

Niederschrift
über die Sitzung der Bezirksvertretung Schildesche
(gemeinsame Sondersitzung)
am 22.05.2013

Tagungsort: Großer Saal im Neuen Rathaus
Beginn: 18:00 Uhr
Sitzungspause:
Ende: 20:00 Uhr

Anwesend:

Vorsitz

Herr Detlef Knabe Bezirksbürgermeister

SPD

Herr Stefan Eggert-Mines
Frau Susanne Kleinekathöfer Vorsitzende
Herr Helmut Moormann
Herr Martin Uekmann

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Stephan Godejohann Vorsitzender
Frau Sandra Menke
Herr Prof. Dr. Georg-Martin
Sauer

Entschuldigt nicht anwesend:

CDU

Herr Matthias Drost
Herr Michael Ulrich Krüger
Herr Dr. Vasilios Lepentsiotis
Herr Stefan Röwekamp
Herr Steve Wasyliv

Bündnis 90/Die Grünen

Frau Marlies Burgdorf

BfB

Herr Hans-Dieter Springer

FDP

Herr Thomas Wünsche

Die Linke

Frau Inge Bernert

Von der Verwaltung:

Herr Beigeordneter Moss	Dezernat 4
Herr Thiel	Amt für Verkehr
Herr Kricke	Büro des Rates (Schriftführung)

Vom „Beirat für Stadtgestaltung“:

Herr Prof. Dr. Köpke

Von „moBiel GmbH“, Niederwall 9, 33602 Bielefeld

Herr Artschwager	
Herr Meier	Verkehrsplanung
Herr Steinbrecher	

Öffentliche Sitzung:

Vor Eintritt in die Tagesordnung:

Herr Franz begrüßt die anwesenden Bezirksbürgermeister und Bezirksbürgermeisterinnen sowie die Bezirksvertretungsmitglieder der Stadtbezirke Brackwede, Gadderbaum, Heepen, Jöllenneck, Mitte, Schildesche, Senne und Sennestadt. Er erklärt, dass er sich im Vorfeld der Sitzung mit seinen Kolleginnen und Kollegen dahingehend verständigt habe, dass er den Vorsitz der gemeinsamen Sitzung übernehme. Die Schriftführung werde von Herrn Kricke übernommen. Änderungswünsche zur Tagesordnung liegen nicht vor.

Unter Verweis auf den Beschluss des Rates vom 28.01.2010 zum Zielkonzept „moBiel 2030“ und zu der im Rahmen des EU-Projektes „BAPTS“ durchgeführten Untersuchung, die letztendlich zur Umbenennung des Konzeptes in „ZUKUNFT MOBIELEFELD“ geführt habe, begründet Herr Beigeordneter Moss nachfolgend die Dringlichkeit des Verfahrens mit dem Hinweis, dass die Bundesmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ab 2019 komplett wegfallen würden. Da keine verbindlichen Aussagen zu einer möglichen Anschlussfinanzierung getroffen werden könnten, habe sich die Verwaltung in Abstimmung mit der Politik dazu entschieden, noch unter den Festsetzungen des laufenden „GVFG“ so viel Fördermittel wie möglich zu generieren und einen entsprechenden Einplanungsantrag zu stellen, für den standardisierte Bewertungen erforderlich seien. Mit diesen Bewertungen sei der Nachweis zu führen, ob eine Linie wirtschaftlich sei und welche städtebaulichen Zwecke mit ihr verfolgt würden. Überdies sei für die standardisierten Bewertungen eine grundsätzliche Entscheidung zum System sowie zu einer groben Trassenführung herbeizuführen. Der gesamte Prozess werde von einer Lenkungsgruppe aus Vertretern von Politik und Verwaltung begleitet. Darüber hinaus habe die „moBiel GmbH“ in Abstimmung mit der Stadt ein Beraterkonsortium mit der Ausgestaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung beauftragt, die am 27.04.2013 mit einem Bürgerforum erfolgreich gestartet sei. In Kürze würden in den Stadtbezirken Werkstattwochen durchgeführt, um möglichst viele Bürgerinnen und Bürger in das Verfahren einzubeziehen. Mit der Bitte um Verständnis für den Zeitdruck, unter dem die anstehenden Entscheidungen zum Netz und zum System quasi „im Schweinsgalopp“ getroffen werden müssten, weist er zum weiteren Verfahren darauf hin, dass sich der Stadtentwicklungsausschuss (StEA) mit der Vorlage im Rahmen einer 2. Lesung in seiner Sitzung am 11.06. befassen werde. Die Beteiligung der betroffenen Stadtbezirke erfolge in den Sitzungen am 20. bzw. 27.06.2013, so dass nach

abschließender Beratung im StEA am 02.07. die finale Beschlussfassung im Rat am 18.07.2013 erfolgen könnte. Diese Beratungsfolge sei zwingend erforderlich, da der Einplanungsantrag noch vor der Sommerpause beim Bundesministerium eingereicht werden müsse. Die

Förderaussichten für Bielefeld hätten sich durch die per Bürgerentscheid verhinderte Planung zum Stadtbahnausbau in Aachen erheblich verbessert, so dass er zuversichtlich sei, dass der Einplanungsantrag Berücksichtigung finden werde. Abschließend betont Herr Beigeordneter Moss, dass sich hieraus allerdings noch keine zwingenden Verpflichtungen für die Stadt Bielefeld ergeben würden.

Zu Punkt 1

Netzkonzept für den weiteren Stadtbahnausbau **Berichterstattung: moBiel GmbH**

Herr Artschwager stellt anhand einer Powerpoint-Präsentation das Netzkonzept für den weiteren Stadtbahnausbau vor (*Anm.: Die Präsentation*

ist in digitaler Form im Informationssystem hinterlegt.) und erläutert einleitend, dass das Netzkonzept die am besten geeigneten Äste der Bielefelder Stadtbahn miteinander verknüpfe. Gemeinsam mit der Systemscheidung bilde das Netzkonzept die Grundlage der Wirtschaftlichkeitsberechnung und die Voraussetzung für den weiteren Planungsprozess.

Nach einem kurzen Hinweis auf die bislang erreichten Meilensteine (Machbarkeitsstudien, Bürgerbeteiligungsprozesse, Werkstattgespräche) erläutert er zum weiteren Vorgehen, dass der Rat in seiner Sitzung im Juli d. J. nach Beteiligung der betroffenen Bezirksvertretungen und des Stadtentwicklungsausschusses eine entsprechende Entscheidung treffen solle.

Sodann umreißt Herr Artschwager den bisherigen Planungsprozess, in dem eine Variantenreduktion auf zehn Varianten erfolgt sei und der unter der Prämisse gestanden habe, die Strecke nach Heepen aufgrund des Belegungsgrades im Stadtbahntunnel zwingend oberirdisch über den Jahnplatz führen zu müssen. Daran anknüpfend stellt er die zehn Varianten vor, die sich sowohl hinsichtlich des Systems (Hochflur / Niederflur) wie auch in der Anbindung des Stadtbezirks Heepen Voneinander unterscheiden. Nach Erläuterung der Bewertungskriterien (betriebliche Aspekte, Fahrgastnutzen, Kosten, Städtebau und Verkehr) stellt er die Kapazitäten der jeweiligen Linienäste vor und betont, dass alle Varianten die gleichen Mindestanforderungen für die Kapazität auf den Linienästen erfüllen müssten. Als Ergebnis der Bewertung könne festgehalten werden, dass sich hinsichtlich des Netzkonzeptes – unabhängig von der Frage Hochflur oder Niederflur - am günstigsten eine neue Linie 5 von Heepen über den Jahnplatz, Brackwede und Senne in die Sennestadt erwiesen habe.

Darauf aufbauend stellt Herr Artschwager sodann die Varianten 3 bzw. 7 vor, bei der sich Synergieeffekte für die Erschließung von Bethel und von Brackwede insbesondere während der Hauptverkehrszeiten ergeben und die zudem in den jeweiligen Außenabschnitten gute Fahrzeuggrößen ermöglichen würde.

Ein Teilnehmer merkt an, dass die Auslastung im Bereich Bethel bisher nicht so im Fokus gestanden hätte. In diesem Zusammenhang könne er die Looping-Varianten (9/10) überhaupt nicht nachvollziehen, zumal es

eine Linie 4 gebe, die nicht auf dem Gelände Dürkopp Tor 6 enden müsste, sondern nach Bethel geführt werden könnte.

Herr Meier merkt an, dass die Looping-Variante sowohl vom Gutachter wie auch aus dem politischen Raum angesprochen worden seien und vor diesem Hintergrund auch geprüft und bewertet worden seien. Aufgrund der massiven Kapazitäten in Richtung Universität sei die Linie 4 im Grunde genommen unvereinbar mit allen anderen Linienästen, da sie in diese Überkapazitäten einführe. Von daher sei es sinnvoll, andere Linien, wie hier die Linien 1 und 5 mit einander zu kombinieren.

Die Bezirksvertretungen nehmen Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 2

Systementscheidung Hochflur/Niederflur für die neue Linie 5 Heepen – Sennestadt

Berichterstattung: moBiel GmbH

Zu Beginn seiner Ausführungen (Anm.: s. ebenfalls die im System hinterlegte Powerpoint-Präsentation) verweist Herr Steinbrecher auf die 1983 vom Rat der Stadt getroffene Entscheidung zum Ausbau barrierefreier Hochbahnsteige, die zur Entstehung des heute vorhandenen Hochflursystems geführt habe. Das Stadtbahnsystem in Bielefeld sei äußerst erfolgreich, was sich an den deutlich gestiegenen Fahrgastzahlen (1990: rd. 23 Mio., 2012: 56,5 Mio. Fahrgäste) in den letzten Jahrzehnten zeige.

Allerdings seien sowohl die Kapazitäten des Stadtbahntunnels wie auch die des Depots in Sieker vollständig ausgeschöpft, so dass es – unabhängig vom Betriebssystem – erforderlich sei, Netzerweiterungen oberirdisch zu führen und zudem ein zweites Depot anzulegen. Zwischen den Betriebssystemen selbst bestünde unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Infrastrukturkosten des jeweiligen Systems (Anschaffung neuer Fahrzeuge, Errichtung eines neuen Depots etc.) kein Unterschied, so dass die Systementscheidung letztendlich unter städtebaulichen Aspekten zu treffen sei. Gerade in eng bebauten Gebieten, wie z. B. in der „Detmolder Straße“ oder der „Hauptstraße“, führten Hochbahnsteige zu erheblichen städtebaulichen Problemen im Rahmen des Ausbaus eines barrierefreien Netzes. Durch die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik könne die Barrierefreiheit mittlerweile auch im Niederflursystem erreicht werden; zudem seien Niederflurbahnsteige aufgrund ihrer geringeren Dimensionen städtebaulich leichter zu integrieren und könnten bei Bedarf auch von Bussen angefahren werden.

In diesem Zusammenhang weist er darauf hin, dass das Personenbeförderungsgesetz bei Neubauvorhaben bereits aktuell eine 100%ige Barrierefreiheit verpflichtend vorsehe und eine entsprechende Umstellung im Bestandsnetz bis 2022 fordere.

Als Zwischenfazit hält er nachfolgend fest, dass sowohl für die Hoch- wie auch für die Niederflurtechnik eine oberirdische Netzerweiterung sowie

ein zweites Depot erforderlich und mit der Neukonzeption einer Linie 5 die Möglichkeit einer Systementscheidung verbunden sei. Daran anschließend stellt er eine Aufschlüsselung der Infrastrukturkosten einer Linie von Heepen in die Sennestadt vor, die sich auf insgesamt 184,7 Mio. Euro belaufen würden. Nach Abzug der Bundes- und Landeszuschüsse (157 Mio. Euro) verbliebe eine Nettoinvestition für die Streckeninfrastruktur von 27,7 Mio. Euro. Unter Einbeziehung der Kosten von 22 Mio. Euro für die Errichtung eines zweiten Betriebshofs, der nicht förderungsfähig sei, betrage der von „moBiel“ zu tragende Invest somit 49,7 Mio. Euro.

Nach kurzen Erläuterungen der Infrastrukturkosten einer Verlängerung der Linie nach Hillegossen stellt Herr Steinbrecher sodann das Fahrzeugkonzept vor und resümiert als Zwischenfazit zur Wirtschaftlichkeit, dass ein wirtschaftlicher Betrieb des neuen Netzes – ohne weiteren Zuschussbedarf und Ergebnisverschlechterung – mit 9 Mio. zusätzlichen Fahrgästen im gesamten Netz von „moBiel“ möglich sei. Dieser durchaus realistischen Steigerungsrate von 16 % (auf der Basis von 2012: 56,5 Mio. Fahrgäste) stünde eine Netzausweitung der Stadtbahn von 53 % sowie der Neubau eines zweiten Betriebshofs gegenüber.

Nach allem betont Herr Steinbrecher abschließend, dass aus Sicht von „moBiel“ das Stadtbahnnetz mit den Erweiterungen nach Heepen, Hillegossen und Sennestadt wirtschaftlich ohne Verschlechterung des heutigen Ergebnisses betrieben werden könne und zur Umsetzung die Einführung einer neuen Linie 5 in Niederflurtechnik nach Sennestadt empfohlen werde.

Herr Dr. Elsner bittet um Auskunft zur Verbindlichkeit der Trassenplanung

und betont, dass es aus seiner Sicht für eine verbindliche Entscheidung über die Trassenführung und über das Betriebssystem zu früh sei, da eine Vielzahl von entscheidungsrelevanten Bedingungen, wie z. B. die Anbindung von Buslinien an eine mögliche Stadtbahn im Bezirk Heepen, aktuell noch geprüft würden. Da diese Prüfergebnisse zunächst abgewartet werden sollten, lehne er es ab, eine Entscheidung „im Schweinsgalopp“ zu treffen.

Herr Artschwager erklärt, dass momentan noch keine Detailplanung laufe und es insofern noch deutliche Spielräume z. B. hinsichtlich der Ausbildung von Haltestellen oder der Führung von Buslinien gebe. In erster Linie gehe es aktuell darum Bundesmittel zu sichern; im Rahmen der anstehenden Fördergespräche sei die Trassenführung zu konkretisieren ohne dabei die Gestaltung im Straßenraum detailliert vorstellen zu müssen. Allerdings sei nicht auszuschließen, dass sich im Rahmen des durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens noch weitere Änderungen ergeben würden.

Herr Stille weist darauf hin, dass die geplante Linie 5 nicht unmittelbar an den Hauptbahnhof angebunden sei, was für Fahrgäste aus Heepen, Sennestadt und Brackwede einen nicht unerheblichen Nachteil bedeute. Insofern rege er eine oberirdische Strecke vom Jahnplatz über die „Herforder Straße“ und den Willy-Brandt-Platz zum Hauptbahnhof an.

Herr Artschwager betont, dass eine Verbindung zum Hauptbahnhof Sicherlich wichtig sei, allerdings bestünde für die betroffenen Fahrgäste

einerseits die Umsteigemöglichkeit am Jahnplatz, andererseits werde der Linienast in Richtung Brackwede bzw. Sennestadt auch durchgehend von der Linie 1 bedient, die unmittelbar mit dem Hauptbahnhof verbunden sei. Zu der vorgeschlagenen oberirdischen Stichstrecke vom Jahnplatz zum Hauptbahnhof könne er keine detaillierten Aussagen machen, da diese bisher nicht Gegenstand der Planung sei.

Auf Nachfrage von Frau Pfaff betont Herr Steinbrecher, dass die Barrierefreiheit aufgrund des technischen Fortschritts mittlerweile auch im Niederflurbereich gewährleistet werden könne. Ein Absenken der Bahn sei hierfür nicht erforderlich, vielmehr könnten bei der Niederflur-Technologie inzwischen auf einer Höhe von 30 cm die gleichen Verhältnisse angeboten werden wie im Hochflursystem mit einer Höhe von 90 cm. Aus Sicht von „moBiel“ sei die Führung einer neuen Linie 5 von Heepen in die Sennestadt in Niederflurtechnik unter städtebaulichen Aspekten sicherlich die bevorzugte Variante, allerdings bestünde durchaus auch die Möglichkeit, die Linie im Hochflursystem auszuführen, was allerdings zur Folge hätte, dass dieses System dann durchgehend erfolgen müsste.

Herr Franz merkt an, dass er bisher davon ausgegangen sei, dass für die Beantragung der Fördermittel eine Grundsatzentscheidung zur Systemfrage sowie zur Erweiterung des Liniennetzes erforderlich sei. Insofern sei er über die Aussage, dass schon jetzt konkrete Projektierungen auch hinsichtlich der Linienführung in den einzelnen Stadtbezirken vorzunehmen seien, verwundert. Diese Entscheidungen seien seines Wissens erst für den Herbst 2013 vorgesehen.

Herr Meier erläutert, dass die Systementscheidung gerade im Hinblick auf den Trassenverlauf und der Gestaltung der Haltestellen von grundsätzlicher Bedeutung sei. Insofern sei zunächst die strategische Grundsatzentscheidung zu System und Netz herbeizuführen, um dann darauf aufbauend im weiteren Verfahren möglichst zeitnah die Entscheidung zum konkreten Trassenverlauf unter Einbindung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger zu treffen.

Eine Anwohnerin aus dem Stadtbezirk Heepen merkt an, dass durch eine Netz- und Systementscheidung bestimmte Routen und Haltemöglichkeiten ausgeschlossen würden.

Frau Klemens betont, dass sich die Bezirksvertretung Sennestadt im Hinblick auf die Führung einer neuen Linie 5 in die Sennestadt unter Berücksichtigung der vorhandenen baulichen Rahmenbedingungen einstimmig für die Niederflurtechnik ausgesprochen habe.

Herr Prof. Dr. Köpke unterstreicht, dass der Jahnplatz als Knotenpunkt beider Systeme für das Funktionieren des gesamten Liniennetzes von zentraler Bedeutung sein werde. In diesem Zusammenhang vermisse er konkrete Aussagen bzw. Planungsansätze zur Verknüpfung der beiden Systeme an dieser Stelle.

Herr Müller weist darauf hin, dass unter stadtgestalterischen Aspekten das Niederflursystem deutlich vorteilhafter sei, da Bahnsteige für Niederflurtechnik nur rd. 70 m lang seien, während Hochbahnsteige eine

Länge von rd. 100 m aufweisen würden.

Auf Nachfrage von Frau Schneider erläutert Herr Meier, dass im stark frequentierten Bereich Bethel ein Verknüpfungspunkt erforderlich sei, in dem beide Bahnsteighöhen vorhanden seien.

Ein Anwohner aus dem Stadtbezirk Heepen erklärt, dass es unter Berücksichtigung des vorhandenen guten Busnetzes keine Notwendigkeit für eine Stadtbahn nach Heepen gebe. Ohne die Realisierung dieser Linie wären sowohl die Systementscheidung wie auch die Frage eines weiteren Depots obsolet.

Herr Franz erinnert daran, dass der Rat der Stadt seinerzeit das Konzept „moBiel 2030“ beschlossen habe, das einen Ausbau des Schienengebundenen ÖPNV vorgesehen habe, da dies sowohl unter verkehrlichen wie auch ökologischen Gesichtspunkten als sinnvolle Entwicklung angesehen werde.

Frau Klemens betont, dass die Einwohnerinnen und Einwohner Sennstadts seit über 40 Jahren eine unmittelbare Anbindung ihres Stadtbezirks an eine Stadtbahnlinie forderten. Von daher stelle sich ihr die Frage, ob - sollte es in der Bezirksvertretung Heepen keine Mehrheit für eine Stadtbahnlinie 5 in Heepen geben - es denkbar wäre, die Linie 1 bis zur „Württembergischer Allee“ zu verlängern und hierfür öffentliche Mittel zu akquirieren.

Unter Verweis auf die durchschnittliche Steigerung der Fahrgastzahlen der letzten Jahre weist Herr Bartels darauf hin, dass die Linie 3 nach Babenhausen mit 1.300 Fahrgästen pro Stunde schon jetzt wesentlich stärker ausgelastet sei als die projektierte Linie nach Heepen mit angenommenen 800 Fahrgästen. Da eine Verlängerung der Stadtbahn nach Jöllenbeck durchaus noch zur Disposition stehe, stelle sich ihm die Frage, ob die Realisierung der in Rede stehenden Maßnahmen unter Umständen eine Verlängerung nach Jöllenbeck unmöglich machen würde, da die Tunnelkapazität dann so weit ausgeschöpft sei, dass ein weiterer Zuwachs auf der Linie 3 aus Richtung Jöllenbeck nicht mehr aufgefangen werden könnte.

Herr Artschwager unterstreicht, dass die Umstellung von Bus- auf Stadtbahnlinien im Bielefelder Westen oder auch in Stieghorst zu einem rasanten Anstieg der Fahrgastzahlen geführt hätte, da der schienengebundene ÖPNV eine höhere Akzeptanz bei den Nutzerinnen und Nutzern finde.

Zur Frage einer künftigen verkehrstechnischen und städtebaulichen Situation am Jahnplatz könnten noch keine detaillierten Aussagen getroffen werden. Fakt sei jedoch, dass eine oberirdische Linienführung angesichts der bereits dargelegten Rahmenbedingungen alternativlos sei. Er sei zuversichtlich, dass im Rahmen einer noch zu beauftragenden Machbarkeitsstudie eine sachgerechte Lösung gefunden werden könne. Die Frage, ob nur eine Verlängerung der Linie 1 in die Sennstadt hinein realisierbar sei, hänge maßgeblich vom Zuschussgeber ab, der die Erweiterung einer bestehenden Linie sicherlich anders beurteilen werde als die Einführung einer neuen Linie mit einem wesentlich größeren Verkehrswert. Auch wenn die Verlängerung der Linie 3 nach Jöllenbeck

zukünftig sicherlich von gewissem Wert sein könnte, gehöre dieses Projekt nicht zu den Linien, die im Rahmen der Potentialanalyse mit „Sehr gut“ bewertet worden seien. Da auf dieser Linie aktuell Stadtbahnwagen mit Doppeltraktion eingesetzt würden, könnte die Kapazität durch den Einsatz von Vamos-Fahrzeugen ausgeweitet werden, so dass mögliche Fahrgastzuwächse aus dem Bereich Jöllnbeck problemlos bewerkstelligt werden könnten.

Die Bezirksvertretungen nehmen Kenntnis.

-.-.-

Detlef Knabe