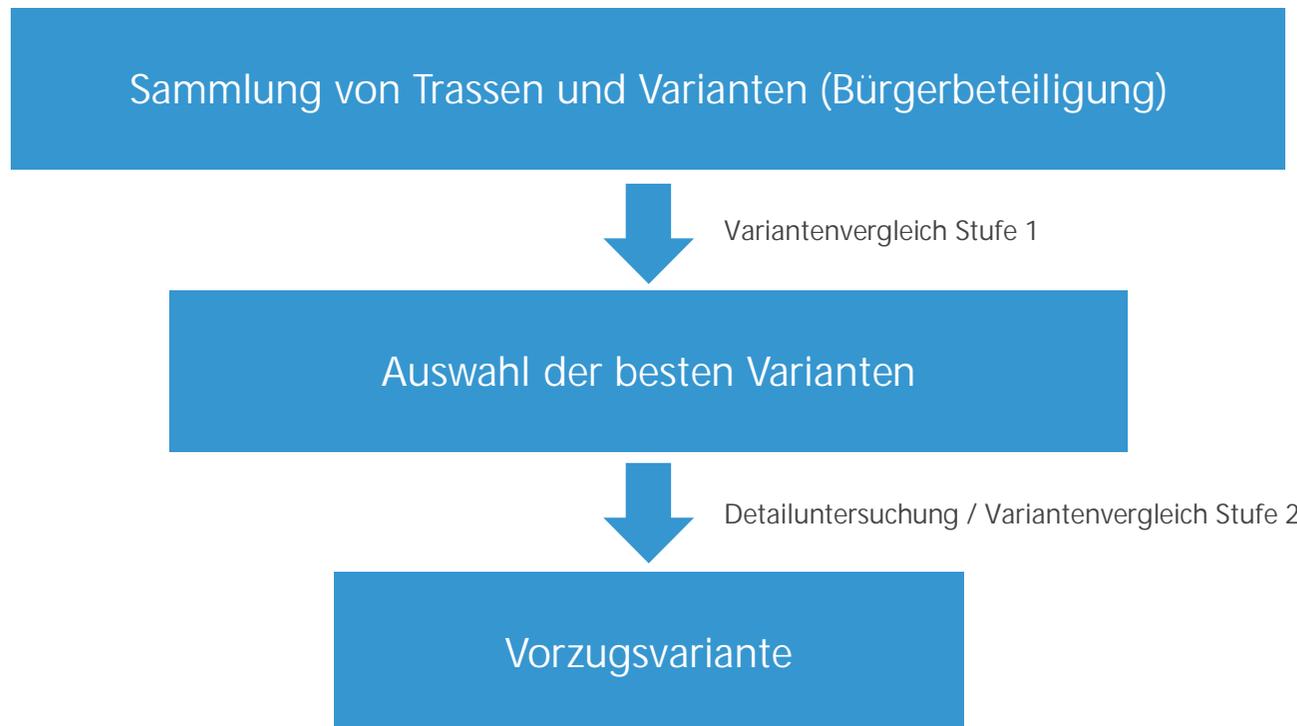
Welche Varianten wurden bewertet?

Ergänzung der Trassen nach der 1. Bürgerbeteiligung



Stadtbahnverlängerung Hillegossen Vorstellung des Variantenvergleichs

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Ablauf zur Ermittlung der Vorzugsvariante



Bürgerbeteiligung am 11.04.2019

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Variantenvergleich - Zielgruppen und Kriterien



FAHRGAST

- Reisezeit
- Umsteigen
- keine Entlastung
Linie 3



KOMMUNE

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



BETRIEB

- Erschließung
- Betriebsaufwand
- Streckenqualität



ALLGEMEINHEIT

- Streckensensitivität
- Städtebau
- Klima und Umweltschutz

Stadtbahnverlängerung Hillegossen

Variantenvergleich - Zielgruppen und Kriterien

1. Fahrgast	
F1	Reisezeit, Veränderung
	Reisezeitänderung auf den Relationen:
F11	Hillegossen - Innenstadt
F12	Barracks - Innenstadt
F13	Stieghorst (Ost) - Innenstadt
F2	Umsteigen, Veränderung
	Anzahl Umstiege auf den Relationen:
F21	Hillegossen - Innenstadt
F22	Barracks - Innenstadt
F23	Stieghorst (Ost) - Innenstadt
F3	Auslastung der bestehenden Linien (Komfort)
F31	Bessere Auslastung Linie 2
F32	Überlastung Linie 3

2. Betrieb	
B1	Zusätzliche Erschließung durch Stadtbahn
	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich
	a) Einwohner
	b) Arbeitsplätze
	c) Schulplätze
	gesamt
B2	Betriebsaufwand
B21	Streckenlänge / Mehrleistung Stadtbahn
B22	Einsparpotenziale Bus
B23	Fahrzeugbedarf
B24	Betriebsführungskosten ÖPNV / Mehrkosten Personal und Energie
B3	Streckenqualität
B31	Streckenführung - Anteil besondere Bahnkörper
B32	Trassierung - Kurvigkeit
B33	Störungsanfälligkeit - straßenbündig Bahnkörper
B34	Verknüpfung Busse in Stieghorst

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Variantenvergleich - Zielgruppen und Kriterien

3. Kommune	
K1	Investitionen
K11	Investitionen Infrastruktur - Nur Eigenanteil
K12	Bautechnische Risiken
K2	Stärkung Umweltverbund
K21	Verlagerter Verkehr
K3	Konfliktpunkte mit dem IV
K31	Konflikte MIV - Fließender Verkehr
K32	Konflikte MIV - ruhender Verkehr
K33	Konflikte Rad- und Fußverkehr
K34	Konflikte Anlieger (z.B. Zufahrten, Laden und Liefern)

4. Allgemeinheit	
A1	Streckensensitivität
A11	Flächenverbrauch außerhalb des vorhandenen Straßenraums
A12	Inanspruchnahme Privatgrund
A13	Abbruch von privaten Gebäuden erforderlich
A14	Trennwirkung
A2	Städtebau
A21	Erscheinungsbild Straßenraum Veränderung
A22	Beeinträchtigung von Naherholung
A23	Chancen für Entwicklung Catterick Barracks
A3	Klima- und Umweltschutz
A31	Lärm und Erschütterung
A32	Eingriff in Schutzgebiete und Biotope

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Variantenvergleich (Ausschnitt)

Bewertung: 1 = sehr starke Beeinträchtigung 2 = starke Beeinträchtigung 3 = mittlere / mäßige Beeinträchtigung 4 = geringe Beeinträchtigung 5 = sehr geringe / keine Beeinträchtigung	Variante 1 Verlängerung Linie 2 Detmolder Straße		Variante 2 Verlängerung Linie 3 Stieghorster Straße		Variante 3 Verlängerung Linie 3 Danziger Straße		Variante 4 Verlängerung Linie 3 Grünzug		Variante 5 Verlängerung Linie 3 Schneidemühler Straße	
	1. Fahrgast									
F1 Reisezeit, Veränderung										
Reisezeitänderung auf den Relationen:										
F11 Hillegossen - Innenstadt	-7	(5) 5	(5) 5	(4) 5	(4) 6	(4) 6	(4) 4	(4) 4	(3) 4	(3) 3
F12 Barracks - Innenstadt	-6	(4) 5	(4) 5	(4) 4	(3) 4	(3) 4	(3) 4	(3) 4	(3) 4	(3) 3
F13 Stieghorst (Ost) - Innenstadt	0	(1) 0	(1) 0	(1) 0	(1) -3	(1) -3	(3) -5	(3) -5	(4) -	(4) -
F2 Umsteigen, Veränderung										
Anzahl Umstiege auf den Relationen:										
F21 Hillegossen - Innenstadt	-1	(5) -1	(5) -1	(5) -1	(5) -1	(5) -1	(5) -1	(5) -1	(5) -1	(5) -1
F22 Barracks - Innenstadt	-1	(5) -1	(5) -1	(5) -1	(5) 0	(5) 0	(1) 0	(1) 0	(1) 0	(1) 0
F23 Stieghorst (Ost) - Innenstadt	0	(1) 0	(1) 0	(1) 0	(1) -1	(1) -1	(5) -1	(5) -1	(5) -1	(5) -1
F3 Auslastung der bestehenden Linien (Komfort)										
F31 Bessere Auslastung Linie 2	ja	(5) nein	(5) nein	(1) nein	(1) nein	(1) nein	(1) nein	(1) nein	(1) nein	(1) nein
F32 Überlastung Linie 3	nein	(5) ja	(5) ja	(1) ja	(1) ja	(1) ja	(1) ja	(1) ja	(1) ja	(1) ja
Summe Fahrgast		12	12	7,667	7,667	7,333	8	8	8	8
2. Betrieb										
B1 Zusätzliche Erschließung durch Stadtbahn										
Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich										
a) Einwohner	10.563	7.965	7.965	8.326	7.412	7.412	7.614	7.614	7.614	7.614
b) Arbeitsplätze	3.428	2.045	2.045	1.991	1.890	1.890	1.827	1.827	1.827	1.827
c) Schulplätze	319	0	0	0	0	0	0	0	0	0
gesamt	14.310	(4) 10.010	(3) 10.010	(3) 10.317	(3) 9.302	(3) 9.302	(2) 9.441	(2) 9.441	(2) 9.441	(2) 9.441
B2 Betriebsaufwand										
B21 Streckenlänge / Mehrleistung Stadtbahn	4.220 m	(2) 2.470 m	(2) 2.470 m	(5) 2.388 m	(5) 2.340 m	(5) 2.340 m	(5) 3.107 m	(5) 3.107 m	(4) 3.107 m	(4) 3.107 m
B22 Einsparpotenziale Bus		(2) 2.470 m	(2) 2.470 m	(5) 2.388 m	(2) 2.340 m	(2) 2.340 m	(3) 3.107 m	(3) 3.107 m	(3) 3.107 m	(3) 3.107 m
Linie 138 und 38 mit 214 Fahrten	Rücknahme bis zu neuem Endpunkt Hillegossen	+++	Rücknahme bis zu neuem Endpunkt Hillegossen	+++	Rücknahme bis zu neuem Endpunkt Hillegossen	+++	Rücknahme bis zu neuem Endpunkt Hillegossen	+++	Rücknahme bis zu neuem Endpunkt Hillegossen	+++
Linie 33 mit 72 Fahrten	Rücknahme bis Knoten Detmolder Str./Stieghorster Str.	=	unverändert	=	unverändert	=	unverändert	=	unverändert	=
Linie 30 mit 66 Fahrten	Umlegung auf Schneidemühler Str.	=	Aufteilen in Nord- und Südast	=	Aufteilen in Nord- und Südast	=	Aufteilen in Nord- und Südast	=	Aufteilen in Nord- und Südast	=
Linie 34 mit 62 Fahrten	keine Veränderung	=	keine Veränderung	=	keine Veränderung	=	keine Veränderung	=	keine Veränderung	=
Linie 32 mit 31 Fahrten	Umlegung auf Schneidemühler Str.	=	Umlegung auf Schneidemühler Str.	=	Umlegung auf Schneidemühler Str.	=	Rücknahme bis Oerlinghauser Str.	=	Rücknahme bis Oerlinghauser Str.	=
Linie 131 mit 9 Fahrten	Rücknahme zwischen Endpunkt Hillegossen und Stieghorst-Zentrum	+	Rücknahme zwischen Endpunkt Hillegossen und Stieghorst-Zentrum	+	Rücknahme zwischen Endpunkt Hillegossen und Stieghorst-Zentrum	+	Rücknahme zwischen Endpunkt Hillegossen und Stieghorst-Zentrum	+	Rücknahme zwischen Endpunkt Hillegossen und Stieghorst-Zentrum	+
	Summe Einsparpotenzial	5+	Summe Einsparpotenzial	5+	Summe Einsparpotenzial	5+	Summe Einsparpotenzial	6+	Summe Einsparpotenzial	6+
B23 Fahrzeugbedarf	+2	(3) +1	(3) +1	(5) +1	(5) +1	(5) +1	(5) +2	(5) +2	(3) +2	(3) +2
B24 Betriebsführungskosten ÖPNV / Mehrkosten Personal und Energie	+2.791 €	(3) +1.523 €	(3) +1.523 €	(5) +1.515 €	(5) +1.495 €	(5) +1.495 €	(5) +2.521 €	(5) +2.521 €	(3) +2.521 €	(3) +2.521 €
B3 Streckenqualität										
B31 Streckenführung	79% (ggf. nur halbseitiger bes. Bahnkörper)	(4) 47%	(4) 47%	(3) 36%	(2) 63%	(2) 63%	(3) 20%	(3) 20%	(1) 20%	(1) 20%
B32 Trassierung	sehr gestreckt	(5) mäßig umwegig	(5) mäßig umwegig	(3) mäßig umwegig	(3) gestreckt	(3) gestreckt	(4) sehr umwegig	(4) sehr umwegig	(4) sehr umwegig	(1) sehr umwegig
B33 Störungsanfälligkeit	21%	(4) 53%	(4) 53%	(3) 64%	(2) 37%	(2) 37%	(3) 80%	(3) 80%	(1) 80%	(1) 80%
B34 Verknüpfung Busse in Stieghorst	leicht schlechter als Bestand	(4) unverändert	(4) unverändert	(5) unverändert	(5) unverändert	(5) unverändert	(5) unverändert	(5) unverändert	(5) unverändert	(5) unverändert
Summe Betrieb		10,8	10,8	10,8	10,3	10,3	10,3	10,3	7,3	7,3

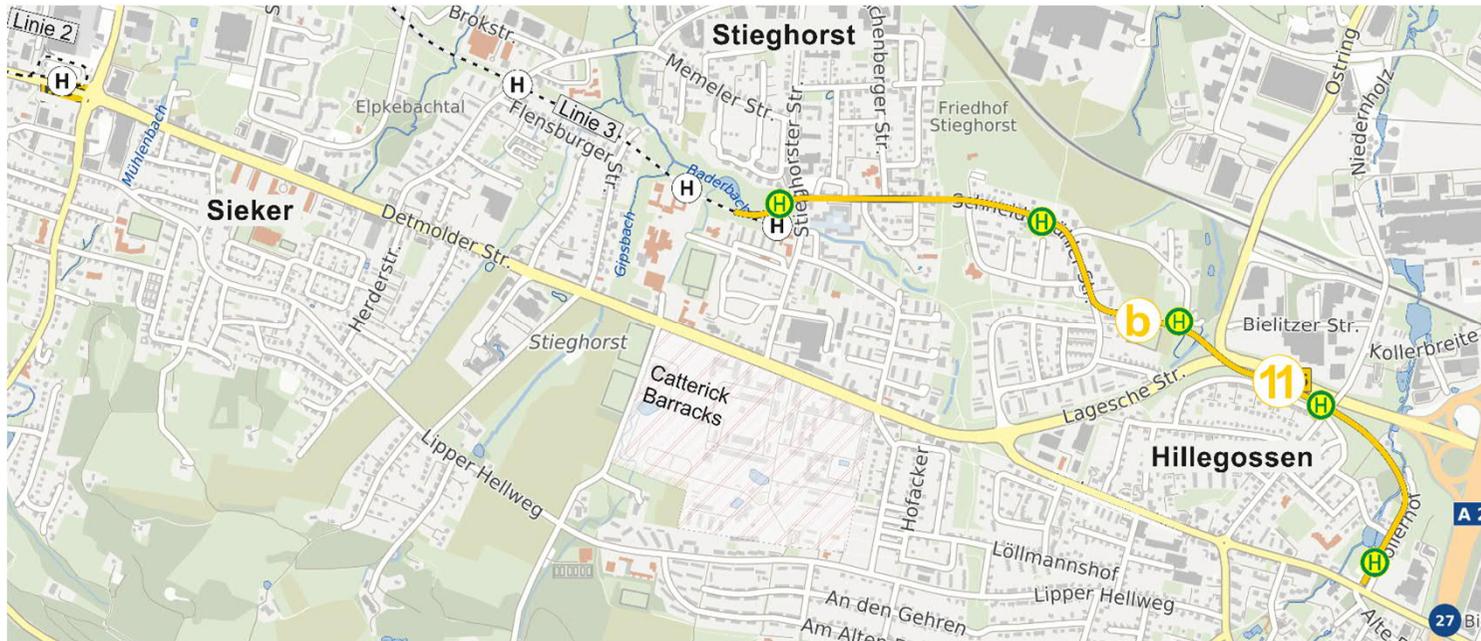
Stadtbahnverlängerung Hillegossen Variantenvergleich (Ausschnitt)

Bewertung: 1 = sehr starke Beeinträchtigung 2 = starke Beeinträchtigung 3 = mittlere / mäßige Beeinträchtigung 4 = geringe Beeinträchtigung 5 = sehr geringe / keine Beeinträchtigung	Variante 1		Variante 2		Variante 3	
	Verlängerung Linie 2		Verlängerung Linie 3		Verlängerung Linie 3	
	Detmolder Straße		Stieghorster Straße		Danziger Straße	
1. Fahrgast						
F1 Reisezeit, Veränderung		3,3		3,0		2,7
Reisezeitänderung auf den Relationen:						
F11 Hillegossen - Innenstadt	-7	(5)	-5	(4)	-5	(4)
F12 Barracks - Innenstadt	-6	(4)	-5	(4)	-4	(3)
F13 Stieghorst (Ost) - Innenstadt	0	(1)	0	(1)	0	(1)
F2 Umsteigen, Veränderung		3,7		3,7		3,7
Anzahl Umstiege auf den Relationen:						
F21 Hillegossen - Innenstadt	-1	(5)	-1	(5)	-1	(5)
F22 Barracks - Innenstadt	-1	(5)	-1	(5)	-1	(5)
F23 Stieghorst (Ost) - Innenstadt	0	(1)	0	(1)	0	(1)
F3 Auslastung der bestehenden Linien (Komfort)		5,0		1,0		1,0
F31 Bessere Auslastung Linie 2	ja	(5)	nein	(1)	nein	(1)
F32 Überlastung Linie 3	nein	(5)	ja	(1)	ja	(1)
Summe Fahrgast		12		7,667		7,333
2. Betrieb						
B1 Zusätzliche Erschließung durch Stadtbahn		4,0		3,0		3,0
Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich						
a) Einwohner	10.563		7.965		8.326	
b) Arbeitsplätze	3.428		2.045		1.991	
c) Schulplätze	319		0		0	
gesamt	14.310	(4)	10.010	(3)	10.317	(3)
B2 Betriebsaufwand		2,5		4,3		4,3
B21 Streckenlänge / Mehrleistung Stadtbahn	4.220 m	(2)	2.470 m	(5)	2.388 m	(5)
B22 Einsparpotenziale Bus		(2)		(2)		(2)
Linie 138 und 38 mit 214 Fahrten	Rücknahme bis zu neuem Endpunkt Hillegossen	+++	Rücknahme bis zu neuem Endpunkt Hillegossen	+++	Rücknahme bis zu neuem Endpunkt Hillegossen	+++
Linie 33 mit 72 Fahrten	Rücknahme bis Knoten Detmolder Str./Stieghorster Str.	+	unverändert	=	unverändert	=
Linie 30 mit 66 Fahrten	Umlegung auf Schneidemühler Str.	=	Aufteilen in Nord- und Südast	+	Aufteilen in Nord- und Südast	+
Linie 34 mit 62 Fahrten	keine Veränderung	=	keine Veränderung	=	keine Veränderung	=
Linie 32 mit 31 Fahrten	Umlegung auf Schneidemühler Str.	=	Umlegung auf Schneidemühler Str.	=	Umlegung auf Schneidemühler Str.	=
Linie 131 mit 9 Fahrten	Rücknahme zwischen Endpunkt Hillegossen und Stieghorst-Zentrum	+	Rücknahme zwischen Endpunkt Hillegossen und Stieghorst-Zentrum	+	Rücknahme zwischen Endpunkt Hillegossen und Stieghorst-Zentrum	+
	Summe Einsparpotenzial	5+	Summe Einsparpotenzial	5+	Summe Einsparpotenzial	5+
B23 Fahrzeugbedarf	+2	(3)	+1	(5)	+1	(5)
B24 Betriebsführungskosten ÖPNV / Mehrkosten	+2.791 €	(3)	+1.523 €	(5)	+1.515 €	(5)

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Variantenvergleich

- Vorstellung der Trassenvarianten
mit Bewertung der Haupteigenschaften
- In der Reihenfolge ihrer Platzierung
 - Beginnend mit dem letzten Rang

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 11b – Rangfolge 18



Fahrgast:

mittlere Reisezeit Hillegossen-Innenstadt
schlechte Reisezeit Barracks-Innenstadt
 keine Entlastung Linie 3

Betrieb:

schlechte Erschließung
 geringe Betriebskosten
 gute Streckenqualität

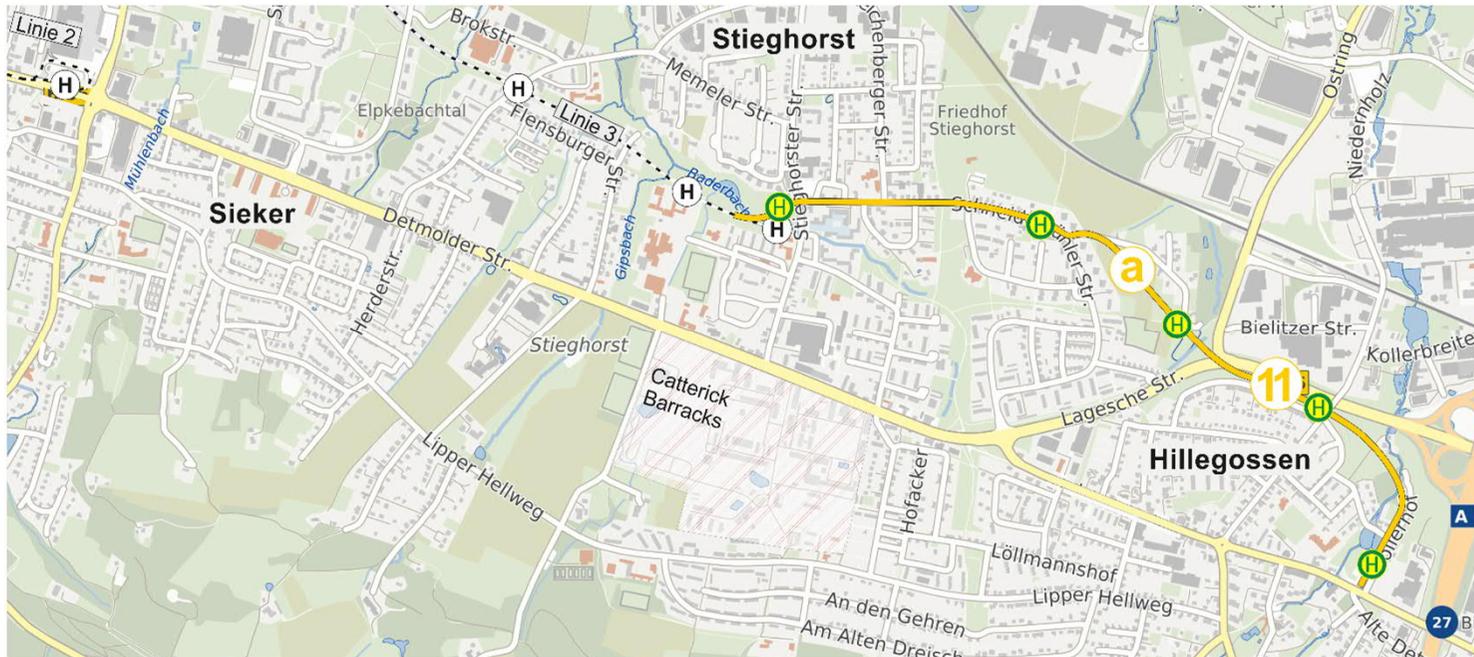
Kommune:

mittler Baukosten (nur Eigenanteil)
 geringe Konflikte mit dem MIV
starke Konflikte mit dem Radverkehr

Allgemeinheit:

kein Gebäudeabbruch erforderlich
Beeinträchtigung Naherholung Takeloh
starke Lärmbelastung Schneidemühler Str.

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 11a – Rangfolge 17



Fahrgast:

mittlere Reisezeit Hillegossen-Innenstadt
schlechte Reisezeit Barracks-Innenstadt
 keine Entlastung Linie 3

Betrieb:

schlechte Erschließung
 geringe Betriebskosten
 gute Streckenqualität

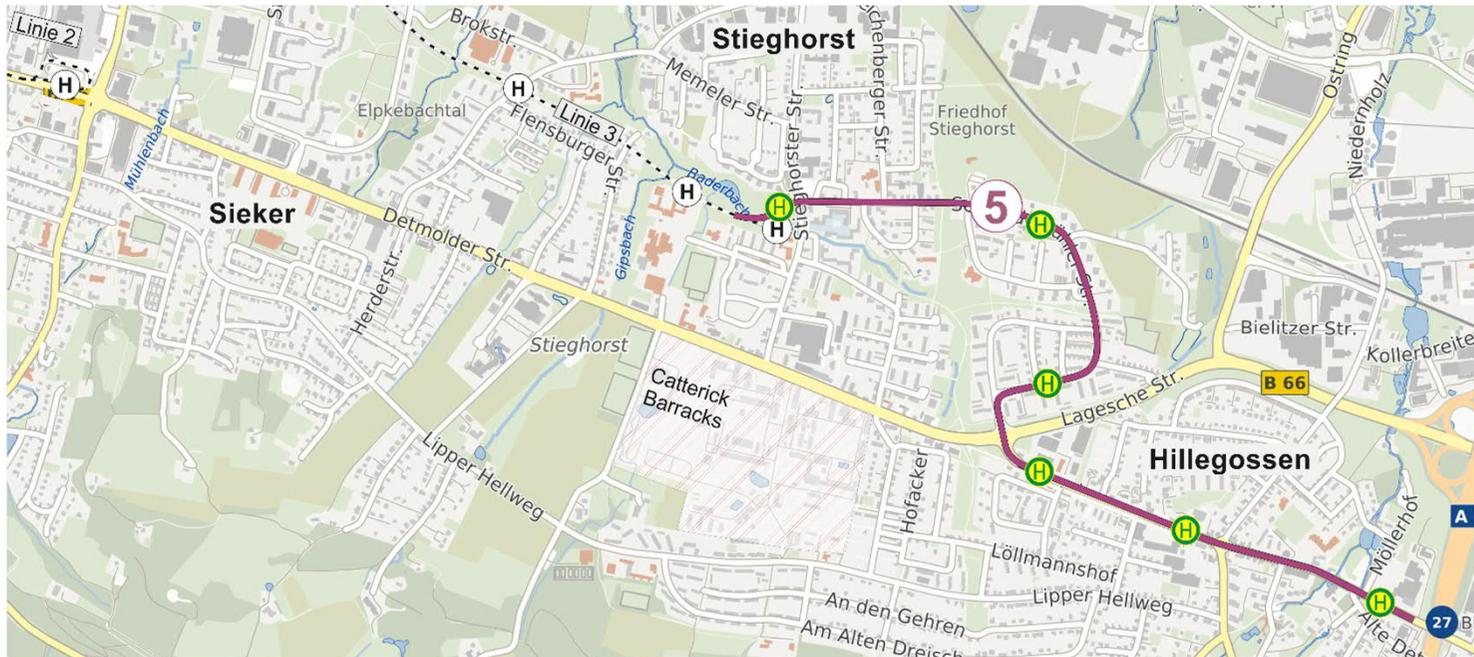
Kommune:

mittler Baukosten (nur Eigenanteil)
 geringe Konflikte mit dem MIV
starke Konflikte mit dem Radverkehr

Allgemeinheit:

Kein Gebäudeabbruch erforderlich
 Beeinträchtigung Naherholung
starke Lärmbelastung Schneidemühler Str.

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 5 – Rangfolge 16



Fahrgast:

schlechte Reisezeit Hillegossen-Innenstadt
schlechte Reisezeit Barracks-Innenstadt
keine Entlastung Linie 3

Betrieb:

schlechte Erschließung
mittlere Betriebskosten
schlechte Streckenqualität

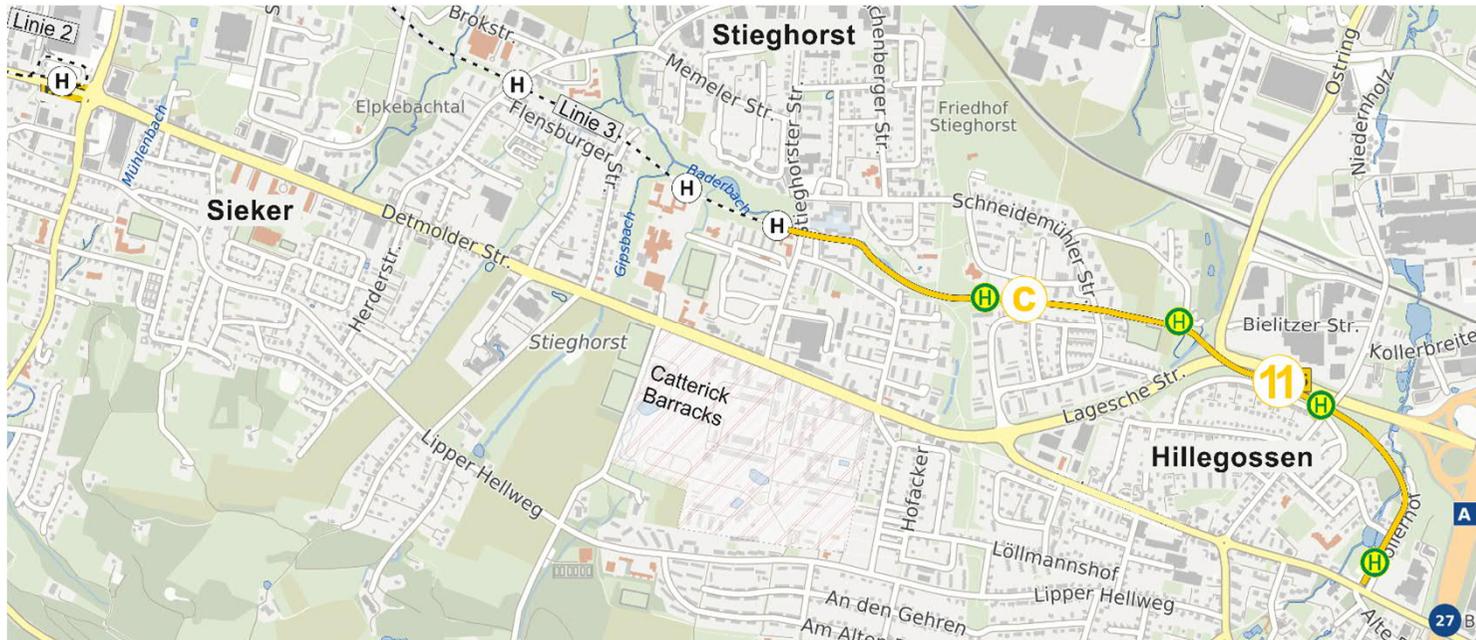
Kommune:

mittlere Baukosten (nur Eigenanteil)
mäßige Konflikte mit dem MIV
starke Konflikte mit dem Radverkehr

Allgemeinheit:

kein Gebäudeabbruch erforderlich
keine Beeinträchtigung Naherholung
Starke Lärmbelastung Schneidemühler Str.

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 11c – Rangfolge 15



Fahrgast:

mittlere Reisezeit Hillegossen-Innenstadt
schlechte Reisezeit Barracks-Innenstadt
keine Entlastung Linie 3

Betrieb:

schlechte Erschließung
geringe Betriebskosten
gute Streckenqualität

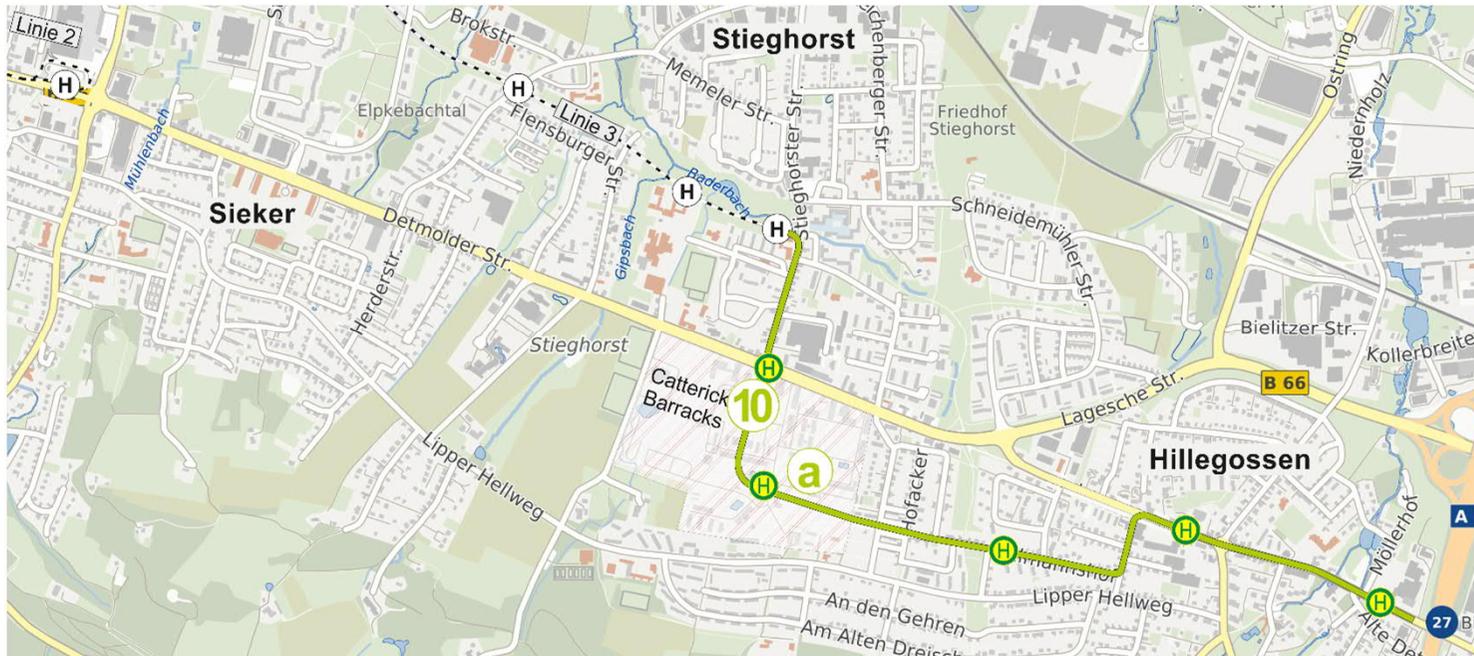
Kommune:

mittler Baukosten (nur Eigenanteil)
geringe Konflikte mit dem MIV
keine Konflikte mit dem Radverkehr

Allgemeinheit:

kein Gebäudeabbruch erforderlich
starke Beeinträchtigung Naherholung
starke Lärmbelastung Grünzug

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 10a – Rangfolge 14



Fahrgast:

schlechte Reisezeit Hillegossen-Innenstadt
gute Reisezeit Barracks-Innenstadt
keine Entlastung Linie 3

Betrieb:

mittlere Erschließung
mittlere Betriebskosten
schlechte Streckenqualität

Kommune:

geringe Baukosten (nur Eigenanteil)
geringe Konflikte mit dem MIV
geringe Konflikte mit dem Radverkehr

Allgemeinheit:

Gebäudeabbruch Löllmannshof erforderlich
keine Beeinträchtigung Naherholung
starke Lärmbelastung Löllmannshof

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 9b – Rangfolge 12



Fahrgast:

schlechte Reisezeit Hillegossen-Innenstadt
gute Reisezeit Barracks-Innenstadt
Entlastung Linie 3

Betrieb:

gute Erschließung
hohe Betriebskosten
mittlere Streckenqualität

Kommune:

hohe Baukosten (nur Eigenanteil)
starke Konflikte mit dem MIV
keine Konflikte mit dem Radverkehr

Allgemeinheit:

Gebäudeabbruch Löllmannshof erforderlich
keine Beeinträchtigung Naherholung
starke Lärmbelastung Löllmannshof

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 8a – Rangfolge 12



Fahrgast:

- mittlere Reisezeit Hillegossen-Innenstadt
- gute Reisezeit Barracks-Innenstadt
- Entlastung Linie 3

Betrieb:

- gute Erschließung
- hohe Betriebskosten
- schlechte Streckenqualität

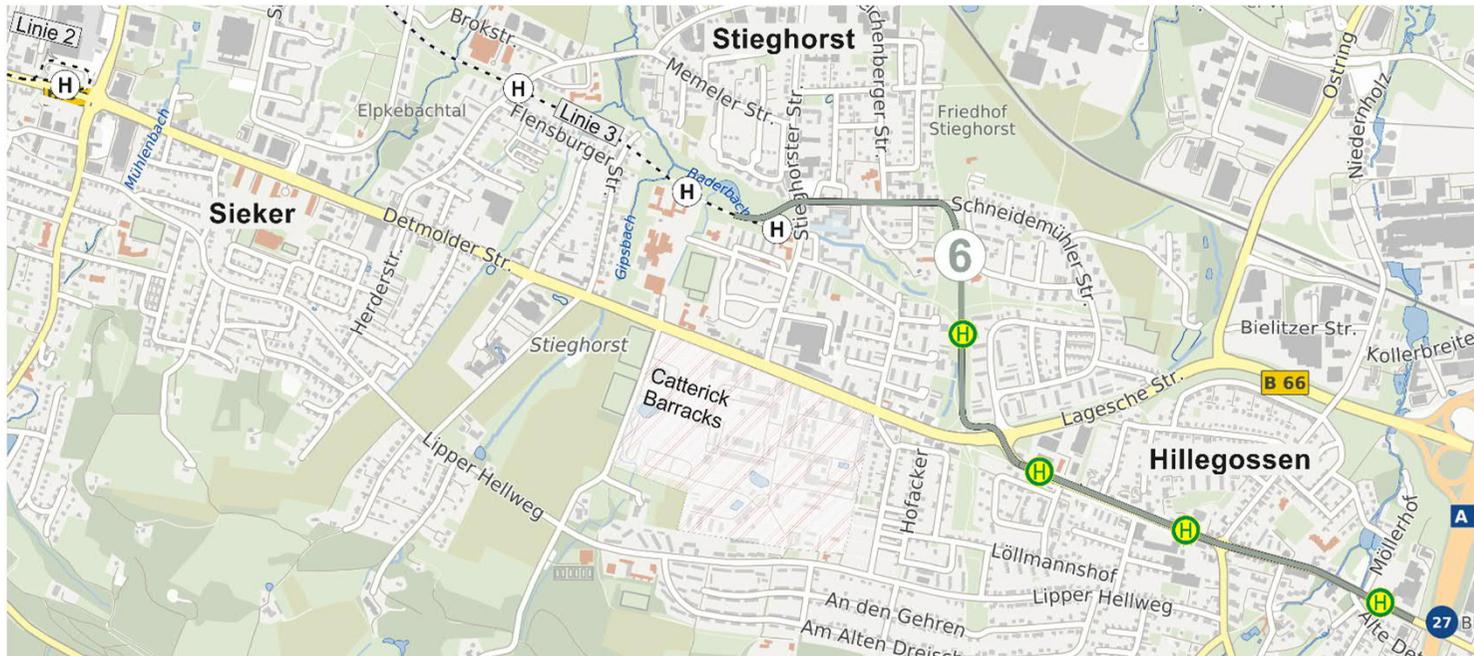
Kommune:

- hohe Baukosten (nur Eigenanteil)
- starke Konflikte mit dem MIV
- starke Konflikte mit dem Radverkehr

Allgemeinheit:

- Gebäudeabbruch erforderlich
- keine Beeinträchtigung Naherholung
- Starke Lärmbelastung

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 6 – Rangfolge 11



Fahrgast:

mittlere Reisezeit Hillegossen-Innenstadt
schlechte Reisezeit Barracks-Innenstadt
 keine Entlastung Linie 3

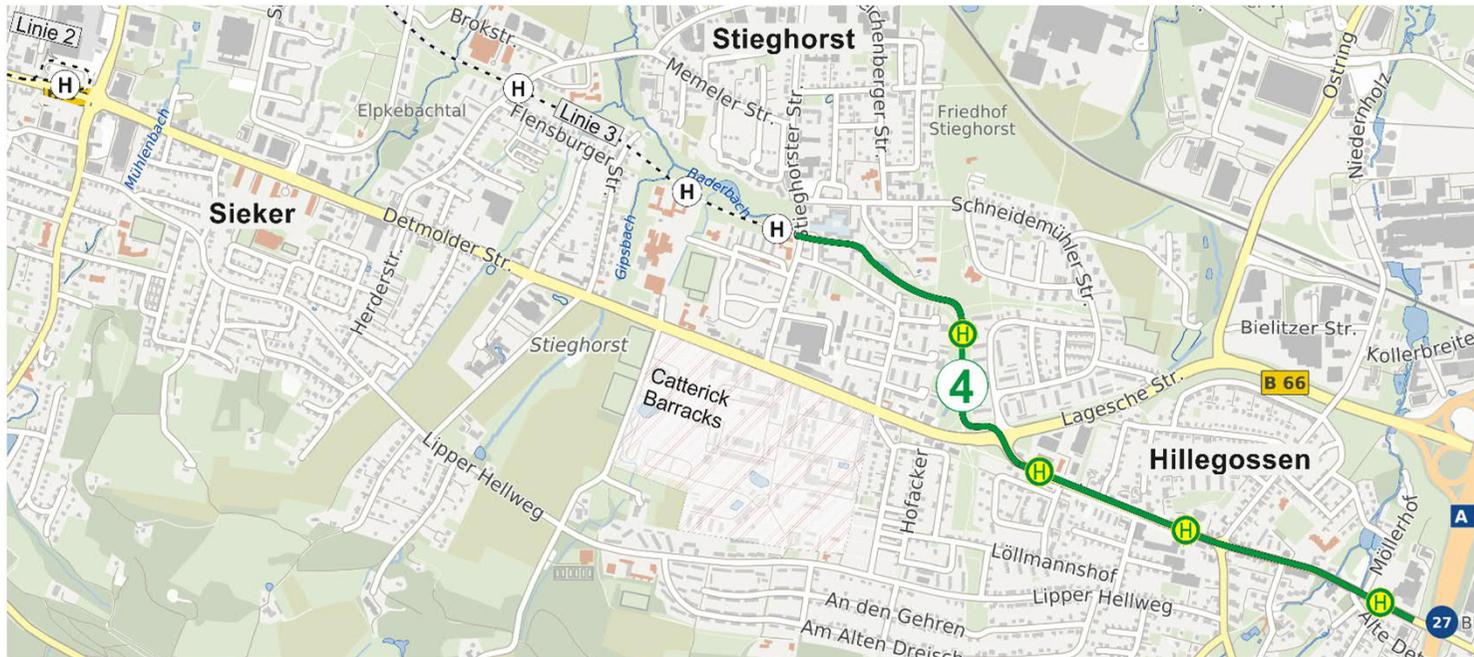
Betrieb:

schlechte Erschließung
 mittlere Betriebskosten
schlechte Streckenqualität

Kommune:

geringe Baukosten (nur Eigenanteil)
 mäßige Konflikte mit dem MIV
starke Konflikte mit dem Radverkehr
 Allgemeinheit:
 kein Gebäudeabbruch erforderlich
starke Beeinträchtigung Naherholung
Starke Lärmbelastung Schneidemühler Str.

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 4 – Rangfolge 10



Fahrgast:

gute Reisezeit Hillegossen-Innenstadt
schlechte Reisezeit Barracks-Innenstadt
keine Entlastung Linie 3

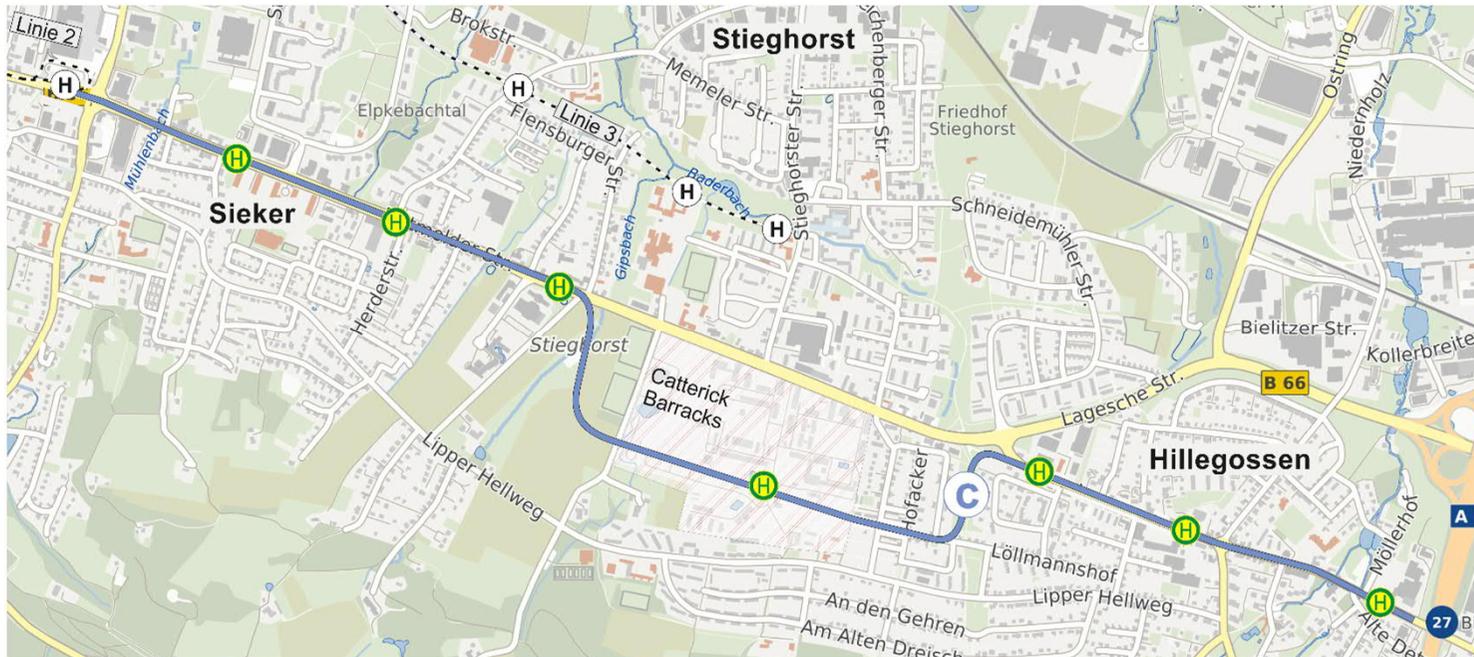
Betrieb:

schlechte Erschließung
geringe Betriebskosten
gute Streckenqualität

Kommune:

mittlere Baukosten (nur Eigenanteil)
geringe Konflikte mit dem MIV
Keine Konflikte mit dem Radverkehr
Allgemeinheit:
Kein Gebäudeabbruch erforderlich
starke Beeinträchtigung Naherholung
starke Lärmbelastung im Grünzug

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 9c – Rangfolge 9



Fahrgast:

mittlere Reisezeit Hillegossen-Innenstadt
gute Reisezeit Barracks-Innenstadt
Entlastung Linie 3

Betrieb:

gute Erschließung
hohe Betriebskosten
mittlere Streckenqualität

Kommune:

mittler Baukosten (nur Eigenanteil)
starke Konflikte mit dem MIV
keine Konflikte mit dem Radverkehr

Allgemeinheit:

Gebäudeabbruch Löllmannshof erforderlich
keine Beeinträchtigung Naherholung
starke Lärmbelastung Löllmannshof

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 10b – Rangfolge 8



Fahrgast:

- schlechte Reisezeit Hillegossen-Innenstadt
- gute Reisezeit Barracks-Innenstadt
- keine Entlastung Linie 3

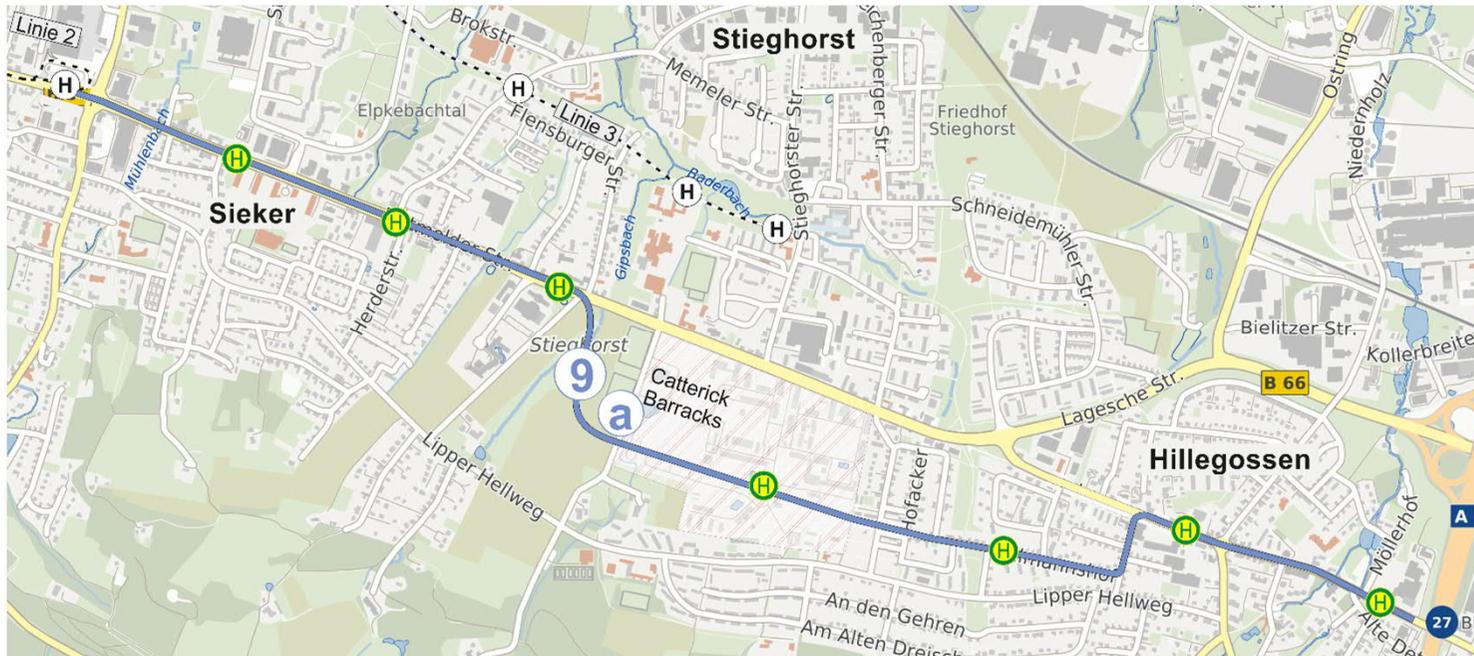
Betrieb:

- mittlere Erschließung
- mittlere Betriebskosten
- schlechte Streckenqualität

Kommune:

- geringe Baukosten (nur Eigenanteil)
 - geringe Konflikte mit dem MIV
 - geringe Konflikte mit dem Radverkehr
- ### Allgemeinheit:
- Kein Gebäudeabbruch erforderlich
 - keine Beeinträchtigung Naherholung
 - starke Lärmbelastung Lipper Hellweg

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 9a – Rangfolge 7



Fahrgast:

mittlere Reisezeit Hillegossen-Innenstadt
gute Reisezeit Barracks-Innenstadt
Entlastung Linie 3

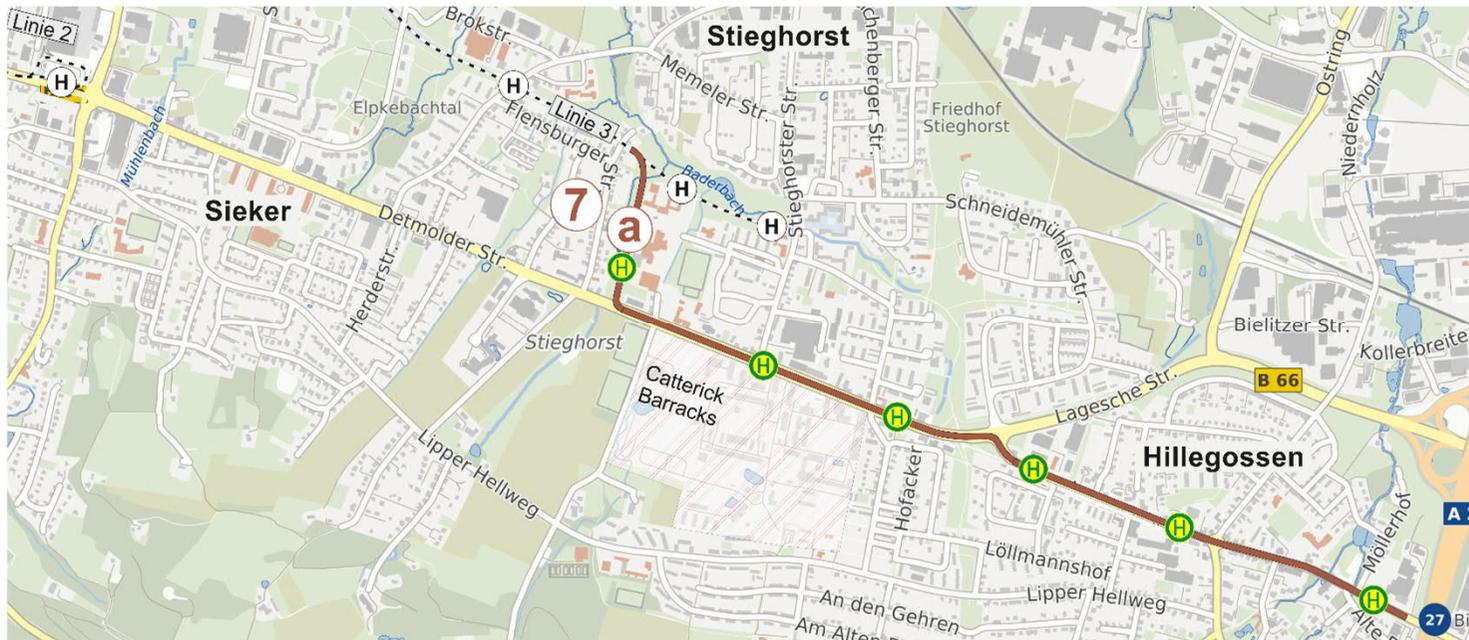
Betrieb:

gute Erschließung
hohe Betriebskosten
mittlere Streckenqualität

Kommune:

mittler Baukosten (nur Eigenanteil)
starke Konflikte mit dem MIV
keine Konflikte mit dem Radverkehr
Allgemeinheit:
Gebäudeabbruch Löllmannshof erforderlich
keine Beeinträchtigung Naherholung
starke Lärmbelastung Löllmannshof

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 7a – Rangfolge 5



Fahrgast:

mittlere Reisezeit Hillegossen-Innenstadt
gute Reisezeit Barracks-Innenstadt
keine Entlastung Linie 3

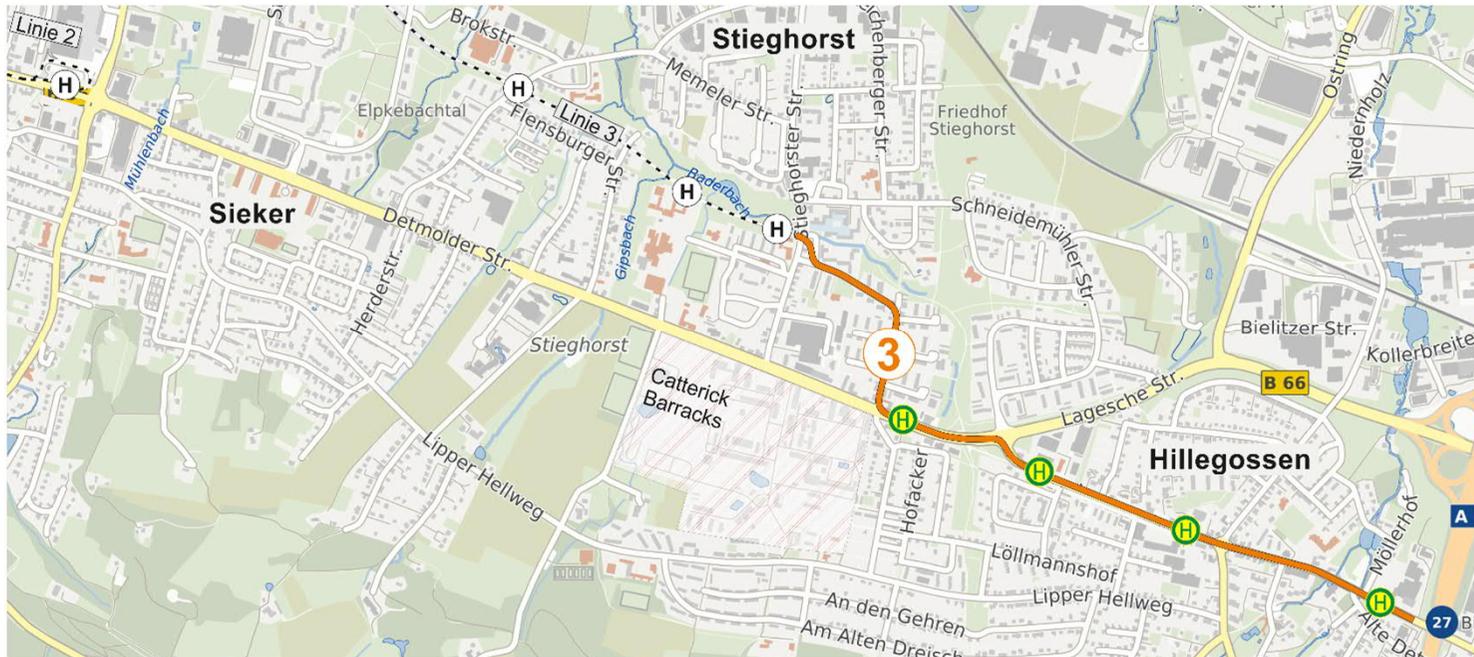
Betrieb:

mittlere Erschließung
geringe Betriebskosten
mittlere Streckenqualität

Kommune:

geringe Baukosten (nur Eigenanteil)
starke Konflikte mit dem MIV
keine Konflikte mit dem Radverkehr
Allgemeinheit:
kein Gebäudeabbruch erforderlich
Beeinträchtigung Naherholung
Lärmbelastung Flensburger Str. (Rückseite)

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 3 – Rangfolge 5



Fahrgast:

gute Reisezeit Hillegossen-Innenstadt

mäßige Reisezeit Barracks-Innenstadt

keine Entlastung Linie 3

Betrieb:

mittlere Erschließung

geringe Betriebskosten

schlechte Streckenqualität

Kommune:

geringe Baukosten (nur Eigenanteil)

starke Konflikte mit dem MIV

Konflikte Radverkehr Danziger Str.

Allgemeinheit:

Kein Gebäudeabbruch erforderlich

Keine Beeinträchtigung Naherholung

Starke Lärmbelastung Danziger Straße

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 8b – Rangfolge 4



Fahrgast:

- mittlere Reisezeit Hillegossen-Innenstadt
- gute Reisezeit Barracks-Innenstadt
- Entlastung Linie 3

Betrieb:

- gute Erschließung
- hohe Betriebskosten
- schlechte Streckenqualität

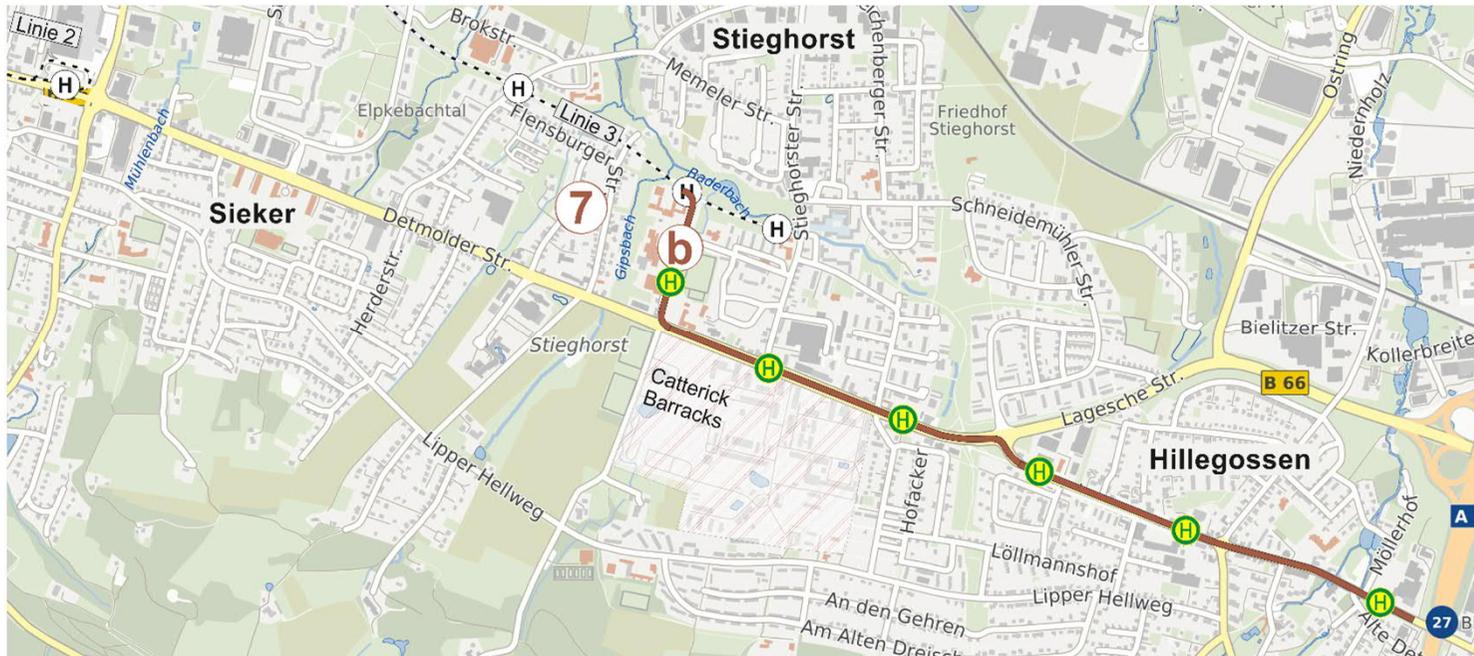
Kommune:

- hohe Baukosten (nur Eigenanteil)
- starke Konflikte mit dem MIV
- starke Konflikte mit dem Radverkehr

Allgemeinheit:

- kein Gebäudeabbruch erforderlich
- keine Beeinträchtigung Naherholung
- Starke Lärmbelastung

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 7b – Rangfolge 3



Fahrgast:

mittlere Reisezeit Hillegossen-Innenstadt
gute Reisezeit Barracks-Innenstadt
keine Entlastung Linie 3

Betrieb:

mittlere Erschließung
geringe Betriebskosten
mittlere Streckenqualität

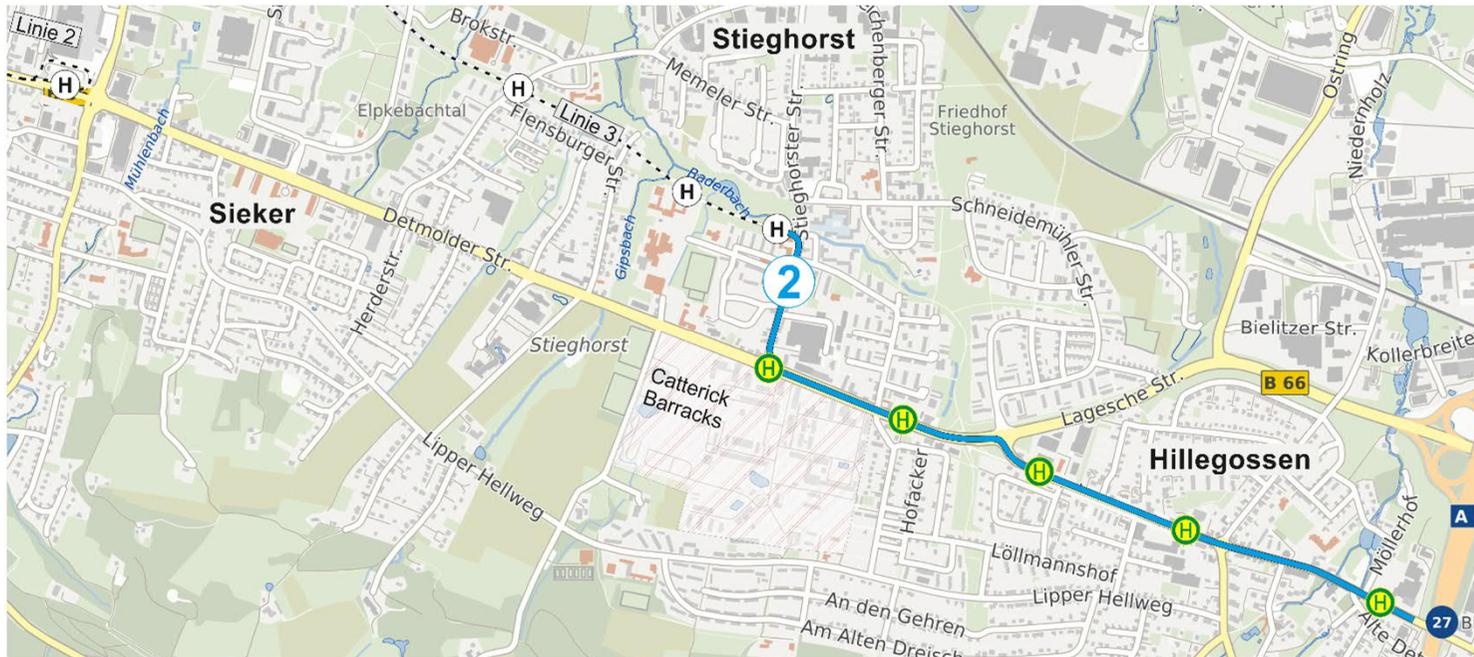
Kommune:

geringe Baukosten (nur Eigenanteil)
starke Konflikte mit dem MIV
keine Konflikte mit dem Radverkehr

Allgemeinheit:

kein Gebäudeabbruch erforderlich
mittlere Beeinträchtigung Naherholung
mittlere Lärmbelastung

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 2 – Rangfolge 2



Fahrgast:

Gute Reisezeit Hillegossen-Innenstadt

Gute Reisezeit Barracks-Innenstadt

keine Entlastung Linie 3

Betrieb:

mittlere Erschließung

geringe Betriebskosten

mäßige Streckenqualität

Kommune:

geringe Baukosten (nur Eigenanteil)

starke Konflikte mit dem MIV

Konflikte Radverkehr Stieghorster Str.

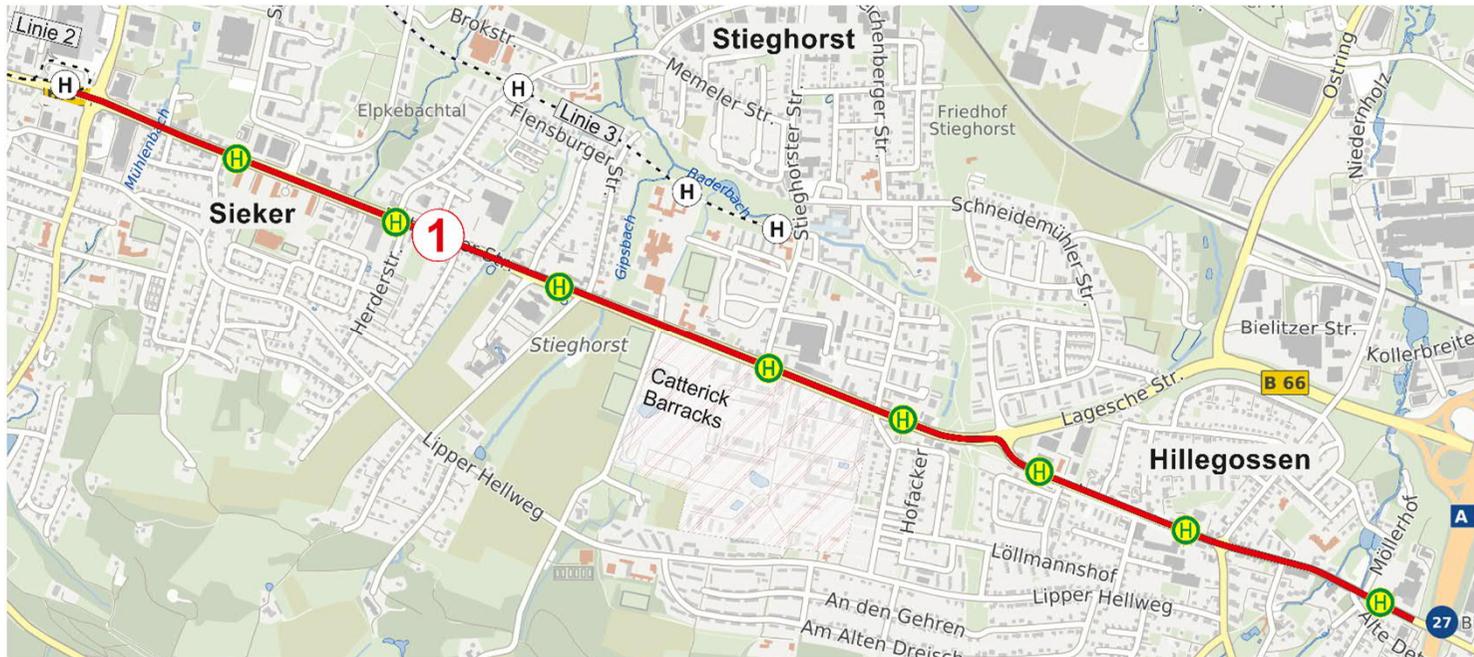
Allgemeinheit:

Gebäudeabbruch erforderlich

Keine Beeinträchtigung Naherholung

geringe Lärmbelastung

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvorschlag 1 – Rangfolge 1



Fahrgast:

Gute Reisezeit Hillegossen-Innenstadt

Gute Reisezeit Barracks-Innenstadt

Entlastung Linie 3

Betrieb:

Gute Erschließung

Hohe Betriebskosten

Sehr gute Streckenqualität

Kommune:

mittlere Baukosten (nur Eigenanteil)

Starke Konflikte mit dem MIV

Keine Konflikte mit dem Radverkehr

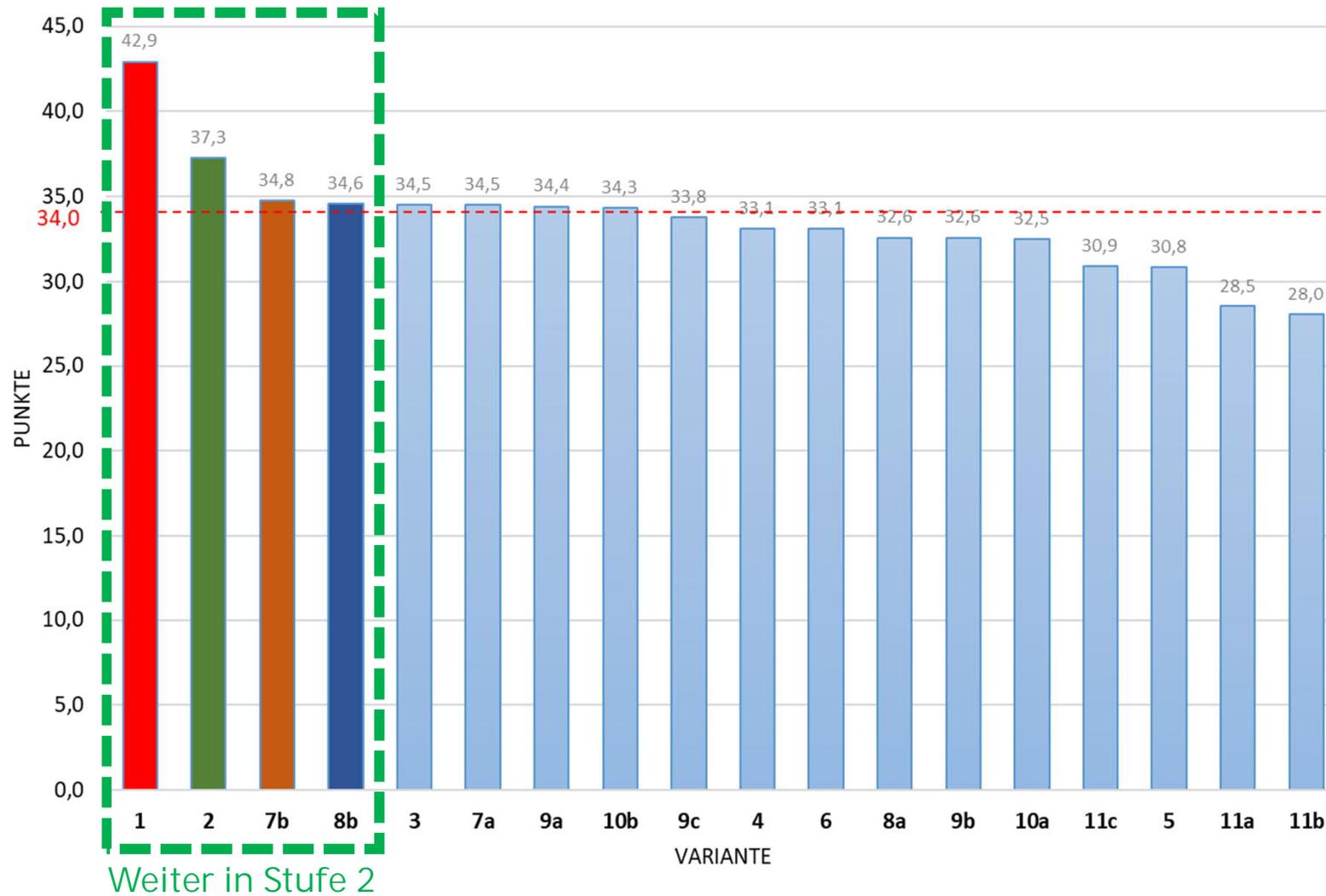
Allgemeinheit:

Kein Gebäudeabbruch erforderlich

Keine Beeinträchtigung Naherholung

geringe Lärmbelastung

Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvarianten für die Untersuchung in Stufe 2



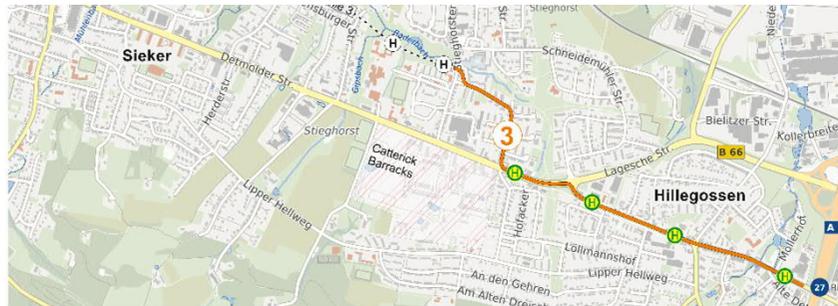
Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvarianten für die Untersuchung in Stufe 2

Rang 5

Variante 3 – Danziger Straße

Nicht berücksichtigt da:

- Danziger Straße ist als reine Wohnstraße nicht für eine Stadtbahn geeignet
- Keine Anordnung eines Hochbahnsteigs in Danziger Str. möglich



Rang 6

Variante 7a – Gipsbach / Detmolder Straße

Nicht berücksichtigt da:

- Vergleichbar mit der Variante 7b, aber im direkten Vergleich schlechter durch die sehr starke Beeinträchtigung des Stadt-Biotops am Gipsbach



Rang 7

Variante 9a – Detmolder Straße / Catterick Barracks

Nicht berücksichtigt da:

- Untervariante der Trassenvariante 1
- Entscheidung für bessere Erschließung Catterick Barracks später möglich



Rang 8

Variante 10b Stieghorster Straße / Lipper Hellweg

Nicht berücksichtigt da:

- Sehr schlechte Reisezeit Hillegossen – Innenstadt
- Schlechte Streckenqualität Lipper Hellweg straßenbündig



Stadtbahnverlängerung Hillegossen Trassenvarianten für die Untersuchung in Stufe 2

Rang 1
 Variante 1 – Detmolder Straße



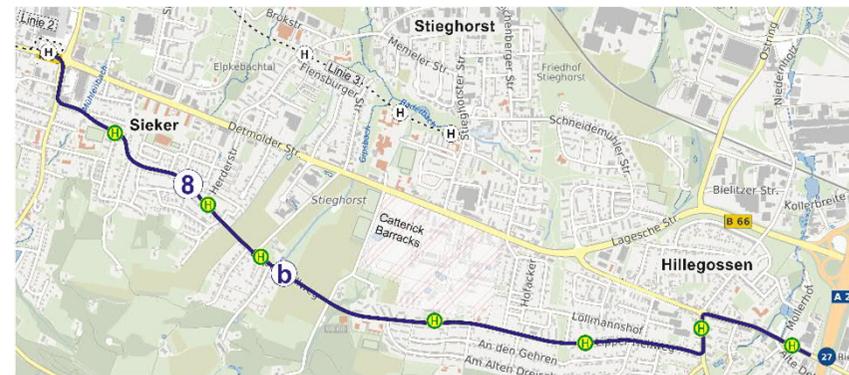
Rang 2
 Variante 2 – Stieghorster Straße



Rang 3
 Variante 7b – Am Wortkamp / Detmolder Straße

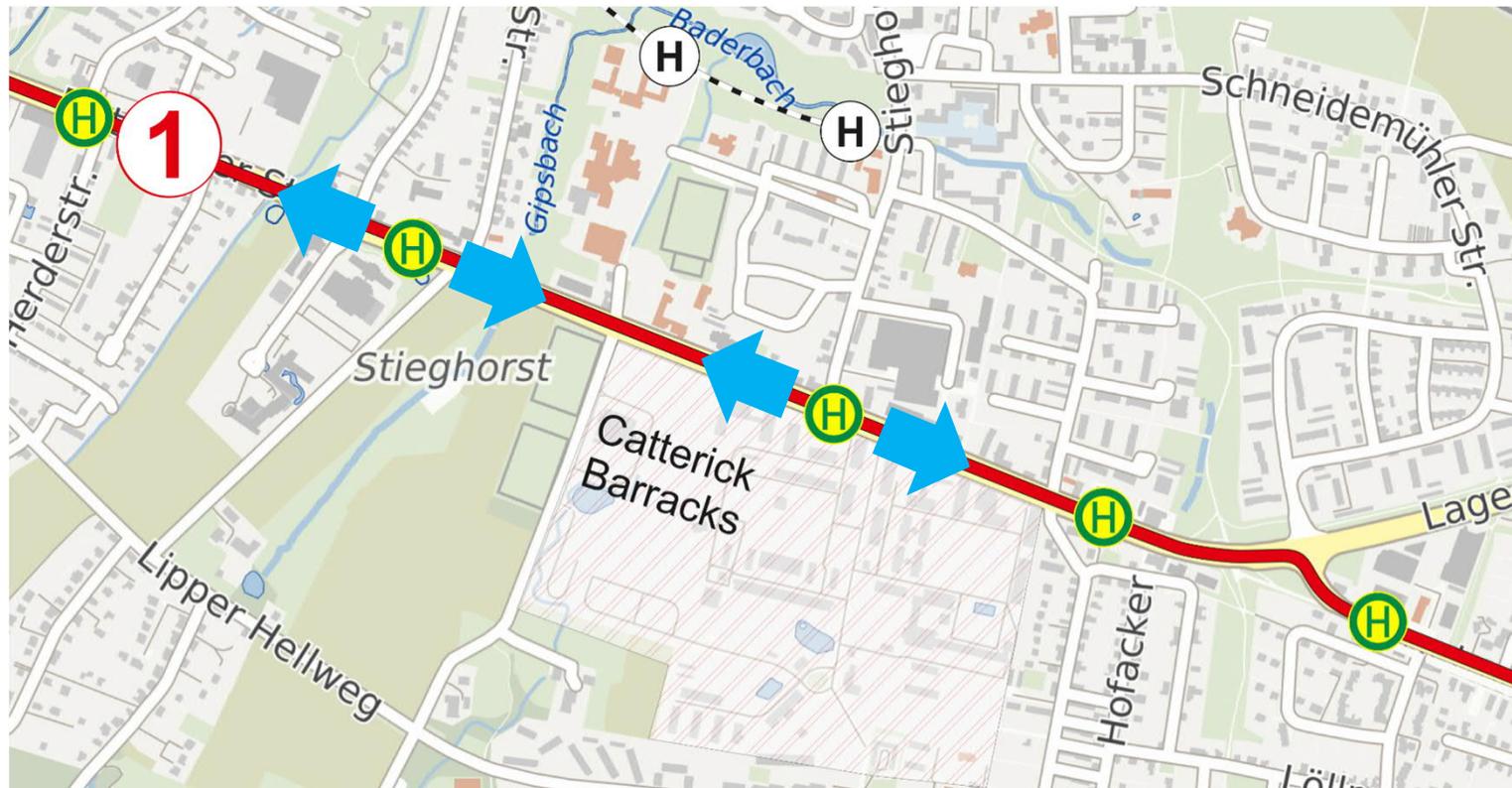


Rang 4
 Variante 8b – Lipper Hellweg



Stadtbahnverlängerung Hillegossen Diskussionen der bestplatzierten Varianten (Rang 1-4) an den Dialogstationen

1. Lage der Haltestellen



Stadtbahnverlängerung Hillegossen

Diskussionen der bestplatzierten Varianten (Rang 1-4) an den Dialogstationen

2. Buslinien



Trassenvariante 1 mit Bestandsbuslinien