

Öffentlichkeitsbeteiligung zur Stadtbahn- verlängerung der Linien 1 und 3

Bielefeld (Realschule Jöllenbeck), 09.07.25

Ablauf des Abends

18:00 Uhr A | EINFÜHRUNG

- Begrüßung und Einführung
- Ablauf des Abends
- Informationen und Rahmenbedingungen
- Möglichkeit für Rückfragen aus dem Plenum

18:40 Uhr *Pause*

18:50 Uhr B | WORKSHOP AN THEMENSTÄNDEN

- Themenstände I: Variantenfächer Linie 1 und Entwicklung neuer Varianten
- Themenstände II: Variantenfächer Linie 3 und Entwicklung neuer Varianten
- Themenstände III: Kriterien für Entscheidungsfindung, weitere Hinweise für den Prozess

19:50 Uhr *Pause*

20:00 Uhr C | ZUSAMMENFASSUNG

- Dialog und Schlaglichter zu den Ergebnissen

20:20 Uhr D | ABSCHLUSS

- Ausblick und Prozess – Wie geht es weiter?
- Verabschiedung und Schlusswort

Ziele des Abends

- Frühzeitige **Information** über den Stadtbahnausbau
- Einbezug von **Ortskenntnissen** der späteren **Nutzergruppen**
- **Transparenter** Prozess
- Direkter **Austausch** mit den Planungsbüros, der Verwaltung und moBiel
- **Verbesserung** der späteren Planung

Ziele des Abends

- Frühzeitige **Information** über den Stadtbahnausbau
- Einbezug von **Ortskenntnissen** der späteren **Nutzergruppen**
- **Transparenter** Prozess
- Direkter **Austausch** mit den Planungsbüros, der Verwaltung und moBiel
- **Verbesserung** der späteren Planung

Was spricht für die eine oder andere Variante?

Welche neuen Varianten sind denkbar?



Was ist mir beim Stadtbahnausbau wichtig?

Ziele des Abends

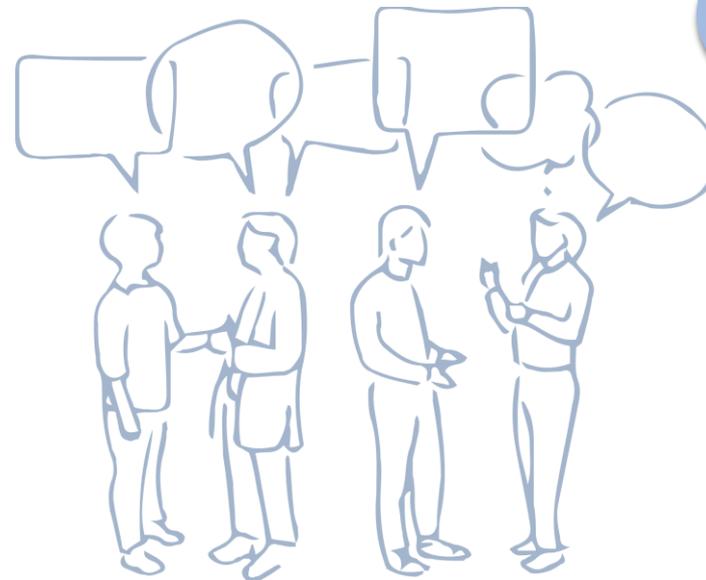
Beitreten über
slido.com
#33739



Was halten Sie davon, den ÖPNV weiter zu stärken?

Wie sind Sie heute Abend hierhergekommen?

In welchem Stadtteil sind Sie zuhause?



Informationen und Rahmenbedingungen

1. Ausgangssituation
2. Aufbau und Inhalt der dreistufigen Untersuchung
3. Bestehende Randbedingungen für die Trassenvarianten
 - Stadtbahnsystem Bielefeld
 - Weitere Anforderungen
 - Planungsraum
4. Überblick zu ersten möglichen Varianten

Ausgangssituation

Bielefeld ist das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum der von rund zwei Millionen Menschen bewohnten Region Ostwestfalen-Lippe (OWL), sowie Universitätsstadt.

In dieser Rolle kommt der **Förderung der umweltverträglichen Verkehrsarten (Umweltverbund)** eine besondere Bedeutung zu.



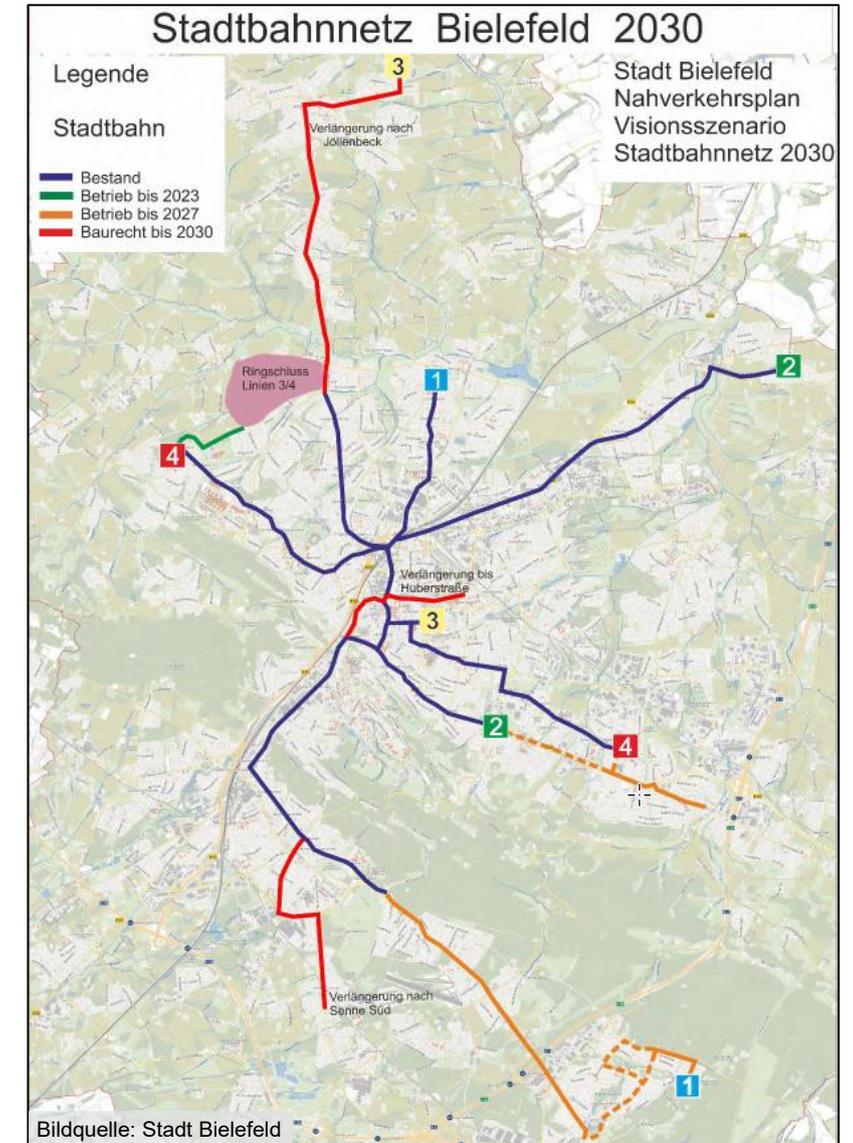
Die Stadt verfolgt dabei das Ziel, den Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehrsaufkommen von heute ca. 49 % auf 75 % zu steigern. **Hierfür muss auch der ÖPNV-Anteil deutlich erhöht werden.** Daher soll der bereits heute hohe Standard des Bielefelder Nahverkehrs mit dem Ziel weiterentwickelt werden, möglichst aus dem Bereich der heutigen MIV-Nutzer zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen.

Ausgangssituation

Der weitere Ausbau der Stadtbahn stellt hierfür ein wesentliches Instrument dar, weshalb im aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt bereits zahlreiche Maßnahmen enthalten sind.

Vor diesem Hintergrund wurde eine Studie ausgeschrieben, die mehrere Stadtbahnverlängerungen in den Bielefelder Norden untersuchen soll.

Die VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH hat langjährige Erfahrungen in der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bewertung von ÖPNV-Projekten und wurde mit der Durchführung dieser Untersuchung beauftragt.



Aufbau und Inhalt der dreistufigen Untersuchung

2025

2026

Stufe 1: Variantenfindung

- 3 Untersuchungskorridore

Erarbeitung von Varianten

- Verlängerung Linie 1
- Verlängerung Linie 3
- Verlängerung Linie 4

Bewertung

- Variantenauswahl f. Stufe 2

Stufe 2: Voruntersuchung

- 4 Varianten je Korridor

Linienführungen und Haltestellen

Entwicklung Betriebskonzepte (mit Bus)

Verkehrliche Wirkungen

Vertiefung der Bewertung

- Variantenauswahl für Stufe 3

Stufe 3: Detailuntersuchung

- 2 Varianten je Korridor

Infrastrukturmaßnahmen und -kosten

Detaillierte Betriebskonzepte (mit Bus)

Verkehrliche Wirkungen

Bewertung und Sensitivitätsbetrachtung

- Nutzen-Kosten-Verhältnis d. Varianten

Bestehende Randbedingungen für die Trassenvarianten

Stadtbahnssystem Bielefeld

- Meterspur
- Gleisbögen mit **Mindestradius 30 m**
- Gleise mit **maximaler Längsneigung von 6 %**
- Oberleitung 750 V Gleichstrom



Bestehende Randbedingungen für die Trassenvarianten

Stadtbahnssystem Bielefeld

- Meterspur
- Gleisbögen mit **Mindestradius 30 m**
- Gleise mit **maximaler Längsneigung von 6 %**
- Oberleitung 750 V Gleichstrom
- Fahrzeuge erfordern **Hochbahnsteige** (86 cm ü. SO)
- Bahnsteige müssen i. d. R. 70 m lang sein, damit zwei aneinander gekuppelte Fahrzeuge halten können
- Bei beidseitig längs angeschlossenen Rampen ergibt sich somit eine nötige **Haltestellenlänge von ca. 100 m**
- Mittelbahnsteige benötigen eine **Breite von mindestens 4,10 m**, Seitenbahnsteige von mindestens 3 m



Bestehende Randbedingungen für die Trassenvarianten

Weitere Anforderungen

Bahnkörper:

- Erfordernis einer **2-gleisigen Trasse**
- Mindestbreite 2-gleisiger Bahnkörper **6,50 m**
- Führung möglichst überwiegend **getrennt vom Kfz-Verkehr** (z. B. besonderer Bahnkörper), bei engen Verhältnissen straßenbündig mit dynamischer Straßenraumfreigabe



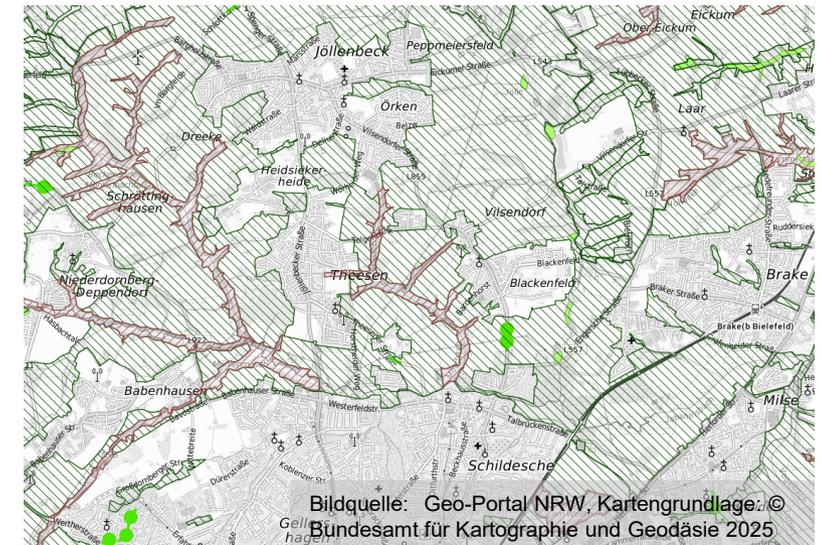
Bildquelle: VWI

Berücksichtigung der anderen Verkehrsarten, u. a.:

- Schaffung von attraktiven Verknüpfungen (**B+R und P+R**)
- Radverkehrskonzept Stadt Bielefeld

Berücksichtigung von Schutzgebieten, u. a.:

- Z. B. Naturschutzgebiete Moorbachtal und Mühlenmasch
- Geschützte Biotope

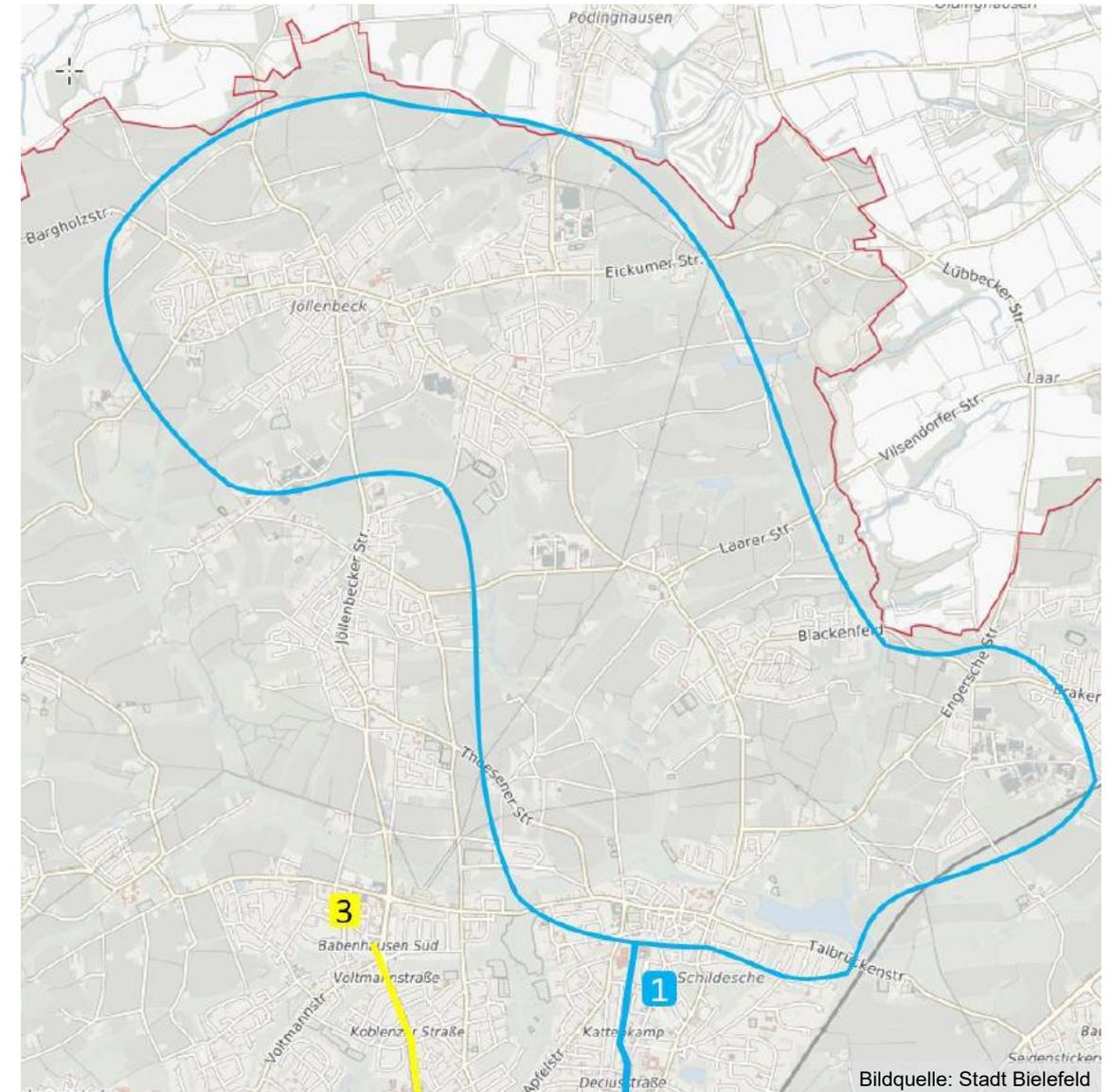


Bildquelle: Geo-Portal NRW, Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2025

Bestehende Randbedingungen für die Trassenvarianten

Planungsraum Linie 1

- Verlängerung von Schildesche in mehrere Richtungen möglich:
 - Brake West
 - Vilsendorf/Jöllenbeck
- Führung bis mindestens Einmündung Vilsendorfer Str./Engersche Str.
- Verknüpfung mit Verlängerung der Linie 3 in Richtung Jöllenbeck ist grundsätzlich eine Option
- Perspektivische Weiterführungsoptionen, z. B. Richtung Spenge oder Enger, sind bei der Variantenentwicklung im Blick zu behalten



Bestehende Randbedingungen für die Trassenvarianten

Planungsraum Linie 3

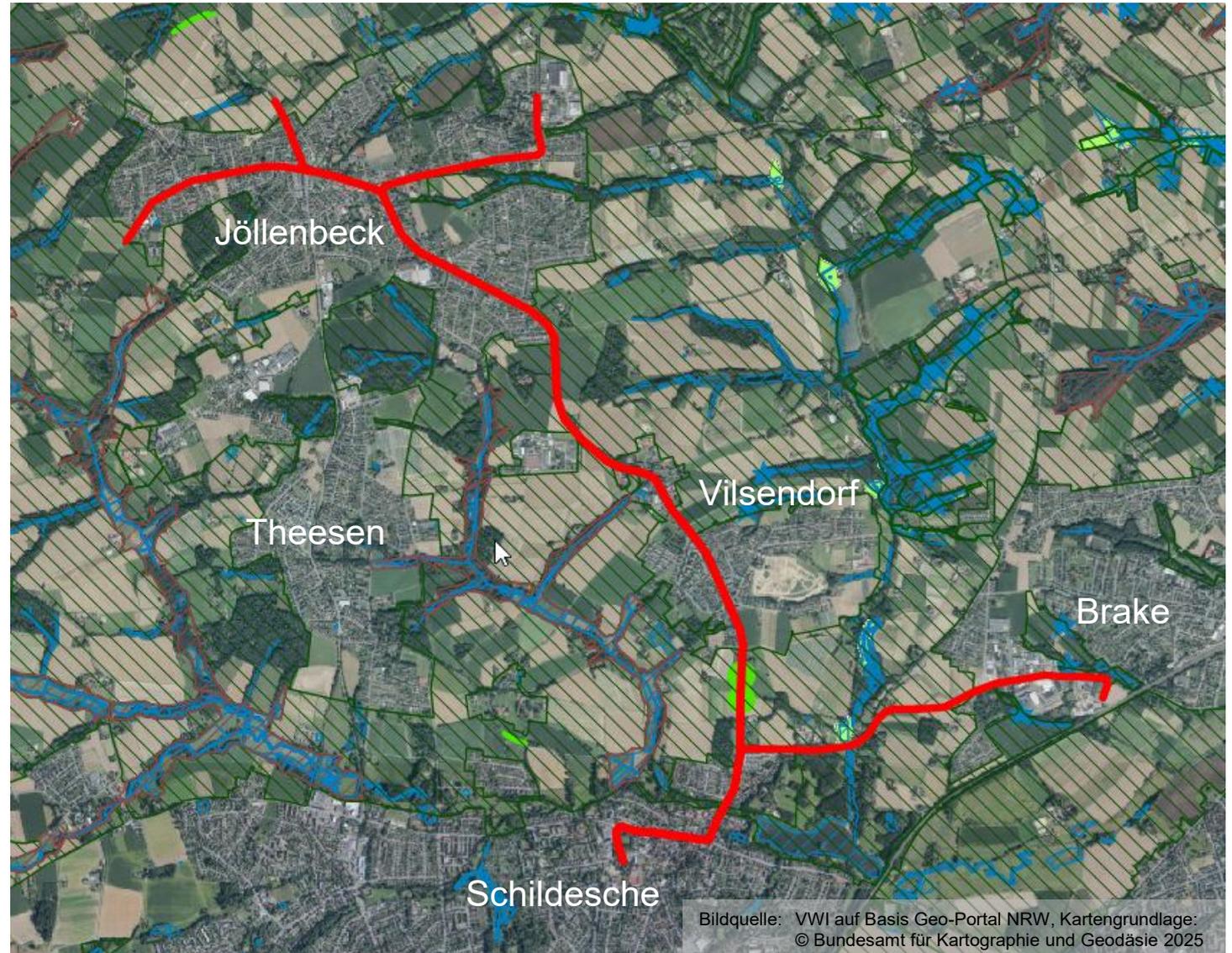
- Verlängerung von Babenhausen Süd in Richtung Theesen/Jöllenbeck
- Anschluss an vorhandene Stadtbahntrasse auf Jöllenbecker Str. nördlich Haltestelle Voltmannstr. (nach deren barrierefreien Umbau)
- Bis Theesen wird eine Führung über die Jöllenbecker Straße vorausgesetzt
- Verknüpfung mit Verlängerung der Linie 1 in Richtung Jöllenbeck ist grundsätzlich eine Option
- Perspektivische Weiterführungsoptionen, z. B. Richtung Spenge oder Enger, sind bei der Variantenentwicklung im Blick zu behalten



Überblick zu ersten möglichen Varianten

Linie 1

- Variante A bis Jöllenbeck West über Vilsendorf und Örken
- Variante B bis Jöllenbeck Nord über Vilsendorf und Örken
- Variante C bis Jöllenbeck Oberlohmannshof über Vilsendorf und Örken
- Variante D bis Brake West
- Frühere Linienenden sind denkbar (z. B. in Vilsendorf oder Örken)



Überblick zu ersten möglichen Varianten

Linie 3

- Variante A bis Jöllenbeck West über Beckendorfstraße
- Variante B bis Jöllenbeck Nord über Spenger Straße
- Variante C bis Jöllenbeck Oberlohmannshof über Dorfstraße und Eickumer Straße
- Erschließung von Örken primär durch Varianten für Verlängerung Linie 1



Workshop an Themenständen



Variantenfächer Linien 1 und 3

...Vor- und Nachteile möglicher Varianten
...mögliche neue Varianten

Kriterien und Hinweise

...Prinzipien für die Variantenauswahl
...Hinweise für den Prozess

Workshop an Themenständen

Was spricht für die eine oder andere Variante?

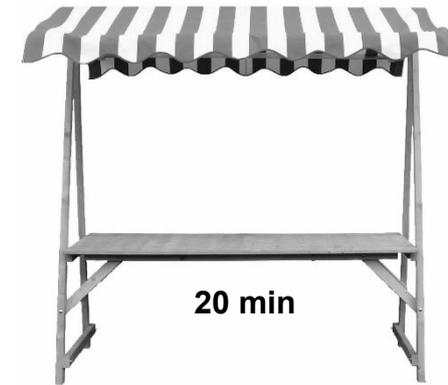


Variantenfächer Linien 1 und 3
...Vor- und Nachteile möglicher Varianten
...mögliche neue Varianten

Welche neuen Varianten sind denkbar?

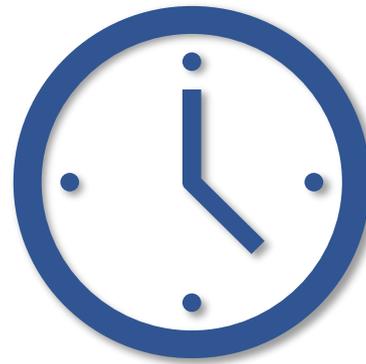


Was ist mir beim Stadtbahnausbau wichtig?



Kriterien und Hinweise
...Prinzipien für die Variantenauswahl
...Hinweise für den Prozess

Workshop an Themenständen



10 Minuten Pause.

Workshop an Themenständen

Was spricht für die eine oder andere Variante?

Welche neuen Varianten sind denkbar?

Was ist mir beim Stadtbahnausbau wichtig?



Variantenfächer Linie 4

...Vor- und Nachteile möglicher Varianten
...mögliche neue Varianten

Kriterien und Hinweise

...Prinzipien für die Variantenauswahl
...Hinweise für den Prozess



Bitte Themenstand wechseln.

Workshop an Themenständen

Was spricht für die eine oder andere Variante?

Welche neuen Varianten sind denkbar?

Was ist mir beim Stadtbahnausbau wichtig?



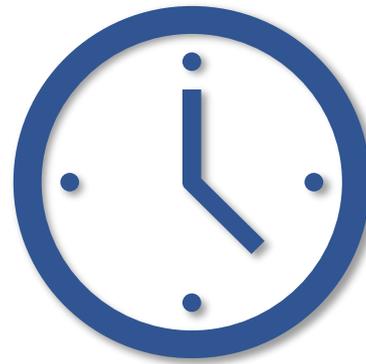
Variantenfächer Linie 4

...Vor- und Nachteile möglicher Varianten
...mögliche neue Varianten

Kriterien und Hinweise

...Prinzipien für die Variantenauswahl
...Hinweise für den Prozess

Workshop an Themenständen



10 Minuten Pause.

Workshop an Themenständen



Zusammenfassung im Plenum.

Ausblick und Prozess

Wie geht es weiter?

- Auswertung und Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Berücksichtigung der Ergebnisse für die weitere Variantenentwicklung sowie das zugrunde zulegende Bewertungssystem
- Bewertung der Varianten zunächst für jeden Korridor separat (Linie 1 – Linie 3 – Linie 4)
- Zum Abschluss von **Stufe 1 (Variantenentwicklung)** Empfehlung von vier Varianten je Planungskorridor
- **Stufe 2 (Voruntersuchung)** voraussichtlich von Herbst 2025 bis Anfang 2026 mit Empfehlung von zwei Varianten je Planungskorridor für Stufe 3
- **Stufe 3 (Detailuntersuchung)** voraussichtlich mit Abschluss im Verlauf von 2026 mit Ausgabe eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses für alle Varianten → **Wesentliches Kriterium für Förderwürdigkeit und Fortsetzung der Planungen**

Ziele des Abends

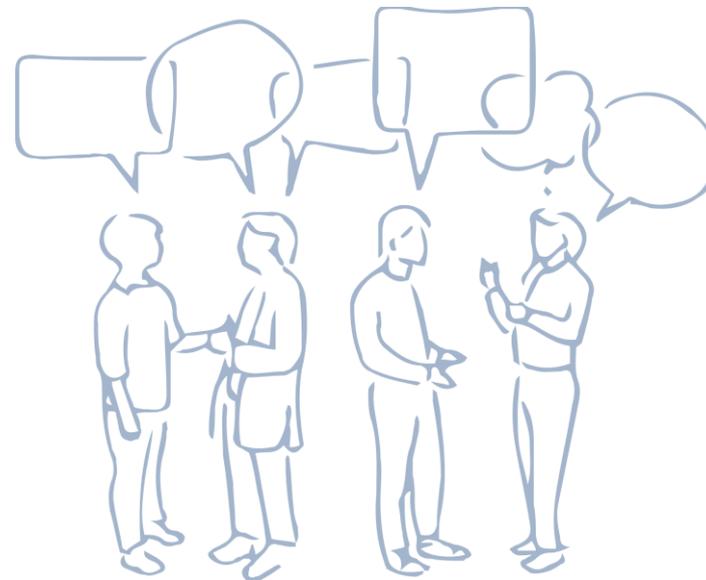
- Frühzeitige **Information** über den Stadtbahnausbau
- Einbezug von **Ortskenntnissen** der späteren **Nutzergruppen**
- **Transparenter** Prozess
- Direkter **Austausch** mit den Planungsbüros, der Verwaltung und moBiel
- **Verbesserung** der späteren Planung

Ziele des Abends

Beitreten über
slido.com
#33739



Ihre Rückmeldung
zu heute Abend.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH

Anschrift: Torstraße 20, 70173 Stuttgart

Telefon: 0711 894602-0, Telefax: 0711 894602-49

Email: post@vwi-stuttgart.de

Homepage: www.vwi-stuttgart.de