

Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 25.11.2008, 51-38 16
660.21-Dietz

Drucksachen-Nr.

5795/2004-2009/1

Beschlussvorlage der Verwaltung Nachtragsvorlage

Diese Vorlage

- ersetzt die Ursprungsvorlage.
 ergänzt die Ursprungsvorlage.

Gremium	Sitzung am	Beratung
Hauptausschuss	11.12.2008	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Zukunft der Stadtbahn in Bielefeld - Vision 2030

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Rat, 16.10.2008, TOP 4.2 und 4.4, Drucksachen-Nr. 5899 und 5946
UStA, 04.11.2008, TOP 10, Drucksachen-Nr. 5795

Beschlussvorschlag:

Der Hauptausschuss nimmt das von moBiel erarbeitete Konzept Vision 2030 zum Ausbau des Stadtbahnnetzes zur Kenntnis. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Grundlage und unter Berücksichtigung des Ratsbeschlusses vom 16.10.2008 (Planungsauftrag für eine Stadtbahnlinie nach Heepen)

- ein Arbeitsprogramm zur Konkretisierung der weiteren Stadtbahnplanungen zu erarbeiten sowie
- die finanziellen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt und auf die Wirtschaftspläne der BBVG und moBiel aufzuzeigen.

Begründung:

Die Verwaltung hat für den Rat, den UStA, den FiPA und den Beteiligungsausschuss eine Beschlussvorlage erstellt, in der die Aufstellung eines Arbeitsprogramms zur Ausweitung des Stadtbahnnetzes enthalten war (**Anlage 1**). Hierbei hatte der UStA am 04.11.2008 (**Anlage 2**) beraten.

Zwischenzeitlich ist in einem gesonderten Ratsbeschluss der Planungsauftrag an die Verwaltung ergangen, eine Stadtbahnverlängerung in Richtung Heepen weiter zu konkretisieren. Die in diesem Zusammenhang aufgezählten Vorgaben (**Anlage 3**) sollen nun dem weiteren Vorgehen zugrunde gelegt und in das Verfahren integriert werden. Hinsichtlich der in den Jahren 2009 bis 2012 notwendigen Planungsmittel wird auf die beigefügte Kostenschätzung verwiesen (**Anlage 4**).

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.

Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 04.09.2008, 51-38 16
660.21-Dietz

Drucksachen-Nr.

5795/2004-2009

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss	04.11.2008	öffentlich
Finanz- und Personalausschuss	11.11.2008	öffentlich
Beteiligungsausschuss	13.11.2008	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	20.11.2008	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Zukunft der Stadtbahn in Bielefeld - Vision 2030**Beschlussvorschlag:**

Der Rat und die Ausschüsse nehmen die von der moBiel GmbH erarbeitete Vision 2030 zum Ausbau des Stadtbahnnetzes zur Kenntnis. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Grundlage ein Arbeitsprogramm zur Konkretisierung der weiteren Stadtbahnplanung zu erarbeiten sowie die finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt und für die Wirtschaftspläne der BBVG und moBiel GmbH aufzuzeigen.

Begründung:

Die moBiel GmbH hat mit der Vision 2030 einen Vorschlag zum Ausbau des Stadtbahnnetzes erstellt.

Ausgangspunkt ihrer Betrachtung waren unter anderem die zukünftige Bevölkerungs- und Fahrgastentwicklung, die Auswirkungen auf unsere Mobilität durch Klimawandel und durch die Verknappung fossiler Brennstoffe sowie die Aussage, dass die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs und die Nachfrage danach generell zunehmen werden.

Daraus hergeleitet sieht die Vision die Möglichkeit einer Verdoppelung der beförderten Fahrgäste von heute ca. 41,5 Mio. auf 80 Mio. Fahrgäste bis zum Jahr 2030.

MoBiel sieht für eine weitere Verbesserung des ÖPNV folgende zukünftige Handlungsfelder:

- Das Stadtbahnnetz soll deutlich ausgebaut werden. Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln spielt dabei eine wichtige Rolle.
- Der zukünftige Städtebau und die Nachverdichtung im Bestand sollen im Einzugsbereich der ÖPNV-Achsen erfolgen. Dafür sollen an bestehenden Stadtbahnlinien die Nutzungen weiter intensiviert werden.
- Der Stadtbahn- und Busfahrpark soll durch den Einsatz umweltfreundlicher und energiesparender Antriebstechniken sowie durch neues Wagenmaterial modernisiert werden.
- Marketingkonzepte sollen zum Abbau von Zugangshemmnissen zu den öffentlichen Verkehrsmitteln entwickelt werden.

In der Vision 2030 greift MoBiel die bestehenden Stadtbahnplanungen auf und aktualisiert diese hinsichtlich ihrer Bedeutung für ein zukünftiges Stadtbahnkonzept. Ergänzend dazu werden auch neue Stadtbahn-Verbindungsstrecken aufgeführt.

Folgende Stadtbahnplanungen sind aufgeführt:

Milse-Ost

- Im Anschluss an die umgebaute Endstation Milse wird die Stadtbahn um 1,2 km und zwei Haltestellen an den Siedlungsschwerpunkt Milse/Moenkamp herangeführt.
- Entscheidung über Trassenverlauf im November 2008.
- Entwurf und Antrag auf Planfeststellung sind in 2009 vorgesehen.
- Strecke ist im Bedarfsplan Schiene NRW abgesichert.
- Die Kosten belaufen sich auf ca. 7,5-8 Mio. €.
- Die Bauarbeiten sind für 2010 bis 2011 geplant.

Hochschulcampus

- Vom Lohmannshof aus wird die Stadtbahnlinie 4 zum Hochschulcampus auf der Langen Lage und bis zur Schloßhofstraße verlängert.
- Entwurf und Planfeststellung sind für den Zeitraum 2008/2009 vorgesehen.
- Politische Begrüßungsbeschlüsse zum Verfahren liegen vor.
- Positive Bewertung im Rahmen der IGVP liegt vor.
- Die Investitionskosten werden auf etwa 9 Mio. € geschätzt.

Dürkopp Tor 6

- Von der Haltestelle August-Schroeder-Straße aus wird die Stadtbahn in das Gelände Dürkopp Tor 6 verlängert.
- Die neue Endhaltestelle kann Regelziel der Stadtbahnlinie 4 werden, die Wendearlage im Niederwall übernimmt die Funktion einer innerstädtischen Kahranlage für Einsatzfahrten aller Stadtbahnlinie.
- Begrüßungsbeschluss für Herbst 2008 vorgesehen.
- Die Kosten sind auf knapp 1 Mio. € geschätzt.

Hillegossen

- Von Stieghorst aus wird die Stadtbahn durch den Siedlungsschwerpunkt nach Hillegossen geführt.
- Die ca. 1,4 bis 2,2 km lange Strecke umfasst je nach Variante zwei bis vier Haltestellen.
- Entscheidung über Trasse (UVS) Anfang 2009.
- Kosten sind noch nicht ermittelt.

Radrennbahn/Heepen

- Durch die dicht besiedelten Bereiche Bielefelds östlich der Innenstadt wird eine ca. 6-7 km lange Trasse über die Radrennbahn nach Heepen gesucht.
- Dafür stehen Optionen der Ausdehnung des Stadtbahnnetzes als auch moderne Straßenbahnsysteme zur Auswahl.
- Hohes Fahrgastpotenzial, geschätzt ca. 10 Mio. Fahrgäste jährlich.
- Kosten sind noch nicht ermittelt.

Sennestadt

- Die Varianten zur Stadtbahnanbindung der Sennestadt sind zu überprüfen.
- Sowohl die Anbindung an die Stadtbahnlinie 1 in der Senne als auch eine Querung Richtung Stieghorst/Sieker oder eine Einbindung in die Sennbahn sind möglich.
- Im Einzugsbereich wohnen etwa 26.000 Einwohner. Sennestadt ist auch Standort vieler Arbeitsplätze.
- Kosten sind noch nicht ermittelt.

Theesen/Jöllenbeck

- Von Babenhausen Süd aus wird die Stadtbahn entlang der Jöllenbecker Straße über Theesen nach Jöllenbeck verlängert.
- Die ca. 5-6 km lange Strecke umfasst je nach Variante fünf bis sieben Haltestellen.
- Im Einzugsbereich wohnen etwa 17.000 Einwohner und weitere 35.000 im "Hinterland".
- Das Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der Stadtbahn nach Theesen ist eingeleitet.
- Strecke ist in der Verkehrsinfrastrukturplanung der Stufe 2 zugeordnet.
- Kosten bis Theesen betragen ca. 28 Mio. €.

Sonstige Stadtbahnverbindungen unter anderem

- Sieker – Stieghorst
- Hochschulkampus – Babenhausen Süd

In den neu aufgestellten Förderprogrammen ist keine der aufgeführten Maßnahmen bislang berücksichtigt.

Das Konzept ist den Politikern der Ratsfraktionen und Gruppen im Rat in einem Workshop am 19.06.2008 präsentiert worden. In einer weiteren Veranstaltung am 25.08.2008 wurden die Maßnahmen den politischen Vertretern der Stadtbezirke vorgestellt. Ergänzend dazu wurden am 15.09.2008 die Fachöffentlichkeit, die verkehrspolitisch relevanten Gruppen und Verbände, eingeladen und über das Konzept informiert.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung wird gemeinsam mit moBiel ein abgestimmtes Arbeitsprogramm für die kommenden Jahre erstellen, auf dessen Grundlage die zukünftige Planung des Stadtbahnnetzes in Bielefeld erarbeitet werden soll. In Zusammenarbeit mit moBiel und der BBVG wird die Verwaltung die voraussichtlichen Kosten der Maßnahmen konkretisieren und die voraussichtliche Kostenaufteilung (moBiel, BBVG) sowie die Auswirkungen auf den städtischen Haushalt darstellen. Die finanziellen Auswirkungen in den Wirtschaftsplänen von moBiel und BBVG werden nur zur Information dargestellt.

Dieses Arbeitsprogramm mit den finanziellen Auswirkungen wird dann den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt. Dabei sind auch die folgenden planerischen als auch administrativen Rahmenbedingungen zu bewerten.

Administrative Rahmenbedingungen

- die aktuelle Bewertung der jeweiligen Maßnahme in der IGVP des Landes
- die jeweilige politische Beschlusslage
- Fördermöglichkeiten und deren Voraussetzungen auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben

Planerische Rahmenbedingungen

- Abschätzung zu erwartender Erschließungspotenziale (verkehrlicher Nutzwert)
- Dokumentation der städtebaulichen und verkehrlichen Gegebenheiten
- Vorschlag zur Umsetzung (falls erforderlich Trassenvorschlag)
- Ermittlung der zu erwartenden Investitionskosten
- zeitlicher Horizont zur weiteren Umsetzung

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.

UMWELT- UND STADTENTWICKLUNGSAUSSCHUSS

Auszug
aus der Niederschrift
der Sitzung vom 04.11.2008

Zu Punkt 10
(öffentlich)

Zukunft der Stadtbahn in Bielefeld - Vision 2030

Beschlussgrundlage:
Drucksache: 5795/2004-2009

Herr Nettelstroth bezieht sich auf die letzte Ratssitzung. Hier sei beschlossen worden, die Planungen für die Stadtbahnlinie nach Heepen wieder aufzunehmen und vorhandene Eisenbahnlinien mit einzubeziehen. Vor diesem Hintergrund ist sodann über die Vision 2030 zu befinden.

Herr Meichsner schlägt vor, die von der moBiel-GmbH erarbeitete Vision 2030 zum Ausbau des Stadtbahnnetzes zur Kenntnis zu nehmen. Der Arbeitsauftrag an die Verwaltung auf der Grundlage der Vision 2030 ein Arbeitsprogramm zur Konkretisierung der weiteren Stadtbahnplanung zu erarbeiten sowie die finanziellen Auswirkungen aufzuzeigen, solle bis zum Abschluss der Untersuchungen für die Stadtbahnlinie nach Heepen zurückgestellt werden.

Herr Franz teilt mit, dass er dem geänderten Beschlussvorschlag folgen könne.

Herr Meichsner hält fest, dass Einvernehmen besteht, die Erarbeitung des Arbeitsprogramms zunächst zurückzustellen.

Beschluss:

Der Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss nimmt die von der moBiel GmbH erarbeitete Vision 2030 zum Ausbau des Stadtbahnnetzes zur Kenntnis. Der Arbeitsauftrag an die Verwaltung zur Konkretisierung der weiteren Stadtbahnplanung wird zunächst zurückgestellt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

600 Bauamt, 25.11.2008, 51-32 27

An

660

Anlage 3 zur Drucksachen-Nr. 5795/1

Zu Punkt 4.2
und
zu Punkt 4.4
(öffentlich)

Planungsauftrag für eine Stadtbahnlinie nach Heepen (Antrag der SPD-Fraktion vom 25.09.2008)/ Optimierung des schienengebundenen Nahverkehrs (Antrag der CDU- Fraktion vom 02.10.2008)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5899/2004-2009 und 5946/2004-2009

Antrag der SPD-Fraktion vom 25.09.2008, Drucksache 5899.

Der Rat der Stadt Bielefeld beauftragt die Verwaltung, die Planungen für die Stadtbahnlinie nach Heepen wieder aufzunehmen und den politischen Gremien alsbald Vorschläge für mögliche Trassenvarianten zu unterbreiten. Dabei soll das vom Verkehrsunternehmen moBiel vorgeschlagene Betriebssystem der Niederflurtechnik zugrunde gelegt und damit auf einen Anschluss an das innerstädtische Tunnelsystem verzichtet werden.

Antrag der CDU-Fraktion vom 15.10.2008, Drucksache 5946 (s. TOP 4.4)

Der Rat der Stadt Bielefeld beauftragt die Verwaltung unter Einbeziehung externen Sachverständigen,

- 1. die Planungen für die Stadtbahnlinie nach Heepen über die Radrennbahn aufzunehmen und konkrete Trassenvarianten vorzuschlagen,*
- 2. die Stadtbahnlinie nach Heepen als eigenständiges System in Form der Straßenbahn zu planen und oberirdisch an den Jahnplatz anzubinden,*
- 3. zu untersuchen, ob die Straßenbahn in Niederflurtechnik auf der eisenbahnkonformen Spurweite und in eisenbahnkonformer Technik ausgeführt werden kann,*
- 4. zu prüfen, ob die Straßenbahn im Bereich des Ost- bzw. Containerbahnhofes auf das DB-Netz eingefädelt werden könnte mit dem Ziel, unter Nutzung des DB-Netzes einerseits den Bereich Oldentrup und Heepen-Süd und andererseits den Bereich Sennestadt, wo aus dem DB-Netz ausgefädelt wird, auf eigener Trasse die vorgenannten Bereiche zu erschließen,*
- 5. zu untersuchen, wie die konkreten Trassen von dem DB-Netz aus über Oldentrup nach Heepen-Süd und für Sennestadt geführt werden können,*
- 6. zu klären, wo das neue Straßenbahndepot errichtet werden könnte*

und sämtliche Ergebnisse den politischen Gremien vorzustellen.

Änderungsantrag der FDP-Gruppe vom 16.10.2008

Satz 1 bleibt:

„Der Rat der Stadt Bielefeld beauftragt die Verwaltung, die Planungen für die Stadtbahnlinie nach Heepen wieder aufzunehmen und den politischen Gremien alsbald Vorschläge für mögliche Trassenvarianten zu unterbreiten. „

Satz 2 neu:

„Die Verwaltung wird für eine spätere Beschlussfassung gebeten zu prüfen, ob zwei Betriebssysteme nebeneinander sinnvoll sind, ob insbesondere Anschlüsse der Niederflurtechnik an das bestehende System technisch und wirtschaftlich zweckmäßig sind.“

Herr Clausen (SPD-Fraktion) begründet den Antrag seiner Fraktion. Bereits in der Vergangenheit habe es Überlegungen für eine Linie 5 für den Bielefelder Osten gegeben, die dann aber nicht weiter verfolgt worden seien. MoBiel rechne auf Grund der Einwohnerzahlen im Einzugsgebiet mit 10 Millionen Fahrgästen pro Jahr, womit diese Linie auch finanziell attraktiv sei. Eine Entscheidung sei jetzt notwendig, da mindestens 4-5 Jahre für die Planung sowie 2 Jahre Bauzeit für die Realisierung berücksichtigt werden müssten. Mit dieser Linie werde eine erhebliche Verbesserung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger sowie eine Steigerung der Attraktivität des Wohngebietes erzielt. Außerdem trage die Entscheidung für Niederflurbahnen zur Senkung der Immissionseinflüsse bei. Bezüglich einer möglichen Trassenführung müssten verschiedenste Denkmodelle geprüft werden. Denkbar wäre ein Start der Linie 5 an der Kunsthalle, mit oberirdischem Verlauf über den Jahnplatz, Kesselbrink und weiter über die Heeper Straße. Die Vision des Konzeptes 2030 von moBiel sehe er als Chance, die Erfolgsgeschichte des ÖPNV in Bielefeld fortzuschreiben. Der schienengebundene ÖPNV sei schnell, sicher und ökologisch sinnvoll. Den CDU-Antrag stehe nicht im Widerspruch, sondern sei als sinnvolle Ergänzung der Prüfaufträge zu sehen. Gemeinsam könne so ein neues Kapitel im Ausbau des ÖPNV in Bielefeld aufgeschlagen werden.

Herr Nettelstroth (CDU-Fraktion) sieht neben den bereits genannten Vorteilen auch die Chance, mögliche Kapazitätsengpässe im ÖPNV durch die Einführung eines neuen Systems zu umgehen. Die Einbeziehung vorhandener Eisenbahntrassen für die Niederflurtechnik als Straßenbahn eröffne ein Spektrum an denkbaren Möglichkeiten, die sich in der Entwicklung dann nicht nur auf den Bielefelder Osten beschränken müssten. Ein enormer Kostenanteil beim schienengebundenen ÖPNV entfalle auf die Infrastruktur. Unter Einbeziehung des bereits vorhandenen Eisenbahnschienennetzes für die Nutzung der Straßenbahn, zum Beispiel ab den möglichen Kreuzungspunkten Ostbahnhof oder Containerbahnhof, könne das Kostenvolumen der neuen Strecke erheblich gesenkt werden. Herr Nettelstroth plädiert dafür, alle denkbaren Varianten auch mit dem Fachwissen der Experten zu untermauern, um dann eine umfassende, zukunftsfähige Lösung - auch vor dem Hintergrund der Neuanlage eines Straßenbahndepots - zu entwickeln. Herr Nettelstroth erklärt das Einvernehmen der SPD und CDU Fraktionen, den CDU Antrag mit Änderungen zur Abstimmung zu bringen und bittet um Zustimmung.

Herr Buschmann (FDP-Gruppe) erinnert an den alten Wunsch seiner Gruppe nach einer Bahnlinie nach Heepen. Der Änderungsantrag seiner Gruppe berücksichtige die Problematik unterschiedlicher Systeme im Stadtgebiet und die damit verbundene Frage der Anschlüsse. Aus Sicht seiner Gruppe könne die Trassenführung beschlossen werden, alle anderen Punkte - insbesondere auch die Frage nach dem Einsatz der Niederflurtechnik im Stadtbahnbereich - sollten jedoch als Prüfaufträge formuliert werden. Sobald exakte Planungsdaten vorlägen, könne ein Gesamtkonzept entwickelt werden, das im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit auch eine Priorisierung aller möglichen Strecken enthalten solle. Neben Heepen seien auch andere Endpunkte wie z.B. Sennestadt und Hillegossen wirtschaftlich und sinnvoll und deshalb sollten für diese Strecken wenigstens planungsreife Vorschläge vorliegen.

Herr Schulze (BfB-Fraktion) erklärt für seine Fraktion die Zustimmung zu den vorliegenden Anträgen oder einem gemeinsamen Antrag. Die Sinnhaftigkeit der Anträge sei nicht zu diskutieren, denn allein auf Grund des Verkehrsaufkommens und der Umweltbelastung müssten die Planungen soweit abgeschlossen

werden, um bei Bedarf Zuschüsse des Landes ad hoc beantragen zu können. Die Entscheidung über das System möchte er den Fachleuten überlassen. In Karlsruhe gebe es einen sehr gelungenen Verbund von Nahverkehr und Bundesbahnschiennetz, der auch für Bielefeld interessant sein könne. Er warnt jedoch vor übertriebener Euphorie, da hier Planungszeiträume von 6-10 Jahren erforderlich seien und niemand technische und wirtschaftliche Prognosen für diese Zeitspanne abgeben könne.

Herr Schmelz (Gruppe Bürgernähe) spricht sich für eine zügige Realisierung der Maßnahme aus. Den Planungen für eine Stadtbahnlinie nach Heepen komme im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Kesselbrinks und der Verlagerung der Fernreisebusse nach Brackwede eine besondere Bedeutung für die Aufwertung des Bielefelder Ostens zu. Herr Schmelz wünscht ein deutliches Signal an das Land, dass in Bielefeld die Weiterentwicklung des ÖPNV gewünscht und gewollt werde.

Herr Dr. van Norden (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) begrüßt die vorliegenden Anträge und den parteiübergreifenden Konsens. Investitionen in den ÖPNV seien zwar teuer, zahlten sich aber letztendlich aus. Neben dem Vorbild anderer Städte wie Freiburg oder Karlsruhe sei das von moBiel erarbeitete Konzept 2030 ausschlaggebend für die jetzigen Überlegungen. Die Prognosen für die Linie nach Heepen seien sehr positiv. Da diese Planungen, wie auch die in andere Stadtteile, noch weitere Zeit in Anspruch nehmen werden, sei der heutige Beschluss sinnvoll und richtig. Die technischen Einzelheiten sollten allerdings von den Fachleuten geklärt werden. Zunächst müsse die Verwaltung eine Rangfolge der verschiedenen Projekte unter den Aspekten von Zeitfenstern, Finanzbedarf und möglicher Auslastung der Linien erstellen. Diese Vorlage könne dann Beratungsgrundlage in den Gremien sein. Eine finanzielle Beteiligung des Landes halte er für unwahrscheinlich, da selbst hoch priorisierte Projekte wie Milse-Ost nicht in der Landesförderung berücksichtigt worden seien. Hier sei eine intensive Unterstützung der Bielefelder Landtagsabgeordneten wünschenswert, um so Fördermittel für den Ausbau des ÖPNV zu erwirken.

Herr Nettelstroth (CDU-Fraktion) sieht einen entscheidenden Aspekt der Diskussion in der Definition von Mobilität. Es gehe nicht um eine Entscheidung zwischen ÖPNV und Individualverkehr. Der Fortschritt in der Entwicklung der Niederflurtechnik ermögliche eine Kombination, die allen Interessen gerecht werden dürfte. Den bisher verwendeten Begriff der Schubladenplanung möchte Herr Nettelstroth im positiven Sinn verstanden wissen. Bei der angesprochenen Vorbereitungsdauer von mehr als 5 Jahren sei es von entscheidender Bedeutung, für eine Realisierung der anstehenden Projekte im Fall der Bezuschussung durch das Land auch entsprechende Pläne vorlegen zu können. Veränderungen im Finanzierungsrahmen müssten dann vor dem Hintergrund steigender Kosten im ÖPNV Bereich in Kauf genommen werden. Die vorliegenden Anträge sieht Herr Nettelstroth im Konsens und empfiehlt, den im Antrag der FDP-Gruppe unter Punkt 2 benannten Prüfauftrag in einen gemeinsamen Antrag unter Punkt 7 aufzunehmen und bittet um Zustimmung.

Herr Hahn (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) unterstreicht sein Interesse an einer Stadtbahnlinie nach Heepen. Darüber dürften aber nicht die bereits in Planung befindlichen Strecken nach Milse, Stieghorst und Theesen (evtl. mit einer Verlängerung nach Jöllenbeck) vergessen werden. Letztlich sei auch eine Linie nach Sennestadt von den Bewohnerinnen und Bewohnern gewünscht. Er verweist auf den Beschluss im Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss, wonach zunächst eine Systementscheidung und erst dann die Linienführung festzulegen sei. Er bitte daher die Verwaltung, den Prüfauftrag erst auf die Systemauswahl zu beziehen. Davon unbeschadet sollten die Planungen für die

anderen Linien weitergeführt werden.

Herr Dr. Wixforth (Gruppe Bürgernähe) zeigt sich erfreut über den breiten Konsens zur Schaffung eines neuen städtebaulichen Konzeptes. Er warnt jedoch davor, diese Einigkeit durch Berücksichtigung aller denkbaren Linienwünsche zu zerstören. Priorität müsse die Linie nach Heepen mit allen städtebaulichen Konsequenzen (insbesondere den Planungen für den Kesselbrink und die Oststadt) haben. Erst dann könnten andere Optionen diskutiert werden. Er gehe davon aus, dass die Linie nach Heepen ein „Erfolgsmodell“ werde und dass sich die anderen Planungen dann nahtlos an die Linie 5 anschließen können.

Sodann fasst der Rat folgenden

Beschluss:

Der Rat der Stadt Bielefeld beauftragt die Verwaltung unter Einbeziehung externen Sachverständigen,

- 1. die Planungen für die Stadtbahnlinie nach Heepen wieder aufzunehmen und konkrete Trassenvarianten vorzuschlagen, wobei auf einen Anschluss an das innerstädtische Tunnelsystem verzichtet werden soll,**
- 2. die Stadtbahnlinie nach Heepen als eigenständiges System in Form der Straßenbahn zu planen und oberirdisch an den Jahnplatz anzubinden,**
- 3. zu untersuchen, ob die Straßenbahn in dem von moBiel vorgeschlagenen Betriebssystem der Niederflurtechnik auf eisenbahnkonformer Spurweite und in eisenbahnkonformer Technik ausgeführt werden kann,**
- 4. zu prüfen, ob die Straßenbahn im Bereich des Ost- bzw. Containerbahnhofes auf das DB-Netz eingefädelt werden könnte mit dem Ziel, unter Nutzung des DB-Netzes einerseits den Bereich Oldentrup und Heepen-Süd und andererseits den Bereich Sennestadt, wo aus dem DB-Netz ausgefädelt wird, auf eigener Trasse die vorgenannten Bereiche zu erschließen,**
- 5. zu untersuchen, wie die konkreten Trassen von dem DB-Netz aus über Oldentrup nach Heepen-Süd und für Sennestadt geführt werden können,**
- 6. zu klären, wo das neue Straßenbahndepot errichtet werden könnte,**
- 7. zu prüfen, ob zwei Betriebssysteme nebeneinander sinnvoll sind, ob insbesondere Anschlüsse der Niederflurtechnik an das bestehende System technisch und wirtschaftlich zweckmäßig sind**

und sämtliche Ergebnisse den politischen Gremien vorzustellen.

- einstimmig beschlossen -

Anlage 4 zur Drucksachen-Nr. 5795/1

Kostenschätzung Planungsmittel für den Ausbau des Stadtbahnnetzes in den Jahren 2009 - 2012

Maßnahmen	2009	2010	2011	2012	Bemerkung
Hochschulcampus	211.654 €	60.042 €	-	125.445 €	2009/10 Erstellung der Planfeststellungsunterlagen 2012 Ausführungsplanung 2013 ff. Bau
Milse Ost	-	-	-	-	keine Kosten für die Stadt, da moBiel-Maßnahme
Hillegossen	5.617 €	-	231.500 €	60.000 €	2011/12 Erstellung der Planfeststellungsunterlagen
Dürkopp Tor 6	-	-	-	-	Planung wird durch Stadt und moBiel in Eigenleistung erbracht
Theesen	30.630 €	-	-	120.000 €	2009 Überarbeitung und Ergänzung der Planfeststellungsunterlagen
Heepen	140.000 €	1.060.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	2009/10 Machbarkeitsstudie 2010 ff. Beginn Entwurfsplanung
Jöllenbeck	-	-	-	500.000 €	2012 ff. Beginn der Entwurfsplanung
Sennestadt	-	-	-	500.000 €	2012 ff. Beginn der Entwurfsplanung
Summe	387.901 €	1.120.042 €	1.231.500 €	2.305.445 €	
Mittel im Haushalt	243.000 €				
Differenz	-144.901 € *				

* Deckungsvorschlag für 2009: Mittel aus Einsparungen beim Umbau Haltepunkt Wächterstraße oder beim Straßensanierungsprogramm