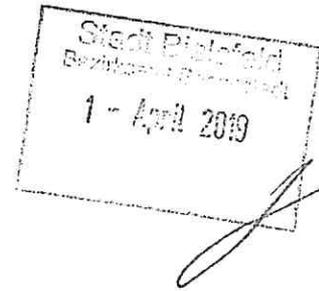


Amt für Verkehr, 27.03.2019
660.21, Stefan Helmer, 2819



1. An das Bezirksamt Sennestadt - 163 -
Frau Schwabedissen

**Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt – Einsatz von Niederflurtechnik
Anfrage der Fraktion Bündnis 90 Die Grünen**

Wir bitten, der Bezirksvertretung Sennestadt nachstehende mit moBiel abgestimmte Mitteilung zukommen zu lassen.

Im StEA am 26.06.2018 wurde die Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 von Senne nach Sennestadt in Hochflurtechnik beschlossen.

Deshalb wird die Stadtbahnlinie nach Sennestadt, die so genannte „Mobilitätslinie“ inklusive der zukünftigen Stadtbahnwagen in Hochflurtechnik geplant und nicht wie einst bei der StadtBahn-Linie 5 in Niederflur.

Die ursprüngliche Idee der Linie 5 sah eine Niederflurvariante als technisch eigenständiges Netz vor. Mit einer Netzlänge von Heepen über die Innenstadt nach Sennestadt wären ausreichend viele Fahrgäste für eine wirtschaftlich funktionierende Linie erreichbar gewesen. Die Linie 5 wäre als Niederflurlinie tragfähig gewesen und hätte auf der ganzen Strecke, so auch in Brackwede, Senne und Sennestadt barrierefreie Niederflurbahnsteige ermöglicht.

Die geplante Mobilitätslinie schließt sich an dem reinen Hochflurnetz an, und wird damit ein fester Bestandteil des durch den innerstädtischen StadtBahn-Tunnel festgelegten Systems sein. Aus Fahrgastsicht und Nutzen-Kosten-Sicht ist die bequeme Durchfahrsmöglichkeit ohne Umstieg von Sennestadt oder Brackwede in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof einer der entscheidenden Vorteile der neuen Mobilitätslinie. Weder eine Teilstrecke in Niederflur von der Innenstadt nach Sennestadt noch eine Teilstrecke vom Brackweder Bahnhof nach Sennestadt wären wirtschaftlich tragfähig. Mit Blick auf die Bedürfnisse des Kunden und die Effizienz des Betriebs sind Mischlösungen wirtschaftlich nicht machbar.

Die stadtverträgliche Umsetzung einer Hochflurstadtbahn für die Sennestadt ist moBiel wichtig. Je nach vorhandener Situation im Stadtquartier sollen Bahnsteig, Bahnanlagen und der neu gestaltete Straßenraum in das Umfeld harmonisch eingefügt werden. Dazu wird für die Mobilitätslinie ein stimmiges Gestaltungskonzept unter Einbeziehung von Experten externer Büros, von der Stadt und moBiel erarbeitet werden. Für die Brackweder Hauptstraße und auch zukünftige Hochbahnsteige konnte ein neuer Bielefelder Bahnsteigtyp entwickelt werden, der sogenannte Bahnsteig 2.0. Für die Mobilitätslinie werden auch die städtebauliche Integration der Hochbahnsteige ins Umfeld und zugleich alle Anforderungen an Barrierefreiheit und Kundenorientierung berücksichtigt.

Weiterhin werden die Baukosten im Wesentlichen durch Leitungsverlegungen im Untergrund, durch Weichen, sicherungstechnische Einrichtungen am Gleis sowie durch Sonderbauwerke und durch die Bahnsteigausstattung bestimmt. Ob der Bahnsteig als Hoch- oder Niederflurbahnsteig ausgebildet wird, beeinflusst die Baukosten eher gering.

Für Niederflur-Stadtbahnen wäre ein zweiter Betriebshof erforderlich, der erhebliche Infrastrukturkosten verursachen würde.

v. A.

Frank Homann