



## Rückmeldungen und Fragen aus der Hybrid-Veranstaltung

2. November 2022

### Thema: Projekthintergründe

»Fahren mehr Menschen nach Bielefeld, weil sie dann nicht mehr an der Senne-Endstation umsteigen müssen? Um wieviel Prozent würden die Fahrgastzahlen steigen?«

Durch die neue StadtBahn-Verbindung entfällt nicht nur der Umstieg in Senne, sondern die Reisezeit von Sennestadt Nord bis zum Jahnplatz wird um ca. 10 Minuten reduziert. Zusätzlich erhöhen sich die Fahrgastkapazität und der Reisekomfort durch die neuen StadtBahnen gegenüber den heutigen Bussen. Diese Vorteile erhöhen laut städtischem Verkehrsmodell die Fahrgastzahlen in Sennestadt um mindestens 50 Prozent.

»Auf welchen Verkehrsprognosen basiert die Planung?«

Die Verkehrsprognosen werden dem städtischen Verkehrsmodell entnommen. Das Bezugsjahr ist 2030.

»Wie sieht die Verkehrsprognose für die L756 aus? Wird der Rückbau der L756 keinen Stau verursachen?«

Zwischen Friedhofstraße und Buschkamp-Kreuzung sowie zwischen Eickelmann-Kreuzung und Ortsausgang Sennestadt haben Verkehrsprognosen der Stadt Bielefeld mit der Fertigstellung der A33 eine Entlastung auf der L756 (ehemalige B68) prognostiziert. In diesem Bereich ist ein Rückbau auf zwei Fahrstreifen mit neuen Radverkehrsanlagen möglich und geplant.

Zwischen moBiel, Straßen.NRW und der Stadt Bielefeld besteht Einigkeit darüber, die vier Fahrstreifen der Paderborner Straße zwischen Buschkamp-Kreuzung und Eickelmann-Kreuzung zu erhalten. Die große verkehrliche Bedeutung des Abschnittes als Autobahnzu- und abbringer hat zu dieser Entscheidung geführt.

### Thema: Planungsprozess und Beteiligung

»Welche Möglichkeiten haben Anwohner:innen gegen das Projekt zu klagen?«

Während des Planfeststellungsverfahrens erfolgt die formelle Beteiligung durch die Bezirksregierung Detmold. Es besteht dann die Möglichkeit Klage einzureichen.

»Wann möchte man mit den betroffenen Eigentümer:innen sprechen?«

Der Dialog mit den betroffenen Anwohner:innen ist uns besonders wichtig. moBiel und die Stadt Bielefeld sind im Herbst 2019 direkt nach Fertigstellung der ersten Vorplanung entlang der L756 in persönliche Gespräche mit den direkt betroffenen Anwohner:innen gegangen. Nach der Optimierung der Vorplanung entlang der L756 fanden Anfang 2022 erneut Gespräche mit den betroffenen Anwohner:innen statt. Nach Abschluss der Vorplanung in Sennestadt Nord fanden ab September 2022 auch dort persönliche Gespräche mit den direkt Betroffenen statt. Diese werden aktuell (Stand November 2022) noch fortgesetzt. In der Weiterplanung wird an einer kontinuierlichen Kommunikation mit den Anwohner:innen festgehalten.



*»Können die Bürgerinnen und Bürger mitentscheiden?«*

Die Stadt Bielefeld und moBiel nehmen die Ideen und Hinweise der Bürger:innen gerne entgegen und prüfen, ob diese in der Planung berücksichtigt werden können. So haben Sie Einfluss auf eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte in Bielefeld. Die Ideen müssen jedoch den Planungsrichtlinien entsprechen sowie der Kosten-Nutzen-Analysen standhalten, damit die Wirtschaftlichkeit und die Förderfähigkeit in Höhe von 95 Prozent sichergestellt sind. Beim Streckenverlauf ist zum Beispiel wichtig, dass genug potentielle Fahrgäste in der Nähe wohnen.

Die Stadt Bielefeld und moBiel haben das Ziel, eine Planung, die alle Aspekte berücksichtigt, im Jahr 2024 bei der Bezirksregierung Detmold einzureichen. Im darauffolgenden Planfeststellungsverfahren haben Bürger:innen nochmals die Möglichkeit, sich formell zu äußern.

## Thema: Linienführung und Netzkonzept

*»Die StadtBahn-Haltestellen sind dann weiter auseinander als jetzt bei den Buslinien, was für ältere Bürger:innen schlechter ist. Wo ist da der Vorteil?«*

Die Abstände zwischen StadtBahn-Haltestellen sind in der Regel größer als die zwischen Bushaltestellen, da Fahrgäste aufgrund der höheren Attraktivität einer Schienenverbindung nachweislich längere Fußwege in Kauf nehmen. Darum geht der Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld, der Rahmenplan für den ÖPNV, von höheren Einzugsradien bei StadtBahn-Haltestellen gegenüber Bushaltestellen aus. Alle Einwohner:innen in den bisherigen Einzugsgebieten von Bushaltestellen werden dabei weiterhin im Einzugsgebiet einer StadtBahn- oder einer anderen Bushaltestelle sein.

Für ältere Bürger:innen, denen der Weg zur Haltestelle zu weit ist, gibt es in Senne und Sennestadt zukünftig die Möglichkeit ganztägig mit ›meinAnton‹ auf Abruf von zuhause aus zu fahren.

*»Es gibt Betroffenheit entlang der Strecke (Lärm, Grunderwerb) – inwiefern wird Sennestadt da attraktiver?«*

Die neue StadtBahn-Verbindung ermöglicht neue umweltfreundliche Direktverbindungen, ohne Zeitverlust und Umstieg vom Bus der Linie 135 auf die StadtBahn-Linie 1 an der Haltestelle Senne. Sennestädter:innen kommen schneller und komfortabler nach Brackwede oder in die Bielefelder Innenstadt. Somit wird eine attraktive Alternative zum Autoverkehr angeboten und die Verkehrswende unterstützt.

Ein Umstieg vom eigenen PKW auf den öffentlichen Verkehr wird durch die neue Mobilitätslinie zudem entscheidend attraktiver, wodurch sich Entlastungen für die Straßen in Brackwede, Senne und Sennestadt ergeben werden. Die Stadtteile gewinnen so an Lebensqualität. Das nutzt den Sennestädter:innen und macht das Viertel attraktiv für Neubürger:innen.

Durch die StadtBahn bietet sich die Möglichkeit, die zahlreichen Vorhaben des Integrierten Stadtentwicklungsprogramms (INSEK) in Sennestadt zu neuen Mobilitätskonzepten und zur Umgestaltung des Straßenraums umzusetzen. Gleichzeitig wird eine stadtverträgliche Neugestaltung der L756 mit Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden (auch Radfahrer:innen und Fußgänger:innen) ermöglicht. Ein attraktiver Straßenraum, in dem die Menschen gern unterwegs sind, steigert die Wohnqualität und auch die Attraktivität für Gewerbe und Einzelhandel.



*»Wie kommt man nach Bielefeld, wenn die Bahn mal liegen bleibt?«*

Die Reduzierung der Störungsanfälligkeit der StadtBahn-Linie 1 ist heute schon ein zentrales Ziel von moBiel.

So beschleunigen wir zum Beispiel den Haltestellenausbau mit barrierefreien Hochbahnsteigen im Bestandsnetz. Damit reduzieren wir den Einsatz der Klappstufen, die oft Störungen verursachen. Für die Mobilitätslinie nach Sennestadt ist zudem ein hoher Anteil an eigenem Bahnkörper vorgesehen, damit die StadtBahn unabhängiger vom übrigen Verkehr geführt werden kann. Nur in der Sennestadt Nord soll die Mobilitätslinie aufgrund der engeren Platzverhältnisse im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen fahren.

Bei der StadtBahn-Verlängerung werden mehrere Gleiswechsel geplant, sodass StadtBahnen bei etwaigen Störungen aneinander vorbeifahren können. Im schlimmsten Fall wird ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingesetzt.

*»Wurde alternativ der Einsatz von Elektrobussen anstelle der StadtBahn geprüft?«*

Über den Einsatz neuer Antriebsformen denkt moBiel intensiv nach. So wurden bereits neue Hybrid-Busse und Wasserstoffbusse beschafft. Allerdings ist der Einsatz von Elektrobussen im Vergleich zur StadtBahn-Verlängerung keine ausreichend zukunftsfähige Alternative. Die Fahrgastkapazität und der Komfort der neuen Vamos-StadtBahnen ist mit Bussen, egal welcher Antriebsart, nicht zu erreichen. So kann eine StadtBahn vom Typ Vamos ca. 400 Fahrgäste, ein Gelenkbus nur ca. 100 Fahrgäste befördern. Darüber hinaus werden StadtBahnen durch eine moderne Trassierung auch bei höheren Geschwindigkeiten gleichmäßig und komfortabel in den Gleisen geführt. Auch kann die StadtBahn durch den hohen Anteil an eigener Trasse an Staus durch etwaige Unfälle oder Störungen auf der Straße vorbeifahren. Ein Bus steht hingegen mit im Stau.

*»Wurde ein Rundverkehr der StadtBahn durch die Sennestadt als Alternative betrachtet?«*

Ja, diese Variante wurde geprüft, die Wirtschaftlichkeit ist hier aber nicht gegeben. Bei einer StadtBahn-Ringlinie im Einrichtungsverkehr muss der Fahrgast womöglich durch die Pause an der Endhaltestelle zusätzlich warten bis seine Zielhaltestelle dahinter erreicht wird.

Zudem sind Ringlinien (Bus oder StadtBahn) oftmals für Fahrgäste unattraktiv, da der Ring in der Regel nur in einer Richtung befahren wird. Der Fahrgast kann somit nicht zwischen zwei Haltestellen im Ring hin- und herfahren, da sie nur in eine Richtung bedient werden. Aus betrieblicher und auch Fahrgast-Sicht sind Ringlinien deshalb zu vermeiden.

*»Warum werden keine Niederflur-StadtBahnen eingesetzt?«*

Die geplante Mobilitätslinie schließt sich an das reine Hochflurnetz der StadtBahn Bielefeld an und wird damit ein fester Bestandteil des durch den innerstädtischen StadtBahn-Tunnel festgelegten Systems sein. Aus Sicht von Fahrgästen und der Kosten-Nutzen-Analyse ist die bequeme Durchfahrtmöglichkeit ohne Umstieg von Sennestadt oder Brackwede in die Innenstadt einer der entscheidenden Vorteile der neuen Mobilitätslinie. Beim Einsatz von Niederflurtechnik wären diese Vorteile nicht mehr gegeben. Die Brackweder Hauptstraße wird ab 2023 ebenfalls mit Hochbahnsteigen versehen. Eine Teilstrecke von Senne nach Sennestadt in Niederflur zu erschließen, wäre weder wirtschaftlich tragfähig noch für die Fahrgäste attraktiv.



*»moBiel fährt zurzeit einen reduzierten Notfahrplan, kann der Takt langfristig garantiert werden?«*

Zurzeit muss moBiel eine Vielzahl von Fahrtausfällen verzeichnen. Neben einem weiterhin hohen Krankenstand ist auch der Fachkräftemangel ein Grund für die zuletzt hohe Anzahl an Fahrtausfällen. Um diesem Trend entgegenzuwirken und den Fahrgästen wieder verlässliche Verbindungen anbieten zu können, gilt ein reduzierter Notfahrplan.

Das Ziel von moBiel und der Stadt Bielefeld ist es, alle Fahrten zuverlässig und sicher durchzuführen. Vor allem im Hinblick auf den aktuellen Nahverkehrsplan, der einen stetigen Ausbau des ÖPNV vorsieht, wird mit Hochdruck an der Personalakquise gearbeitet.

*»Wurde die Haltestelle ›Waldfriedhof‹ in Ihrer Planung berücksichtigt?«*

Die Mobilitätslinie verfolgt den ganzheitlichen Ansatz, alle Bereiche rund um die neue Stadtbahn-Linie anzubinden. Ob eine Haltestelle mit Bus, Bahn und anderen öffentlichen Bedienungen versorgt wird, hängt entscheidend von den Fahrgastzahlen ab. Für die Haltestelle ›Waldfriedhof‹ wird aufgrund der Fahrgastzahlen zukünftig ganztägig unser Bus auf Abruf ›meinAnton‹ unterwegs sein.

*»Könnte die Elbeallee auf Höhe der Endhaltestelle eine Sackgasse werden, um mehr Raum für alle anderen Verkehrsteilnehmer:innen zu schaffen und weniger Grunderwerb zu benötigen?«*

Die Elbeallee hat als Erschließungs- und Verbindungsachse zwischen Senner Hellweg und dem Sennestädter Zentrum eine wichtige Verkehrsfunktion für alle Verkehrsteilnehmer:innen. Eine Sperrung der Elbeallee würde zu mehr Verkehr auf umliegenden Straßen wie beispielsweise Travestraße, Rheinallee und Am Stadion führen. Diese Auswirkungen sind zu bedenken. Darüber hinaus fährt zukünftig über die nördliche Elbeallee und den Senner Hellweg ein Bus, der durch eine Sackgasse beeinträchtigt wäre. Daher wurde gemeinsam mit dem Amt für Verkehr eine Sackgasse auf Höhe der Endhaltestelle als nicht sinnvoll eingestuft.

*»Wird es zukünftig eine öffentliche Toilette an der Endhaltestelle ›Alsterweg‹ geben?«*

In diesem frühen Planungsstadium sind öffentliche Toilettenstandorte noch nicht enthalten. Diese werden in den kommenden Planungsschritten (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) mit den verschiedenen Planungsbeteiligten geprüft.

*»Wieso wird die StadtBahn nicht entlang der L756 weiter bis nach Dalbke geführt?«*

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Nahverkehrskonzept für Senne und Sennestadt wurden Vorschläge von Bürger:innen, die eine Erweiterung nach Dalbke anregen, untersucht. Alle StadtBahn-Varianten, die Dalbke erschließen, schneiden aus folgenden Gründen bei der normierten Bewertung schlechter ab als die vorgestellte Vorzugsvariante: Bei einer Führung nach Dalbke oder Schloß-Holte ist der potentielle Fahrgastzuwachs zu gering im Vergleich zu den zusätzlichen Kosten der benötigten StadtBahn-Trasse. Für die Bewertung des Nachfragepotenzials wird der Einwohnergleichwert pro Kilometer als maßgebender Faktor herangezogen. Der Einwohnergleichwert gibt an, wie viele Einwohner:innen, bezogen auf die zusätzlichen Kosten für die StadtBahn-Trasse, an die StadtBahn angebunden werden. In dem Einwohnergleichwert sind neben Einwohner:innen auch Arbeitsplätze und Schulplätze (weiterführende Schulen) im Einzugsbereich von 400 Metern enthalten. Bei allen Varianten, die eine Verlängerung nach Dalbke beinhalten, ist der Einwohnergleichwert/km niedriger als bei der Vorzugsvariante. Das negative Nutzen-



Kosten-Verhältnis zeigt sich außerdem durch die lange StadtBahn-Führung außerhalb von bebautem Gebiet.

Für eine mögliche Förderfähigkeit sind nicht nur die Baukosten und die Wirtschaftlichkeit relevant, auch die Eingriffe in besonders schützenswerte Gebiete nehmen eine zentrale Rolle bei der Bewertung ein: Nach derzeitigem Stand erfordert eine Weiterführung nach Dalbke eine Beanspruchung von Flächen des alten Friedhofes. Darüber hinaus würde die StadtBahn-Trasse nach Dalbke sowohl Wasserschutzgebiete als auch schützenswerte Naturgebiete queren und somit einen Flächenverbrauch auf sensitiven Flächen (z.B. nördlich der Paderborner Straße sowie an den Endpunkten) zur Folge haben. Dieser Aspekt verringert die Chancen auf eine Baugenehmigung.

Aufgrund der aufwändigen Knotenpunktgestaltung führt eine StadtBahn-Verlängerung entlang der Paderborner Straße über den Ramsbrockring hinaus zusätzlich zu erhöhten Baukosten. Der in allen Varianten vorgesehene Kreisverkehr am Ramsbrockring würde mit einer querenden StadtBahn an Kapazität verlieren und seine Gestaltung wäre komplizierter.

Weitere Kriterien wie z.B. Reisezeit, Umstiege und Einsparung im Vergleich zum Busverkehr sind bei den Varianten einer StadtBahn-Verlängerung nach Dalbke zwar neutral bewertet, fallen aber dennoch schlechter aus als bei der Vorzugsvariante. Die ausführliche Bewertungsmatrix der StadtBahn-Führungen finden Sie auf unserer Website [moBiel.de/Mobilitätslinie](http://moBiel.de/Mobilitätslinie) im Download-Bereich.

*»Wieso endet die StadtBahn nicht an der Kreuzkirche?«*

Mehr als 500 Rückmeldungen hat moBiel im Juni/Juli 2020 während der Bürgerbeteiligung zur Entwicklung eines Nahverkehrskonzepts für Senne und Sennestadt erhalten. Alle Vorschläge wurden einzeln gesichtet, in vergleichbaren Netzkonzepten zusammengefasst und grob bewertet. Im nächsten Schritt hat das externe Gutachterbüro Rambøll die vier besten Planungsvarianten unter Berücksichtigung der Zielgruppen Stadt, Betrieb, Fahrgast und Allgemeinheit im Detail bewertet.

Das Ergebnis in Bezug auf eine Endhaltestelle an der Kreuzkirche ergab: Die Nordstadt wäre ausschließlich mit Bussen erschlossen. Es müssten weiterhin zahlreiche Fahrgäste auf dem Weg in die Nordstadt an der Kreuzkirche umsteigen. Dafür wäre an der Kreuzkirche ein größerer Umsteigepunkt notwendig, der sehr viel Fläche benötigen würde und voraussichtlich nur südöstlich des Sennestadtteichs innerhalb sensibler Umweltflächen unterzubringen wäre. Sowohl aus Fahrgastsicht als auch aufgrund des intensiven Flächenverbrauches ist die Variante »Kreuzkirche« daher schlechter bewertet als die Vorzugsvariante – sie landet bei der Gesamtbewertung auf Platz 2. Die Variante »Alsterweg« wird daher als Vorzugsvariante für die Weiterplanung festgelegt. Die ausführliche Bewertungsmatrix der Planungsvarianten finden Sie auf unserer Website [moBiel.de/Mobilitätslinie](http://moBiel.de/Mobilitätslinie) im Download-Bereich.

Thema: Bauplanung und Verkehrsraum

*»Wird die Verkehrsführung in der Elbeallee für den Individualverkehr durch die StadtBahn eingeschränkt?«*

Die StadtBahn verkehrt in der Elbeallee straßenbündig auf einer Fahrspur mit dem Individualverkehr, schränkt den Individualverkehr dabei jedoch nicht planmäßig ein. Lediglich an den Haltestellen halten die StadtBahnen kurz an.



»Inwieweit ist künftig das Linksabbiegen in die Elbeallee und die angrenzenden Wohnstraßen eingeschränkt? Wie wird die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge im Bereich der Hochbahnsteige gewährleistet?«

Bei den geplanten Bahnsteigen handelt es sich um Hochbahnsteige in Mittellage. Liegt eine Einfahrt gegenüber einem Bahnsteig ist das Linksabbiegen folglich nicht mehr möglich. Dies betrifft entlang der Elbeallee den Luheweg und einige private Zufahrten. Hier soll dann kurz hinter dem Hochbahnsteig gewendet werden. Weitere Wohnstraßen entlang der Elbeallee sind nicht betroffen.

Auch der ungehinderte Zugang für Rettungsfahrzeuge zu den Wohnstraßen und anliegenden Grundstücken wird selbstverständlich gewährleistet.

»Entfallen die Tunnel der Fußgängerunterführungen an der L756 durch die StadtBahn-Verlängerung nach Sennestadt?«

Ja, der Fußgängerverkehr soll zukünftig sicher oberirdisch geführt werden.

»Warum ist eine Endhaltestelle im Grünzug nicht möglich?«

Eine Endhaltestelle im Grünzug wurde untersucht. Diese Endhaltestelle hätte den Vorteil, wenig Eingriff in private Fläche zu verursachen. Sie benötigt hingegen Eingriffe in schützenswerte Grünfläche und ist daher in Puncto Umweltbelange durch die zuständigen Ämter der Stadt Bielefeld negativ bewertet worden. Darüber hinaus widerspricht eine Haltestelle im Park den wesentlichen Reichow-Prinzipien der Planstadt Sennestadt (Trennung Verkehr/Grünraum/Bebauung) und würde der INSEK-Maßnahme ›Rasenfrieheit‹ im Ost-West-Grünzug entgegenstehen.

Zudem würde sich die Haltestelle nicht direkt in bebautem Gebiet befinden und hätte somit eine schlechtere Naherschließung. Das heißt, dass die meisten Fahrgäste 200 Meter oder mehr zurücklegen müssten, um die Haltestelle zu erreichen. Die Erschließung des Quartiers Elbeallee/Senner Hellweg wäre mit langen Wegen verknüpft. Außerdem würde eine abgelegene Haltestelle im Park keiner guten sozialen Kontrolle durch das Umfeld unterliegen und ggf. Vandalismus begünstigen. Aus diesen Gründen wurde eine Endhaltestelle im Grünzug für die weitere Planung ausgeschlossen.

»Müssen im Zuge der StadtBahn-Verlängerung zusätzliche Flächen versiegelt werden?

Zum Beispiel durch die Neuschaffung von Parkplätzen?«

Es wird bevorzugt daran gearbeitet, den vorhandenen Verkehrsraum neu aufzuteilen, um Gleise und auch ausreichend breite Rad- und Gehwege zu ermöglichen, statt neue Flächen zu versiegeln. In den Abschnitten der L756 werden sogar Flächen entsiegelt, da Fahrstreifen reduziert und durchlässige Rasengleise verlegt werden. An einigen wenigen Standorten (z.B. in der Elbeallee) muss jedoch, wenn der vorhandene Platz nicht ausreicht, Fläche für Geh-/Radwege und Stellplätze neu versiegelt werden. Dies betrifft vor allem private Stellplätze, die rechtlich abgesichert sind und daher zwingend wiederhergestellt werden müssen. Wegfallende öffentliche Parkplätze im Straßenraum werden dagegen womöglich nicht wiederhergestellt.

»Wie wird die Anzahl der Parkplätze zukünftig bemessen? Wären Anwohner-Parkhäuser zukünftig eine Möglichkeit?«

Zurzeit erarbeiten moBiel und die Stadt Bielefeld ein Parkraumkonzept für die Sennestadt Nord im Hinblick auf die StadtBahn-Verlängerung. Es werden Verkehrszahlen aus der Prognose des Verkehrsmodells berücksichtigt. Dabei werden auch alternative Konzepte wie Anwohner-Parkhäuser oder Quartier-Parkplätze untersucht.





»Warum ist das öffentlichen Parken in Sennestadt kostenlos?«

In den Bielefelder Außenbezirken ist es üblich, dass Parkplätze in Wohnbereichen nicht bewirtschaftet werden. Eine Parkraumbewirtschaftung findet vor allem in den Zentrumsbereichen statt. Für die Erhebung von Parkgebühren ist die Stadt Bielefeld zuständig.

»Werden auf dem Sennestadtring noch Autos fahren können?«

Der Sennestadtring wird östlich des Sennestadtteichs zwischen der Paderborner Straße und dem Ramsbrockring (bis Höhe Rewe) für Kraftfahrzeuge abgebunden. Dort soll eine Promenade für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen entstehen. Die Autos können zukünftig über den neuen Kreisverkehr von der L756 direkt ohne Umwege in die Sennestadt Nord einfahren. Der westliche Teil des Sennestadtrings und die Elbeallee vor dem Rewe-Markt bleiben für Autos und alle anderen Verkehrsteilnehmer:innen befahrbar.

»Bleiben die Parkplätze vor dem Rewe bestehen und erreichbar?«

Ja, die Parkplätze werden weiter zur Verfügung stehen.

»Kann die StadtBahn in der Elbeallee nicht eingleisig fahren, um Platz zu sparen?«

Die Mobilitätslinie nach Sennestadt wird zweigleisig geplant. Nur so kann eine attraktive und zuverlässige StadtBahn-Verbindung im 10-Minuten-Takt gewährleistet werden. Eine Eingleisigkeit in Sennestadt Nord würde darüber hinaus keinen Platz sparen. Denn um eingleisig in beide Richtungen fahren zu können, bräuchte die StadtBahn einen besonderen Bahnkörper getrennt von den Kfz-Spuren und somit einen ca. 3,80 Meter breiteren Querschnitt als beim zweigleisigen, straßenbündigen Bahnkörper.

## Thema: Stadtgestaltung und Umwelt

»Welche Lärmschutzmaßnahmen gibt es für Anwohner:innen?«

Es gibt klare gesetzliche Bestimmungen zum Lärmschutz, die die Mobilitätslinie einhalten muss und wird. In einem externen Lärm- und Erschütterungsgutachten werden die zukünftigen Belastungen entlang der gesamten Strecke berechnet. Bei Überschreitung der rechtlich festgelegten Grenzwerte werden Maßnahmen zur Reduzierung festgelegt. Dabei gibt es viele Möglichkeiten, wie der Lärmschutz umgesetzt werden kann:

Schutzmaßnahmen können sowohl an der Lärmquelle, z.B. durch den Bau von Rasengleisen, elastischer Schienenlagerung oder den Einsatz von Schmieranlagen, als auch am Ziel durch den Einbau von Schallschutz vor oder an Gebäuden umgesetzt werden. Welche Lösungen zum Tragen kommen, hängt von der jeweiligen Örtlichkeit und Machbarkeit ab. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden alle Planungen zum Thema Lärmschutz und deren Nutzen detailliert geprüft und von der zuständigen Behörde als Auflage in die Baugenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) aufgenommen.

»Sollten die geplanten Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichen, sind Rücklagen für spätere Anpassungen vorgesehen?«

Die Lärmschutzmaßnahmen und dafür anfallende Kosten werden anhand der Ergebnisse des Lärm- und Erschütterungsgutachtens im Planfeststellungsverfahren festgelegt. Die festgelegten Maßnahmen werden dann parallel zum Bau umgesetzt.



»Wird die neue Klimaschutzsiedlung in Sennestadt auch berücksichtigt?«

Ja, denn die geplante Klimaschutzsiedlung auf dem ehemaligen Schilling-Gelände ist ein zukunftsweisendes Projekt der Stadt Bielefeld. Der Stadtentwicklungsausschuss hat darauf hingewiesen, dass der Erfolg auch vom StadtBahn-Ausbau abhängt. Die Klimaschutzsiedlung gewinnt durch die Anbindung an die StadtBahn deutlich an Attraktivität. Nachhaltiges Wohnen setzt eine nachhaltige Mobilität voraus. Hierzu leistet der StadtBahn-Ausbau einen zentralen Beitrag.

»Muss wegen dem Abriss der Brücke Ramsbrockring die Grünfläche zwischen Ramsbrockring und Sennestadtteich rückgebaut werden?«

Die Auswirkungen des Brückenabrisses Ramsbrockring auf die angrenzende Grünfläche können erst in der Detailplanung endgültig untersucht werden. Ziel ist es, die Grünfläche bestmöglich zu schützen.

## Thema: Kosten und Bau

»Wann können wir mit der Fertigstellung der StadtBahn-Verlängerung in die Sennestadt rechnen?«

Wir können aktuell keinen genauen Zeitplan für den Bau der Mobilitätslinie vorlegen.

Wir arbeiten mit Hochdruck daran, den nächsten Planungsschritt – die Entwurfsplanung – im Jahr 2023 voranzubringen und die Bürgerbeteiligung dazu durchzuführen. Danach folgt mit der Erstellung der Genehmigungsplanung ein weiterer Schritt, um das Genehmigungsverfahren (Planfeststellungsverfahren) einleiten zu können. Für dieses Verfahren ist die Bezirksregierung Detmold als zuständige Behörde verantwortlich. Wie lange das Planfeststellungsverfahren dauert, ist zu diesem Zeitpunkt nicht vorherzusagen.

Nach Erteilung der Baugenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) kann dann die Ausschreibung der Bauleistungen, und nach der Vergabe der Bau selbst beginnen.

»Mit welchen Baukosten rechnen Sie?«

Die Baukosten werden in diesem frühen Planungsstadium aus vergangenen Bauprojekten und unter Berücksichtigung möglicher Kostensteigerungen geschätzt. Es wird zurzeit mit einem Betrag im niedrigen dreistelligen Millionenbereich gerechnet.

»Welche Zuschüsse werden von Bund, Land etc. gezahlt?«

Die Gesamtinvestitionen für die Mobilitätslinie werden bis zu 95 Prozent vom Bund und vom Land Nordrhein-Westfalen übernommen. Die restlichen Kosten tragen die Stadt Bielefeld und moBiel. Voraussetzung für die Förderung durch Bund und Land ist jedoch der Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes. Bei der vorgestellten Vorzugsvariante ist die Förderung nach Ergebnis der Voruntersuchungen sehr wahrscheinlich.

»Müssen für die Mobilitätslinie weitere StadtBahnen angeschafft werden?«

Ja, um die Mobilitätslinie in Betrieb zu nehmen, müssen weitere StadtBahn-Fahrzeuge angeschafft werden. Nach aktuellem Plan sind acht zusätzliche Fahrzeuge des Typs Vamos notwendig. Für die Fahrzeugbeschaffung sind Fördermittel eingeplant.





»Welche Kosten entstehen durch Grunderwerb?«

In diesem frühen Planungsstadium steht noch nicht endgültig fest, wie viel Grunderwerb tatsächlich notwendig sein wird. Ein Ziel der Detailplanung ist es, den notwendigen Grunderwerb soweit es geht zu reduzieren. Der Erwerb von privaten Grundstücken würde erst parallel zur Genehmigung erfolgen. Die Kosten ergeben sich dann aus der Entschädigung für Boden und ggfs. Bauten sowie den Notarkosten. Auch Grunderwerbkosten werden gefördert.