

# BEZIRKSVERTRETUNG JÖLLENBECK

Auszug  
aus der nichtunterzeichneten Niederschrift  
der Sitzung vom 11.10.2018

---

Zu Punkt 6  
(öffentlich)

## Ausbau des Bielefelder Stadtbahnnetzes in den Stadtbezirk Jöllenbeck (Bürgereingabe nach § 24 GO NRW v. 16.09.2018)

Beratungsgrundlage:

Drucksache: 7317/2014-2020

Herr Eichler erläutert die Bürgereingabe nach § 24 GO NRW und fasst dabei die von ihm schriftlich eingereichten 11 Punkte umfassende Begründung kurz zusammen. Der Antrag lautet:

**Bitte prüfen Sie gemäß § 24 der Gemeindeordnung NRW den Ausbau des Bielefelder Stadtbahnnetzes in den Stadtbezirk Jöllenbeck und schaffen Sie die Voraussetzungen für die Aufnahme dieses Infrastrukturprojekts in die Stadtentwicklungsplanung.**

Begründung:

1. Die Einwohnerzahl des Stadtbezirks Jöllenbeck ist in den vergangenen Jahren stark angestiegen. Heute wohnen deutlich über 20.000 Menschen in Bielefelds nördlichem Stadtbezirk, Tendenz weiter steigend. Der Wohnungsmangel, der durch das Wachstum der Stadt Bielefeld entsteht, führt in Jöllenbeck dazu, dass kontinuierlich weitere Baugebiete für das Entstehen neuer Wohnhäuser und Wohnungen ausgewiesen werden und sich so weitere Menschen in Jöllenbeck ansiedeln. Das ist eine begrüßenswerte Entwicklung, bringt es doch zusätzliches Leben, Vielfalt und Kaufkraft nach Jöllenbeck, wichtige Kriterien für eine gute Zukunft und prosperierende Entwicklung des Stadtteils.

Der hohe Stand an Wohnbevölkerung führt dazu, dass täglich eine Vielzahl Menschen von Jöllenbeck nach Bielefeld pendeln, da sie dort zur Schule gehen, studieren oder beruflich tätig sind. Die Verkehrssituation auf den Hauptstraßen ist zu den Stoßzeiten von Staus geprägt. Die Straßen sind überlastet und können zusätzlichen Verkehr aus neuen Wohngebieten nicht mehr aufnehmen. Die Bus-Shuttle-Dienste zu den Stadtbahnendhaltestellen Schildesche und Babenhausen-Süd sind in Stoßzeiten ebenfalls überlastet. Es kommt zu Verspätungen und auch zu Ausfällen von Fahrten. Zudem stehen die Busse auf der Jöllenbecker und auf der Vilsendorfer Straße in den Stoßzeiten selbst im Stau und sind somit Teil der problematischen Situation.

2. Aus den umliegenden Gemeinden pendeln viele Menschen nach Bielefeld zu ihren Arbeitsplätzen, so aus Spenge, Enger, Bünde usw. Jöllenbeck ist auch ein „Transit“-Stadtteil nach Bielefeld. Die Verkehrsstrecken müs-

sen daher auch diesen Transitverkehr aufnehmen und verkraften.

3. Die Ausstattung mit Arztpraxen und die Einkaufs-Infrastruktur wird sich in den nächsten Jahren in Jöllenbeck immer mehr ausdünnen. Die Jöllenbecker müssen sich daher für diese Dienstleistungen zukünftig verstärkt nach Bielefeld orientieren, was zusätzlichen Verkehr in Richtung des Stadtzentrums entstehen lässt. Insbesondere ältere Menschen, die selbst nicht mehr uneingeschränkt mobil sind, werden vermehrt auf öffentliche Verkehrsträger angewiesen sein. Der demographische Wandel und die weitere Alterung der Gesellschaft werden diese Entwicklung in den nächsten Jahren noch beschleunigen. Sicherlich wird die Digitalisierung durch digitale Lösungen einen Teil dieser Entwicklung auffangen. Diese werden jedoch, durch die technischen Barrieren, nur für einen Teil der Bevölkerung nutzbar sein. So werden viele Menschen auch weiterhin auf Besuche und physische Präsenz in Bielefeld angewiesen sein.

4. Jöllenbeck gehört nun schon seit vielen Jahren zum Stadtgebiet. Gefühlt ist der Stadtteil jedoch nach wie vor ein Trabant am nördlichen Rand von Bielefeld. Die Anbindung an das Stadtbahnnetz würde eine größere Nähe erzeugen und zu einer stärkeren Integration Jöllenbecks in Bielefeld führen.

5. Bielefeld plant den Bau eines Kombibades in Jöllenbeck. Für das wirtschaftliche Betreiben des Bades ist eine gute Auslastung eine notwendige Voraussetzung. Dieses wird durch eine gute und einfache Erreichbarkeit unterstützt. Eine Anbindung an das Stadtbahnnetz würde dieses sicherstellen. Ferner könnte durch eine gute Anbindung an den ÖPNV die Anzahl der Parkplätze am Bad niedriger ausgelegt werden.

6. Die Endhaltestellen Babenhausen-Süd und Schildesche sind nicht geeignet, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, da sie unter Park & Ride Gesichtspunkten ungeeignet sind. Erstens gibt es an diesen Stadtbahnendhaltestellen keine ausreichende Anzahl an PKW-Parkmöglichkeiten. Zweitens sind die beiden Endhaltestellen so dicht am Zentrum gelegen, dass sich das Umsteigen nicht mehr lohnt. Die Personen fahren dann lieber gleich mit ihrem PKW bis ins Zentrum.

7. Zum Erreichen der Klimaschutzziele muss der Individualverkehr reduziert werden. Öffentliche Verkehrsträger können das leisten. Voraussetzungen dafür sind, dass sie für die Nutzer attraktiv sind (Erreichbarkeit, Schnittstellen für P&R und Umsteigen, Taktzeiten, Fahrzeiten etc.) und sie selbst keine schädlichen Emissionen verursachen. Die Busse, die heute als Zubringer zu den Stadtbahnlinien im Einsatz sind, sind Dieselfahrzeuge und belasten die Umwelt durch Schadstoffausstoß. Eine Umstellung auf teure Elektrobusse (Anschaffungskosten 500.000 € - 600.000 €) können sich die Subunternehmen, die heute für Mobiel diese Strecken bedienen, nicht leisten. Elektrisch betriebene Stadtbahnen fahren dage-

gen klimaneutral.

8. Der Individualverkehr im Stadtzentrum soll perspektivisch um 50% reduziert werden. Dieses gelingt dann, wenn durch einen leistungsstarken ÖPNV in den Randbezirken erst gar kein Individualverkehr in Richtung Stadtzentrum entsteht.

9. Durch die Digitalisierung werden mittelfristig neue, agile Mobilitätslösungen durch Sharing und Pooling entstehen. Diese Lösungen lassen sich jedoch nicht für den Massentransport in Stoßzeiten auslegen und stellen daher keine Lösung zur Entspannung der prekären Verkehrssituation dar. Zudem haben Studien aus den USA (Boston, New York) von Anfang 2018 ergeben, dass die digitalen Sharing-Dienste den öffentlichen Nahverkehr substituieren und nicht den Individualverkehr. Durch die digitalen Sharing-Dienste wird somit der gegenteilige Effekt erzielt, statt einer Abnahme des Verkehrs nimmt der Verkehr sogar noch zu. (siehe Handelsblatt aus Juli 2018)

10. Durch E-Bikes ist eine neue Mobilitätsmöglichkeit entstanden. Aber auch dieses Verkehrsmittel ist nicht massentauglich. Das Umsteigen auf ein Fahrrad kommt wohl nur für eine kleine Gruppe der Verkehrsteilnehmer überhaupt in Frage. Erstens ist die Strecke aus Jöllenbeck und den umliegenden Gemeinden ins Stadtzentrum (mind. 8 km) zu lang. Zweitens ist das Fahrrad unter Witterungsgesichtspunkten allenfalls an schönen Sommertagen eine Alternative. Während des Winters und den Übergangsjahreszeiten, bei Regen, Schnee, Eis etc. ist es als Verkehrsmittel ungeeignet und zu gefährlich. Ferner gibt es keinen Radweg entlang der Jöllenbecker Straße und die Radfahrer sind dort permanent der Gefährdung, die durch PKW, LKW und Bus-Verkehr entsteht, ausgesetzt. Bike & Ride stellt ebenfalls keine Option dar, da die Stadtbahnen überhaupt nicht für die Aufnahme von Radfahrern und ihren Rädern ausgelegt sind und diese in Stoßzeiten nicht aufnehmen können.

11. Infrastruktur und Anbindung an das Stadtzentrum sind für Menschen, die einen Platz suchen, an dem sie sich mit ihrer Familie ansiedeln können, wichtige Kriterien für die Auswahl des Standortes ihres neuen Zuhauses. Jöllenbeck besitzt aufgrund seiner Lage im Grünen große Attraktivität vor allem für junge Familien. Der Zuzug dieser Gruppe führt zur Steigerung der Kaufkraft – das ist wichtig zur Stabilisierung des Handels – und zu einer Verjüngung des Stadtteils. Das wiederum ist wichtig für die Träger von sportlichen und kulturellen Angeboten. Ein Stadtbahnanschluss wäre ein Pro-Jöllenbeck Argument bei der Standortentscheidung.

Der Antrag wird bei allen Bezirksvertretungsmitgliedern begrüßt.

Herr Stiesch (Die Linke) bedankt sich für die Anregung. Für die Zukunft wird ein Mobilitätskonzept benötigt. Er plädiert dafür, die Stadtbahn langfristig über Jöllenbeck hinaus nach Enger und Spenge zu erweitern. Er

spricht sich für den Antrag aus.

Herr Keppler (Bündnis 90/Die Grünen) berichtet u.a., dass das Thema Stadtbahn nach Jöllenbeck bereits 66 Mal beraten wurde. Die Stadtbahn ist von vielen Jöllenbeckern gewünscht. Das Thema soll weiter im Fokus bleiben.

Herr vom Braucke verweist auf die Zuständigkeit des Bürgerausschusses. Die Erweiterung der Stadtbahn nach Jöllenbeck sei ein wichtiges Ziel auch im Hinblick auf die Schaffung von Wohnraum und Gewerbe. Die Sorgen der Anwohner des Stadtbezirks Theesen um eine Teilung durch die Stadtbahn dürfe jedoch nicht vergessen werden.

Frau Brinkmann (SPD) verweist auf den Antrag aus Januar 2016, die Trassensicherung Linie 3 der Verlängerung nach Jöllenbeck im Flächennutzungsplan festzuschreiben.

Herr Jung (CDU) und Frau Grahl (BfB) unterstützt den Antrag ebenfalls.

Herr Stiesch spricht sich dafür aus, den Antrag um einen zeitlich festgelegten Rahmen zu erweitern.

Das wird von der Bezirksvertretung nicht weiter verfolgt.

Die Bezirksvertretung fasst folgenden

**Beschluss:**

Die Bezirksvertretung empfiehlt dem Bürgerausschuss:

Bitte prüfen Sie gemäß § 24 der Gemeindeordnung NRW den Ausbau des Bielefelder Stadtbahnnetzes in den Stadtbezirk Jöllenbeck und schaffen Sie die Voraussetzungen für die Aufnahme dieses Infrastrukturprojekts in die Stadtentwicklungsplanung.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

\* BV Jöllenbeck – 11.10.2018 – öffentlich – TOP 6 –  
Drucksachennummer: 7317/2014-2020\*

-.-.-

166 Bezirksamt Jöllenbeck, 16.10.2018, 51-66 00

An

Bürgerausschuss

zur Kenntnis und ggf. weiteren Veranlassung.  
i. A.

gez.

Strobel