

STADT BIELEFELD
- Stadtentwicklungsausschuss -
- Bezirksvertretung Senne -
- Bezirksvertretung Sennestadt -

Sitzung Nr.
StEA/009/2021
BVSe/011/2021
BVSst/011/2021

Niederschrift
über die gemeinsame Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
mit den Bezirksvertretungen Senne und Sennestadt
am 27.09.2021

Tagungsort: Großer Saal im Neuen Rathaus
Beginn: 19:00 Uhr
Ende: 20:48 Uhr

Anwesend:

Stadtentwicklungsausschuss:

CDU

Herr Frank Strothmann
Herr Marcel Kaldek
Frau Carla Steinkröger
Herr André Langeworth

SPD

Frau Doris Brinkmann
Herr Sven Frischemeier
Herr Markus Müller

Bündnis 90/Die Grünen

Frau Daniela Kloss
Herr Dominic Hallau
Herr Dominik Schnell
Herr Jens Julkowski-Keppler

FDP

Herr Rainer Seifert

AfD

Herr Maximilian Kneller

Bürgernähe

Frau Gordana Rammert

Integrationsrat:

Herr Robert Alich

Bezirksvertretung Senne:

CDU

Herr Ralf Ahlemeyer
Herr Joscha Conze
Herr Gerhard Haupt
Herr Carsten Hentschel
Herr Dr. Matthias Kulinna
Frau Carla Steinkröger

SPD

Herr Ridvan Ciftci
Frau Ilona Neumann
Herr Michael Schnitzer

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Michael Bockhorst
Frau Kerstin Möller

FDP

Herr Nikolai Bolte

Die Linke

Herr Christian Varchmin

Bezirksvertretung Sennestadt:

SPD

Frau Brigitte Biermann
Frau Carina Brodehl
Herr Stefan Fleth
Herr Markus Müller
Herr Lars Nockemann

Vorsitz

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Wilhelm Zahn

AfD

Herr Ulrich Ameling

Von der Verwaltung

Herr Gregor Moss
Herr Olaf Lewald
Herr Gerd Herjürgen
Frau Petra Oester-Barkey
Herr Sebastian Walkenhorst
Frau Ines Fechner
Herr Martin Ueckmann
Frau Kristina Busch
Frau Lea Gauthier

Beigeordneter Dezernat 4
Amt für Verkehr
Bauamt
Bezirksamt Senne und Sennestadt
Bezirksamt Senne, Schriftführung
Bezirksamt Sennestadt, Schriftführung
MoBiel
MoBiel
MoBiel

Gäste

Frau Hannah Wacker

Gutachterbüro Ramboll

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 Vorzugsvariante zum Nahverkehrskonzept in Senne und Sennestadt

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2179/2020-2025

Herr Nockemann, Bezirksbürgermeister des Stadtbezirks Sennestadt eröffnet die gemeinsame Sondersitzung und begrüßt die Teilnehmer des Stadtentwicklungsausschusses sowie der Bezirksvertretungen Senne und Sennestadt. Er stellt fest, dass die Tagesordnung den Gremienmitgliedern ordnungsgemäß zugegangen sei und es keine Änderungswünsche zur Tagesordnung gäbe. Ferner erklärt er, dass der einzige Tagesordnungspunkt die Nahverkehrsvarianten – Vorzugsvariante zum Nahverkehrskonzept in Senne und Sennestadt sei und er selbst die Sitzungsleitung übernehmen werde. Diese sei mit den ebenfalls anwesenden Herrn Strothmann, Vorsitzender des Stadtentwicklungsausschusses und Herrn Haupt, Bezirksbürgermeister des Stadtbezirks Senne vorab besprochen worden. Die Niederschrift werde von den Schriftführern der Bezirksvertretungen Sennestadt und Senne, Frau Fechner und Herrn Walkenhorst gemeinsam erstellt. Zum Ablauf erläutert er, dass sich unmittelbar an die gemeinsame Sondersitzung noch eine nichtöffentliche Sondersitzung des Stadtentwicklungsausschusses anschließen werde. Danach begrüßt er Herrn Moss, Beigeordneter Dezernat 4, sowie Herrn Lewald, Amtsleiter Amt für Verkehr und übergibt das Wort an Herrn Uekmann, Stadtwerke / MoBiel.

Herr Uekmann informiert über die Planungsentwicklung und betont, dass die Vorstellung der Vorzugsvariante ein neuer Meilenstein in der gesamten Planung sei. Insbesondere die Bürgerbeteiligung in Zeiten der Pandemie sei eine große Herausforderung gewesen. In dieser Phase seien 550 Vorschläge von Bürgern in digitaler Form eingegangen. Die Bürger seien zu Planern gemacht worden und er richtet seinen Dank an das Planungsbüro, welches die Vorschläge aufgearbeitet habe. Ein Buskonzept könne vorgestellt werden. Derzeit befände man sich in der Vorbereitungsphase zum Planfeststellungsverfahren. Dieses müsse der Zweck-Mittel-Relation und Prüfung der Sachlage, die Frau Gauthier vorstellen werde, durch die Bezirksregierung standhalten. Die Planung werde weitergehen und wichtig sei es festzustellen, dass die Einbindung der Bürger bisher erfolgreich war.

Anmerkung: Die Präsentation zu dem Vortrag ist ins Gremieninformationssystem eingestellt worden.

Frau Gauthier erhält das Wort und gibt einen Rückblick auf die Phase Bürgerbeteiligung. Bei der Online-Beteiligung vom 01.06.2020 bis zum 12.07.2020 seien 550 Rückmeldungen bei 3472 unterschiedlichen Besuchern der Website erfolgt. Rückmeldungen wären hierbei auch postalisch möglich gewesen. Sowohl quantitativ als auch qualitativ seien bei einer erfolgreichen Beteiligung Rückmeldungen zur StadtBahn-Führung und Haltestellen, Bus-Führung und Haltestellen, sowie Umsteigepunkten, P+R und B+R erfolgt.

Eingaben für den Busverkehr in Senne:

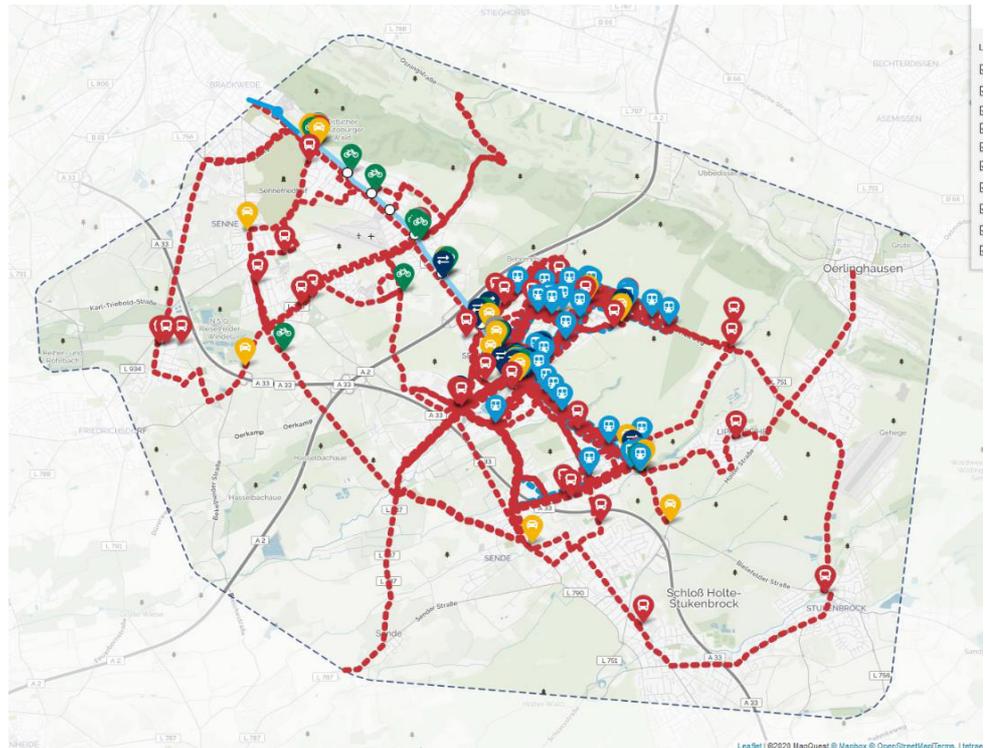
- Erhalt Linienführung Linie 36; direkte Führung ohne Schillingshof
- Verlängerung Linie 36 bis Windflöte
- Direktverbindung Bf. Windelsbleiche – Buschkamp
- Anbindung beider Bahnhöfe in Senne
- Süd-Nord Verbindung Marktplatz-Buschkamp
- Süd-Nord Verbindung Windflöte-Rütli-Sieker

Eingaben für den Busverkehr in Sennestadt:

- Anbindung der Industriestraße / Lämershagener Straße
- Linienführung über Rheinallee
- Direktverbindung Bf. Sennestadt – Nordstadt
- Anbindung Waldfriedhof
- Taktverdichtung Südstadt / Dalbke / Heideblümchen
- Verbindung aller Ortsteile mit Rundlinie

Eingaben zur StadtBahn-Führung:

- 13 Varianten mit Endpunkten in Sennestadt-Süd / -Nord / -Dalbke / -Heideblümchen



Nach der Vorstellung der Bürgerbeteiligung präsentiert Frau Gauthier die untersuchten Planungsvarianten. Für alle Varianten gleich wäre eine Tangentiallinie Brake-Stieghorst-Rheinallee-Kreuzkirche-Bahnhof Sennestadt (gelb) im 30-Minuten-Takt, auf Bürgerwunsch eine Taktverdichtung in Dalbke (grün und schwarz) mit 4 Fahrten pro Stunde sowie Verbindungen von und nach Eckardtsheim (hellblau) sowie Heideblümchen-Schloß-Holte (grün) und Oerlinghausen (schwarz) im 30-Minuten-Takt. Das On-Demand Angebot würde auf ganztägige Fahrten erweitert.

Bei der ersten Variante würde die StadtBahn an der Kreuzkirche enden.

Das ergänzende Busnetz würde wie folgt aussehen:

- Anbindung Nordstadt an StadtBahn (rot und orange) jeweils im 20-Minuten-Takt
- Anbindung Sennestadt Nord und Süd – Sennebahn (gelb, rot) auf Bürgerwunsch
- Anbindung Nordstadt an Industriegebiet (lila) mit 20-Minuten-Takt auf Bürgerwunsch
- durch Überlagerungen 10-Minuten-Takt auf den Achsen Elbeallee, Travestraße, obere Rheinallee sowie Württemberger Allee



Bei der zweiten Variante würde die StadtBahn Am Stadion oder am Alsterweg enden.

Das ergänzende Busnetz würde wie folgt aussehen:

- Anbindung „Rest“ Nordstadt an StadtBahn (orange) im 20-Minuten-Takt
- Anbindung Sennestadt Nord und Süd – Sennebahn (gelb, orange) auf Bürgerwunsch
- Anbindung Nordstadt (bis Am Stadion) an Industriegebiet (lila) 20-Minuten-Takt auf Bürgerwunsch
- 10-Minuten-Takt auf den Achsen, obere Rheinallee durch Überlagerungen Bus und auf Elbeallee durch die StadtBahn.



Bei der dritten Variante würde die StadtBahn an der Württemberger Allee enden.

Das Busnetz wäre hier das gleiche wie bei der Planungsvariante Am Stadion außer der Verkürzung der orangenen Line, welche nicht mehr an der Württemberger Allee sondern am Alsterweg enden würde. Auch hier 10-Minuten-Takt auf den Achsen: obere Rheinallée durch Überlagerungen Bus und von Kreuzkirche bis Württemberger Allee durch die StadtBahn.



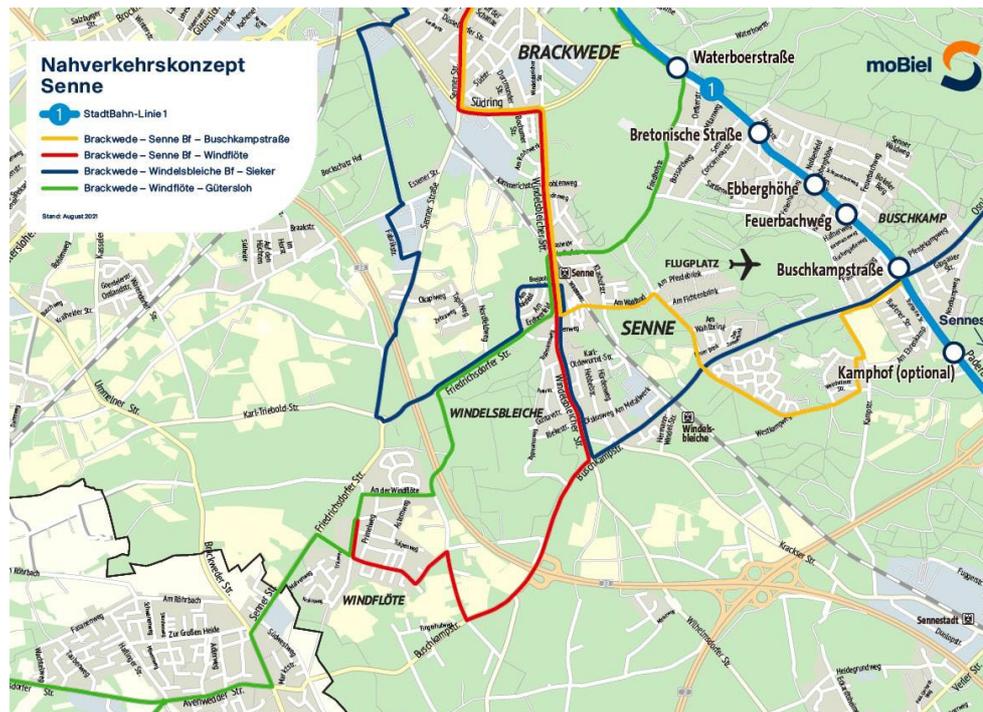
Bei der vierten Variante würde die StadtBahn versetzt an der Württemberger Allee oder an der Rheinallee enden.



Nach den Planungsvarianten in Sennestadt erläutert Frau Gauthier das Nahverkehrskonzept mit vier Buslinien für Senne.

- Linie Brackwede – Senne Bf. – Am Waldbad – Schillingshof – Buchkampstraße im 20-Minuten-Takt (orange)
- Linie Brackwede – Senne Bf. – Senne Bezirksamt – Windflöte analog der Linie 94 im 20-Minuten-Takt (rot)
- Linie Gütersloh – Windflöte – Senne Bf. – Waterboerstraße – Rosenhöhe/Brackwede mit Anbindung der Sennebahn und Mobilitätslinie im 30-Minuten-Takt (grün)
- Linie Brackwede – Okapiweg – Senne Bezirksamt – Windelsbleiche Bf. – Rütli – Sieker: mit Anbindung der Sennebahn - Teile der heutigen Linie 36 - (lila) auf Bürgerwunsch

Durch Überlagerung Rot und Orange (Maßnahme NVP-Entwurf) im 10-Minuten-Takt Senne-Brackwede. Es würde eine bessere Anbindung beider Bahnhöfe, welche Bürgerwunsch sei, erreicht. Außerdem Einführung eines ganztägigen On-Demand Angebotes.



Frau Möller (BV Senne) fragt zum Verständnis, ob die vorgesehene gelbe Bus-Linie an der Buschkampstraße ende. Frau Gauthier bestätigt dies.

Herr Conze (BV Senne) stellt fest, dass es für Sennestadt insgesamt vier Planungsvarianten gäbe – für den Stadtbezirk Senne aber nur eine. Ferner möchte er wissen, ob es neue Erkenntnisse zum Streckenverlauf der Linie 1 auf der L 756 gäbe. Er wolle wissen, wo sie genau entlangfahren werde.

Frau Gauthier antwortet, dass sie in dieser Detailtiefe noch keine Auskunft geben könne. Die Untersuchungen liefen parallel und es gäbe noch keine Ergebnisse, die Sie präsentieren könne.

Frau Neumann (BV Senne) fragt, wann die Ergebnisse für den Stadtbezirk Senne da seien.

Frau Gauthier antwortet, dass die Planung mit der Stadt abgestimmt sei. Derzeit laufe die Abstimmung mit Straßen.NRW. Ziel sei es die Betroffenheit von Anwohnern zu reduzieren. Erste positive Ergebnisse seien abzusehen.

Herr Conze erklärt, dass sich die Betroffenen nach der vorab stattgefundenen Presseberichterstattung an die Bezirksvertreter wenden würden und bemängelt, dass die ca. sechzig Betroffene außen vorgefühlt hätten und jetzt verständlicherweise wissen wollten wie es weitergehe.

Frau Gauthier wiederholt, dass leider noch keine Ergebnisse vorlägen, die Brisanz für Senne sei aber bekannt.

Nach dem Nahverkehrskonzept Senne stellt Frau Wacker vom Gutachterbüro Ramboll vor, wie aus den untersuchten Planungsvarianten die Vorzugsvariante/n zur StadtBahn-Verlängerung entwickelt worden seien.

Frau Wacker erklärt, dass Grundvoraussetzung für eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVfG) die standardisierte Bewertung sei. Hierbei würden Nutzen-Kosten-Untersuchungen für alle 4 Planungsvarianten durchgeführt. Eine Förderung von Bund und Land bis zu 90 % sei dann möglich. Ohne GVfG-Förderung sei eine Umsetzung einer Streckenvariante nicht vorstellbar. Für die verbleibenden Streckenvarianten sei deshalb das Potential zu untersuchen, ob der Nutzen größer wäre als die Kosten. Eine Aktualisierung der standardisierten Bewertung sei für Ende 2021 zu erwarten. Hierdurch würden sich ggf. erhöhte Nutzenbewertungen ergeben.

Danach geht Frau Wacker auf die Bewertungskriterien ein. Die vier Zielgruppen mit jeweils zwei Kriterien seien

- Stadt - Investitionen /Wirtschaftlichkeit, Stärkung des Umweltverbunds
- Allgemeinheit - Streckensensitivität/ Städtebau, Klima- und Umweltschutz
- Betrieb (moBiel) – Betriebskosten, Störungsanfälligkeit
Fahrgast - Reisezeit, Umstiege

Frau Wacker stellt die Bewertung und Vorzugsvariante vor. Sie erläutert, dass sie für die Verkehrsmodellierung und Wirtschaftlichkeitsprüfung zuständig sei.

Bei der Variante 1 bis zum Endhaltepunkt Kreuzkirche, welche die kürzeste und kostengünstigste Variante sei, sehe man ein mittleres Einsparungspotenzial bei den Betriebskosten. Die Störanfälligkeit mit dem ausschließlichen besonderen Bahnkörper sei sehr gering. Durch den Betrieb sei von einer Einsparung von 145 Millionen Tonnen CO² pro Jahr auszugehen. Diese Variante sei am wirtschaftlichsten und werde insgesamt als förderungswürdig beurteilt. Es werde hierfür jedoch viel Platz für einen Verknüpfungspunkt der Busse mit ca. 5-6 Bussteigen benötigt, da für die Planung neben den 9 Stadtbahnen 31 Busse benötigt würden. Für den Fahrgast würde dies einen Umstieg erforderlich machen, welcher bei den anderen Varianten für Nutzer aus der Nordstadt so nicht nötig würde.

Die Variante 2 bis zum Endhaltepunkt Am Stadion sei ebenfalls noch förderungswürdig. Es werde eine Stadtbahn mehr – aber zwei Busse weniger benötigt. Die Störanfälligkeit wäre gering obwohl hier ein Teil des Bahnkörpers straßenbündig verlaufen müsse. Der entscheidende Vorteil gegenüber Variante 1 sei, dass für viele Fahrgäste aus der Nordstadt ein Umstieg entfallen würde. Hier würde von einem Drittel Reisezeitgewinn - auf die Gesamtreisestrecke gemessen - ausgegangen.

Die Variante 3, welche nördlich des Senner Hellwegs bis zur Württemberger Allee verlaufe, sei für den Fahrgast attraktiv und würde viele Fahrten auf die Schiene verlagern und damit den Umweltverbund stärken. Man benötige eine Stadtbahn mehr und die gleiche Anzahl an Bussen. Hier befände man sich im neutralen Bereich. Diese Variante bedeute eine Stärkung des Umweltnutzens, aber dennoch werde sie als nicht förderungswürdig eingestuft, da die höheren Kosten gegenüber den Nutzenaspekten überwögen.

Auch die 'Split-Variante' 4 würde einen hohen Fahrgastgewinn bedeuten. Es werde eine Stadtbahn mehr benötigt. Die Zahl der Busse bliebe gleich. Hier gäbe es eine niedrige Einsparung auf betrieblicher Seite. Die Anbindung bis zur Rheinallee werde als störungsanfällig beurteilt und die Kosten für die Errichtung des Bahnkörpers seien insgesamt am höchsten. Für diese Variante sei die Förderung eher unwahrscheinlich.

Fazit sei, dass die Varianten 3 und 4 nicht umsetzungsfähig seien, da keine Förderung zu erwarten sei. Variante 2 böte im Vergleich mit der Variante 1 die beiden Vorteile, dass zum einen die Anbindung an den Sennestädter Norden und das Umsteigen in die verschiedenen Buslinien an der Kreuzkirche und zum anderen der großflächige Verbrauch sensibler Flächen für einen Busverknüpfungspunkt entfielen. Deshalb sei die Variante 2 auch die Vorzugsvariante.

Herr Bolte (BV Senne) trägt vor, dass er ein Interesse an konkreteren Zahlen habe. Er fragt, was ein Drittel Einsparung bedeute und von welcher konkreten Reisezeitersparnis man ausgehe. Auch interessierten ihn die Kosten der verschiedenen Varianten.

Frau Wacker erläutert, dass die individuelle Reisezeitersparnis vom Wohnort der Fahrgäste abhängen. So sei es ein Unterschied, ob der Fahrgast in Schloß Holte-Stukenbrock oder im Sennestädter Norden wohne.

Frau Gauthier ergänzt, dass aufgrund von Modellberechnungen für die Vorzugsvariante von einem (Gesamt-)Reisezeitgewinn von 62.000 Stunden pro Jahr auszugehen sei. Dies seien zum Beispiel:

- von der Buschkampstraße zum Jahnplatz ca. 7 Minuten
- von der Elbeallee zum Jahnplatz ca. 9 Minuten
- von der Württemberger Allee zum Jahnplatz ca. 6 Minuten

Bezüglich der Kosten gehe man von einer Förderung in Höhe von 90 % aus, so dass die Stadt pro Jahr ca. 1,5 Millionen Euro trage. Dies seien 10 % der Kosten plus jährliche Unterhaltung. Für Varianten ohne Förderung würde diese 6,5 Millionen Euro pro Jahr betragen.

Frau Biermann (BV Sennestadt) erkundigt sich wegen der Aussage, wonach sich die Fördermöglichkeiten zum Ende des Jahres ggf. ändern würden und fragt, inwiefern dies zuträfe und mit welchen Änderungen zu rechnen sei. Sie merkt außerdem an, dass im Umfeld der Württemberger Allee viele Menschen wohnen würden, die dann bei den bevorzugten Varianten 1 und 2 zur Endhaltstelle Alsterweg gehen müssten.

Frau Wacker erläutert, dass sich die Fördermöglichkeiten evtl. dahingehend ändern würden, dass die Variante 3 dann ggfls. noch gerade förderungsfähig wäre, ansonsten würde die Förderungsfähigkeit der Varianten 1 und 2 durch Änderungen vermutlich nicht tangiert werden. Die orangene Bus-Linie, welche ab der Württemberger Allee eingesetzt würde, könne die Fahrgäste zur Kreuzkirche als Verknüpfungspunkt bringen. Dort müssten diese dann umsteigen.

Herr Müller (BV Sennestadt) führt aus es sei merkwürdig, dass in der Vergangenheit immer gesagt worden sei, dass die Variante bis zum Endhaltepunkt Württemberger Allee wirtschaftlich sei. Nun aber wisse man noch nicht, wo künftig bei einer Vorzugsvariante der Endhaltepunkt sein werde, aber könne offenbar bereits sagen, was wirtschaftlicher ist. Das finde er eigenartig. Er hätte die Tabelle gerne zur Vorbereitung auf die Sitzung schon erhalten. In der Vergangenheit sei die Variante bis zur Württemberger Allee als wirtschaftliche Variante dargestellt worden. Ferner finde er die Stadion-Variante sehr gewagt, da in die Sportanlage am Ost-West-Grünzug Fördermittel geflossen seien. Eine StadtBahn-Endstation sei kontraproduktiv. Seines Erachtens müsse eine etwaige Rückzahlung von Fördermitteln in die Wirtschaftlichkeitsberechnung einbezogen werden. Er fragt abschließend ob die lila Bus-Linie durch die Industriestraße aufgrund der Bürgerbefragung eingeführt werden soll.

Frau Wacker bestätigt, dass die Linie aus den Wünschen der Bürgerbeteiligung entstanden sei. Sie betont, dass nicht „Stadion“ oder „Alsterweg“ geprüft würden. Für die Variante „Alsterweg“ würde aber die gleiche Anzahl an Bussen und Stadtbahnen benötigt. Das Ergebnis sei betriebswirtschaftlich ähnlich.

Frau Gauthier ergänzt, dass die Förderfähigkeit der Variante „Am Stadion“ im Zusammenhang mit INSEK-Mitteln untersucht werde und sowohl Bauamt als auch Umweltamt beteiligt würden. Zu einer Haltestelle „Am Stadion“ seien die Wege durch den Grünzug sehr gut. Die Förderfähigkeit im Bereich Grünzug und Stadion solle nicht gefährdet werden. Eine Entscheidung für die Endhaltestelle müsse dann bei den weiteren Planungen getroffen werden.

Herr Fleth (BV Sennestadt) wirft ein, dass in 2013 bei der Machbarkeitsstudie die Aussage war, dass eine Führung der StadtBahn wegen besserer Wirtschaftlichkeit bis zur Württemberger Alle angestrebt werde.

Frau Gauthier erklärt, dass bereits damals bei Planungen zu einer Linie 5 klar war, dass erst noch ein Gesamtkonzept mit Bus-Linien-Plan erstellt werden musste um weitere Planungen zur Verlängerung der StadtBahn anzugehen. Nach der Bürgerbeteiligung und deren Auswertung liege jetzt das Ergebnis vor, dass eine Weiterführung der Mobilitätslinie bis zur Württemberger Alle nicht förderungsfähig sei, obwohl hohe Nutzen gegeben sei. Der Nutzen würde die Kosten jedoch nicht kompensieren, jedoch sei klar festgestellt worden, dass sich eine Weiterführung in die nördliche Sennestadt - über die Variante bis zur Kreuzkirche hinaus - lohne. Die Variante bis zur Württemberger Allee sei zur Zeit nicht förderfähig, jedoch würde eine zukünftige Entwicklung der StadtBahn über den Senner Hellweg nicht verbaut. Eine Verlängerung könne bei veränderten Rahmenbedingungen zur Förderung dann noch später umgesetzt werden.

Herr Seifert (StEA) meldet sich zur Frage der Wirtschaftlichkeit. Seines Erachtens sei eine nicht förderfähige Variante auch nicht wirtschaftlich. Er meine hingegen, dass die Wirtschaftlichkeit Voraussetzung für die Förderfähigkeit sei.

Herr Moss erklärt, dass es sich um die Förderfähigkeit nach derzeitigen Statuten handele, alle politischen Gruppierungen jedoch davon ausgingen, dass nach der Bundestagswahl Änderungen am Fördersystem erfolgen würden. Es stehe bereits jetzt fest, dass zukünftig auch der Betrieb von Bussen und Bahnen zu größeren Teilen förderfähig sei, nicht nur wie bisher fast ausschließlich die Investitionen gefördert würden. Derzeit sei die Standardisierte Bewertung die Grundlage der Förderwürdigkeit. Grundsätzlich seien die Koeffizienten zur Wirtschaftlichkeit nachzuweisen, die entscheidend für die Förderfähigkeit seien.

Herr Fleth sagt, dass er „die Welt nicht mehr verstehe“. Er komme aus der Baubranche und wisse, dass Planungen 10 oder 20% abweichen könnten. In der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2013 habe die Planungsgruppe aber empfohlen, die StadtBahn bis zur Württemberger Allee zu verlängern. Die zugrunde gelegten Kriterien aus den Jahren 2013 und 2021 sollten miteinander verglichen werden. Er wünsche eine transparente Darstellung der Bewertungen. Auch 2018 habe es eine weitere Planungsvorstellung mit der 'Split'-Variante Endhaltepunkte Travestraße und Württemberger Allee gegeben, die denkbar gewesen und als förderungswürdig erachtet worden sei.

Herr Moss erklärt, dass 2013 eine Untersuchung verschiedener Varianten erfolgt sei. Es sei grob abgeschätzt worden, wieviel potentielle Kunden abgeholt werden könnten. Der Detaillierungsgrad sei nicht mit der heute vorliegenden standardisierten Bewertung vergleichbar. Da jeder Streckenmeter der StadtBahn richtig Geld kosten würde, könne sich dann herausstellen, dass ein Weiterbau nicht mehr lohnen würde.

Frau Gauthier führt aus, dass die Bewertung im Jahr 2013 aufgrund einer Potenzialanalyse erfolgt sei. Man habe damals betrachtet, wie viele Leute erschlossen werden könnten und war zu dem Ergebnis gekommen, dass durch Weiterführung der StadtBahn bis zur Württemberger Allee mehr Fahrgäste erreicht werden könnten. Nun seien die Buslinien in die Berechnung einbezogen worden. Die Aussage von 2013 zur Variante Württemberger Alle mit den Vorteilen sei weiterhin gültig. Aber das Modell mit dem ganzheitlichen Buskonzept und Kosten-Nutzen-Untersuchung zeige, dass derzeit keine Förderfähigkeit gegeben sei. Sie könne die beiden Bewertungsmatrixen - aus 2013 und 2020 - gerne nachreichen.

Herr Frischemeier (StEA) betont, dass ihm drei Aspekte wichtig seien. Es sei positiv festzustellen, dass jetzt bewertet worden sei, dass mindestens eine Variante förderfähig sei, die bis in die Sennestadt hineinreiche. Zudem sei herauszustellen, dass eine Lösung für den Bau ohne größere Beeinträchtigungen in der Senne realisierbar zu sein scheint. Ihm sei es wichtig hier noch einmal darauf hinzuweisen, dass dieses Projekt ein wesentlicher Teil der angestrebten Verkehrswende sei.

Herr Müller bestätigt, dass es gut sei, dass eine Planung vorgestellt wurde, welche die StadtBahn in die Sennestadt hereinbringe. Es hätte große Akzeptanzprobleme gegeben, wenn die StadtBahn an der Kreuzkirche enden würde. Dies hätte für die allermeisten Sennestädter keinen Gewinn bedeutet, da weiterhin die meisten Fahrgäste erst in den Bus ein- und dann in die StadtBahn hätten umsteigen müssen. Die Ausweitung des Busnetzes sei immer schon ein Versprechen von MoBiel gewesen.

Die Menschen aus der Südstadt, Eckardtsheim, Dalbke und Heideblümchen müssten zur Stadtbahn gebracht werden. Er bedaure, dass die Zahlen nicht zumindest eine Woche vor der heutigen Sitzung vorgelegen hätten. Die Schwerpunkte bei der Punktevergabe seien von Interesse gewesen, da hierdurch die Auswahl der Variante beeinflusst würde. Er hätte sich auch eine Information über die Problemstellen in Senne gewünscht, gerne auch im nichtöffentlichen Teil, wenn die Ergebnisse hierzu noch nicht abschließend geklärt worden seien. Abschließend betont Herr Müller, dass er seit Jahrzehnten ein Befürworter der Stadtbahn nach Sennestadt sei.

Herr Uekmann erklärt, dass das ganze behördliche Verfahren justiziabel sei und nicht Punkte so bewertet würden um eine Variante nach vorne zu bekommen. Am Ende der Planungen müsse der Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Detmold vorgelegt werden und würde dort dann geprüft werden. In 2013 habe man festgestellt, dass eine Verlängerung der Stadtbahn nach Heepen und Sennestadt vorrangig vor anderen Stadtbahn-Verlängerungen z. B. nach Jöllenberg lohnenswert sei. Man müsse sich dann immer weiter in die Tiefe vorarbeiten. Hierzu gehöre die standardisierte Bewertung und auch die Bürgerbeteiligung. Die Bürger frühzeitig bei Infrastrukturprojekten zu beteiligen sei wichtig und im Planungsprozess richtigerweise passiert und deswegen gäbe es Änderungen zu Vorplanungen und Stand jetzt die neugeplanten Buslinien. Ziel sei es, die Stadtbezirke Senne und Sennestadt, für viele Jahrzehnte so an die Stadtbahn anzuschließen, dass die entstehende Mobilitätslinie einen hohen Nutzen für die Bürger haben solle.

Frau Wacker hebt hervor, dass nicht „wild“ Punkte vergeben worden seien, sondern man unter Berücksichtigung von Verkehrsmodellen bewertet, verglichen und dann Punkte vergeben habe. Die Ergebnisse seien in das Bewertungsschema eingeflossen um dann die Varianten miteinander zu vergleichen.

Herr Moss geht auf die Kritik ein, dass im Vorfeld keine Infos herausgegeben worden seien. Es sei auch mit politischen Mandatsträgern abgestimmt worden, zu welchem Zeitpunkt eine Information über die Vorzugsvarianten und die Systematik der standardisierten Bewertung erfolge. Man hätte auch den Abstimmungsprozess mit Straßen.NRW, insbesondere zur Linienführung auf der L 756, abwarten können, aber es sei die Entscheidung getroffen worden die Gremien bereits zu diesem Zeitpunkt zu informieren. Heute werde kein Beschluss von den Gremien erwartet. Die gewünschten Daten und die Bewertungsmatrix würden durch die Verwaltung zur Verfügung gestellt und es solle versucht werden die Bewertungen aus 2013 mit 2021 synoptisch zu vergleichen. Es sei ihm wichtig zu sagen, dass im Zeitraum zwischen 2013 bis 2020 Änderungen zulässig sein müssten, da es sich um einen hochkomplexen laufenden Planungsprozess handeln würde.

Herr Conze kritisiert in einem Statement deutlich, dass heute eine Informationsveranstaltung stattfindet, worüber vorab schon in der Presse berichtet worden sei, und Erwartungen - insbesondere in der Sennestadt - geschürt worden seien und die Betroffenen, welche vor allem in der Senne leben würden, hätten noch keine Informationen wie die Linie in der Senne umgesetzt werden solle. Er empfinde, dass hier „einfach Fakten geschaffen“ würden, da die Planungen nur die Vorzüge für die Senne-

stadt präsentieren würden, die Änderungen in der Senne aber (noch) nicht thematisiert würden.

Herr Seifert fragt, ob die im Buskonzept geplante bessere Anbindung des Bahnhof Sennestadt Auswirkungen auf das Nutzungsverhalten der Linie 1 hätte, da die Innenstadt über den Hauptbahnhof schneller erreichbar wäre.

Frau Gauthier antwortet, dass die Sennebahn im Verkehrsmodell berücksichtigt worden sei. Die StadtBahn werde auch nach einer besseren Anbindung der Sennebahn angenommen werden.

Herr Fleth bittet darum die Bewertungskriterien offen zu legen. Außerdem führt er aus, dass im Jahr 2013 die Verkehrsführung der Stadtbahn von der Innenstadt bis zur Württemberger Allee als maximale Planung vorgestellt worden sei. Im Jahr 2021 hieße es, dass Bielefeld bis 2035 emissionsfrei werden solle, indem unter anderem der MIV zurückgefahren werden soll. Er sei ein Befürworter der Linie 1, aber die individuelle Akzeptanz und Bedürfnisse der Bürger seien neben den wirtschaftlichen Faktoren zu berücksichtigen und müssten in die Bewertung einfließen. Einzelne z. B. ältere Bürger würden die StadtBahn bei einem längeren Fußweg zur Haltestelle nicht nutzen.

Herr Moss wirft ein, dass er dies so nicht stehen lassen könne. Dies konterkariere jegliches Modell. Nicht jeder Bürger sei über die Schiene zu erreichen. Vielmehr sei man auf Verknüpfungsmodelle angewiesen.

Herr Julkowski-Keppler (StEA) sagt, es dauere ihm zu lange da die Planungen so schwierig geworden seien. Er stellt fest, dass es für den Planungsprozess und die Bürgerbeteiligung gut sei, dass die heutige Veranstaltung stattfinde. Man müsse den Menschen deutlich machen, dass ihre Anregungen in die Planung eingeflossen seien. Zudem müsse für die Senne festgehalten werden, dass Gespräche mit dem Landesbetrieb stattfinden würden um eine geringere Betroffenheit zu erreichen. Wenn die Planungen weiter ins Detail gehen würden könne dann wieder diskutiert werden. Aber zum jetzigen Zeitpunkt sei dies noch nicht möglich. Er wünsche sich, dass es jetzt weitergehe und die nächsten Schritte dann auch weiterhin transparent dargestellt und dann kommuniziert werden.

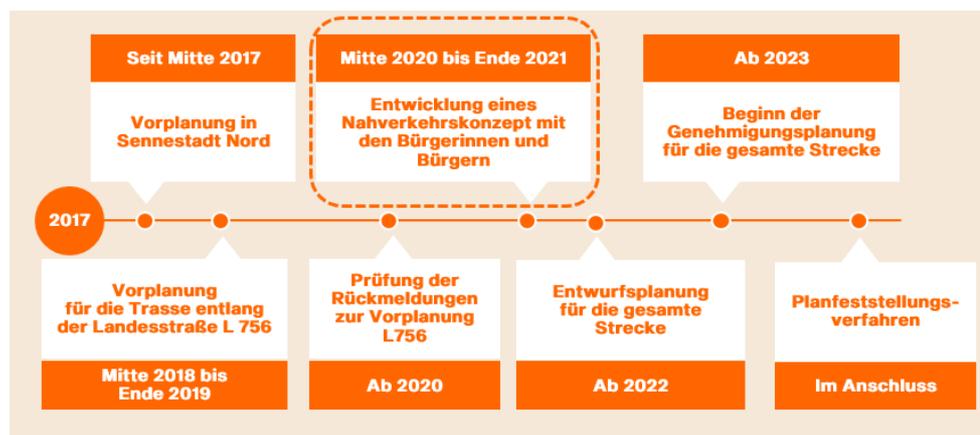
Frau Neumann erklärt ihre Fraktion kritisiere die Buslinienführung durch die Senne. Nach der Bürgerbeteiligung könne die Linienführung nicht so aussehen. Die Anregungen der Bürger hätten in der Bezirksvertretung vorgestellt und dann diskutiert werden müssen. Die vorgestellte Streckenführung sei zu lang. Die Anbindung der Windflöte an die Linie 1 wäre katastrophal und ohne Zeitersparnis. Sie stellt die Frage ob die Buslinien jetzt schon gesetzt seien oder ob es noch Möglichkeiten gäbe darüber zu sprechen. Grundsätzlich aber stehe ihre Fraktion hinter der Linie 1.

Frau Gauthier führt aus, dass es nach der Bürgerbeteiligung im Sommer 2020 dann im Dezember 2020 einen Workshop zur Bewertung gegeben habe. Die jetzt präsentierten Linienführungen seien die, welche im Verkehrsmodell am Besten abgeschnitten hätten. Frau Gauthier sagt zu, dass Anregungen zur Buslinienführung weiterhin noch angenommen und geprüft würden. Konkrete Fragen oder Prüfaufträge könnten durch die

Bezirksvertretungen gern gestellt werden.

Herr Nockemann stellt fest, dass es einen Unterschied zwischen dem Bürgerwillen und der Planung gäbe. Er regt an, die Linien nochmals mit den Bürgern abzustimmen. Daraufhin gibt er ab an Frau Busch, die über den weiteren Ausblick berichtet.

Frau Busch informiert, dass es am Montag, den 04.10.2021 um 18.00 Uhr online eine Bürgerinformation geben solle. Bürger hätten dort die Möglichkeit Fragen zu stellen. Hierfür stünde eine Chatfunktion zur Verfügung. Die Freischaltung erfolge über einen Link. Die Veranstaltung würde aufgezeichnet und sei später abrufbar. Zum Streckenverlauf L756 habe man Anregungen aus der Öffentlichkeit und von politischen Gremien geprüft und Gespräche geführt. Der nächste Planungsschritt sei die Absprache mit dem Straßenbaulastträger Straßen.NRW. Es sollen die Straßenverkehrsschnitte auf die Radverkehrsbelange angepasst und optimiert werden sowie die Betroffenheiten der Anlieger minimiert werden. Ziel sei eine möglichst flächensparende Variante. Sobald die Ergebnisse der Abstimmungen vorliegen würden, sollen die Gremien und die Bürger darüber informiert werden. Der Zeitplan sehe wie folgt aus:



Herr Nockemann erkundigt sich, ob ein Zeitplan ab 2023 in Zahlen bereits vorliege und wann mit dem „ersten Spatenstich“ zu rechnen sei.

Frau Busch erklärt, dass alle Planungsprozesse zu berücksichtigen seien. Es müssten alle Gutachten vorliegen, Vegetationsperioden seien zu berücksichtigen und wenn gute Ideen einflößen, müssten auch diese berücksichtigt werden. Es könne nicht abgeschätzt werden, wie lange das Planfeststellungsverfahren dauern werde und daher sei eine konkrete Aussage dazu nicht möglich.

Herr Nockemann fragt die Gremien, ob es weitere Fragen an Frau Busch gäbe und stellt fest, dass dies nicht der Fall sei. Er fasst zusammen, dass folgende Punkte noch zu erledigen seien:

- Die Bewertungskriterien sollen transparent dargestellt werden
- Die Förderungspunkte sollen mit Abweichungen zum jetzigen Zeitpunkt dargestellt werden.
- Die Feedbacks zur Streckenführung L756 sollen nachgereicht werden, um ggf. Änderungen der Buslinienführung vorzunehmen.
- Die in der Sitzung gezeigten Präsentationen sollen digital an alle Gremien nachgereicht werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss und die Bezirksvertretungen Senne und Sennestadt nehmen **Kenntnis**.

Frank Strothmann

Gerd Herjürgen

Gerhard Haupt

Sebastian Walkenhorst

Lars Nockemann

Ines Fechner