

„Stadtbahnverlängerung in den Norden“ - Fragen + Antworten Öffentlichkeitsbeteiligung

Dialogkarten zur Linie 4 → Babenhausen Süd | 24. März 2026

Die 1,5 Meter breiten Fahrrad-Schutzstreifen sollten nicht ebenerdig mit der Straße sein, sondern mit den Fußgängern. Vergleichbar mit dem niederländischen Konzept.

Bei den Planungen müssen die in Deutschland gültigen technischen Regelwerke eingehalten werden. Ein 1,5 Meter breiter Rad-Schutzstreifen darf demnach nicht als Hochbord angelegt werden. Dafür wären zwei Meter Breite vorzusehen. Die Platzverhältnisse geben diese Breite jedoch nicht immer her. Daher werden an einigen Stellen Rad-Schutzstreifen der Breite 1,5 Meter auf Fahrbahn-Niveau geplant.

Vote für Variante 3

Für mich ist entscheidend, wie viel Fläche neu versiegelt werden muss für welche Variante. Die beschlossene Verlängerung bis zur Schloßhofstraße ist schon sehr verbrauchend.

Bei den Planungen wird Wert darauf gelegt möglichst wenig zusätzliche Fläche in Anspruch zu nehmen und den bereits bestehenden Straßenraum zu nutzen. Wo möglich, sollen Gleisanlagen als Rasengleise angelegt werden.

Die Anregung, auch im Plenum zu diskutieren, unterstütze ich. Das ist zwar aufwändig, aber unterstützt die Meinungsbildung sehr viel mehr als Einzelgespräche, bei denen niemand weiter zuhören kann.

Aufbauend auf den Erfahrungen aus vergangenen Veranstaltungen, in denen sich gezeigt hat, dass nur ein kleiner Kreis an einer großen Plenums-Debatte teilnimmt, planen wir auch für die Zukunft keine Plenums-Diskussionen. Wir nehmen Ihr Feedback jedoch ernst und werden prüfen, ob wir andere Formate zur Gruppen-Diskussion anbieten können.

Bitte nicht die Umwelt vergessen! Ökosystem-Dienstleistungen berücksichtigen! Da, wo Versiegelung entsteht(?), bauen und nicht in die „Naherholung“!

Bei den Planungen werden die Auswirkungen auf Umwelt und Natur mit berücksichtigt.

Inwiefern ist eine begleitende Umwelt-Betrachtung bereits in Phase 3 der Bewertung sinnvoll/durchführbar?

Bei den Planungen werden die Auswirkungen auf Umwelt und Natur von Anfang mitberücksichtigt. Dies wird in der dritten Phase der Varianten-Bewertung weiterhin der Fall sein.

Danke, die für uns arbeiten.

Fragen sollten im Gesamt-Plenum gestellt und beantwortet werden!

Aufbauend auf den Erfahrungen aus vergangenen Veranstaltungen — in denen sich gezeigt hat, dass nur ein kleiner Kreis an einer großen Plenums-Debatte teilnimmt — planen wir auch für die Zukunft keine Plenums-Diskussionen. Wir nehmen Ihr Feedback jedoch ernst und werden prüfen, ob wir andere Formate zur Gruppen-Diskussion anbieten können.

Zukünftige Anbindung über Jöllenberg möglich

Dialogkarten zur Linie 1 bzw. 3 → Jöllenbeck | 25. März 2026

Durch Theesen, wegen der sehr breiten Seitenstreifen (ehem. Kleinbahntrasse). Eventuell gemischte Bürgersteig- und Radwegführung.

Ein sehr breiter Straßen-Querschnitt wird sich voraussichtlich positiv auf die jeweilige Varianten-Bewertung auswirken. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wird durch den Gutachter ein Vorschlag für eine Vorzugsvariante erarbeitet. Im Bereich Theesen ist nach aktuellem Stand eine gemischte Führung von Fuß- und Radverkehr auf der östlichen Straßenseite vorgesehen.

Planung Haltestellen im Bereich Horstheide und Homannsweg. Erreichbarkeit, Fußweg, in Nähe der Wohngebiete. Idea, wo sie jetzt sind. Park-and-Ride.

Momentan sind die zukünftigen Haltestellen nördlich der Straße Homannsweg sowie südlich des Wörheider Wegs vorgesehen. Die endgültige Festlegung der Haltestellen-Standorte ist jedoch noch nicht erfolgt. Maßgeblich hierfür ist, dass wir möglichst viele Gebäude auf der Strecke erreichen möchten (Fachbegriff: Erschließungswirkung). Die Einrichtung von P+R-Anlagen an geeigneten Stellen wird im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung mitgedacht.

Bei der Planung der Verlängerung der Linie 3 vermisste ich leider die Beteiligung von Straßen NRW (insb. was den Streckenabschnitt Jöllenbecker Straße Richtung Theesen angeht). Wann findet eine Beteiligung der Straßen NRW statt?

Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung geht es primär darum, baulich und wirtschaftlich darstellbare Trassen-Varianten zu definieren und jeweils eine Vorzugsvariante zu bestimmen. Die Beteiligung von Straßen.NRW ist erst im Rahmen der Vorplanung vorgesehen, sie schließt an die Machbarkeitsuntersuchung an.

Bitte beachten, dass Wechsel von Radwegen auf die andere Straßenseite gefährlich und mindestens sehr unbequem sein können. Ansonsten ganz vielen Dank! Insbesondere Verlängerung der Linie 3 wäre ein echter Gewinn für Bielefeld!

Bei der Aufteilung des Straßen-Querschnitts wird darauf geachtet, dass sich die Führungsformen für alle Verkehrsarten im Streckenverlauf nicht oft ändern. Ist es für die Planung jedoch erforderlich, die Radwegführung innerhalb eines Straßenzuges zu ändern, so wird in den weiteren Planungsschritten auf eine sichere und komfortable Quermöglichkeit für den Radverkehr geachtet.

Haltestelle Dorfstraße ersetzen durch zwei Einzel-Haltestellen Jöllenbeck Zentrum (Zeichnung: Haltestellen eingezeichnet auf Mitte der Dorfstraße und Mitte der Amtsstraße)

Die Positionierung der Haltestellen wird in den weiteren Schritten der Machbarkeitsuntersuchung konkretisiert. Es wird fortlaufend auf mögliche, besser geeignete Alternativen hin überprüft. Maßgeblich hierfür ist, dass wir möglichst viele Gebäude auf der Strecke erreichen möchten (Fachbegriff: Erschließungswirkung).

Einspurige Schleife um Oberlohmannshof herum, V3-6 und V3-7 miteinander verbinden. Einspurig durchs Blackenfeld

Bei einer eingleisigen Führung der Stadtbahn ist der Platzbedarf nicht zwangsläufig geringer als bei einer zweigleisigen Führung. Dies liegt vor allem daran, dass bei einer eingleisigen Führung zwangsläufig ein besonderer Bahnkörper (also unabhängig vom Kfz-Verkehr) benötigt wird. Die Stadtbahn fährt ansonsten in eine Richtung im Gegenverkehr. Zudem bestehen betriebliche Nachteile, weshalb einspurige Strecken-Abschnitte nicht weiter betrachtet werden.

Bitte auch prüfen, ob eine Verlängerung der Linie 3 über Theesen und Vilsendorf nach Jöllenbeck möglich ist. Bitte Stadtbahnbeet nach Möglichkeit begrünen.

In der Untersuchungsstufe 1 wurden alle Vorschläge zur Linien-Führungen geprüft. Eine Führung der Linie 3 analog zur Verlängerung der Linie 1 (Querverbindung über die Straße am Telgenbrink) wird als nicht zielführend angesehen. In diesem Fall würde der Stadtteil Vilsendorf kaum für Fahrgäste erschlossen werden. Aufgrund der nicht direkten Linienführung wurde von einer tiefgehenden Prüfung Abstand genommen.

Eine Lösung für die Anbindung Jöllenbeck über Jöllenbecker Straße. Tunnel bitte berücksichtigen.

Auf Basis dieses Feedbacks und anderen Rückmeldungen während der Veranstaltungen, werden wir einen Tunnel im Bereich Schildesche prüfen.

Um die Linie 1 via Vilsendorf möglich zu machen, prüfen Sie bitte eine Unterquerung der Westerfeldstraße in Höhe des Schulneubaus und eine Weiterführung quasi auf der alten Kreisbahntrasse mit Verschwenkung auf die Vilsendorfer Straße am Bebauungsende. Danke.

Eine unterirdische Führung im Schildescher Zentrum wird auf Basis dieses Feedbacks und anderer Rückmeldungen während der Veranstaltungen geprüft. Nördlich des Zentrums liegt der Johannisbach mit entsprechenden natur- und landschaftsräumlichen Belangen, die zu berücksichtigen sind.

Die Straßenbahn durch Jöllenbeck und über die Eickumer Straße sollte gegebenenfalls nur einspurig verlaufen. Darüber hinaus würde ein „Loop“ über Pödinghausen (V3-6 u. V3-7) die Möglichkeit bieten, direkt über den alten Bahndamm zu gehen.

Eine ringförmige Trassenführung erzeugt eine gute Erschließung, führt aber zu erheblichen Verlängerungen der Reisezeit. Der Grund sind die Pufferzeit an einer Haltestelle des Rings, daher ist von einer solchen Variante nur wenig zu erhoffen.

Es gab kürzlich in der Neuen Westfälischen Zeitung einen Artikel zum Ausbau der Linie 4 → Dürerstraße mit einer Kostenangabe pro m Strecke. Irre teuer! Warum kann man davon abgeleitet nicht bereits einen Kostenrahmen geben für die Verlängerung der Linie 3 bis Jöllenbeck, ca. 7 Kilometer?

Bisher wurden die Varianten nur auf ihre grundsätzliche bauliche Machbarkeit und die jeweiligen Vor- und Nachteile untersucht. Auf dieser Grundlage werden die jeweils besten Varianten pro Korridor ausgewählt und anschließend vertiefend untersucht. Im nächsten Schritt der Machbarkeitsuntersuchung werden für die verbliebenen Varianten auch erste Kosten-Schätzungen erstellt, um die Wirtschaftlichkeit beurteilen zu können.

In Schildesche sollte für eine Erweiterung der Linie 1 unbedingt eine (oder mehrere) Variante(n) mit Tunnel geprüft werden, denn durch Bund, Land und EU können Fördermittel von 90 - 95% der Kosten genutzt werden.

Auf Basis dieses Feedbacks und Rückmeldungen während der Veranstaltungen, werden wir einen Tunnel im Bereich Schildesche prüfen.

Kombination von Linie 1 und 3, z. B. L1 nach Vilsendorf und L3 nach Jöllenbeck oder L3 nach Theesen und L1 nach Jöllenbeck

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie werden Kombinationsmöglichkeiten der unterschiedlichen Verlängerungsoptionen geprüft.

Wie soll die Parksituation gestaltet werden: Park + Ride wo?!

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie werden Möglichkeiten für P+R sowohl entlang der Trasse als auch an den Endpunkten untersucht. Hierbei wird das städtische P+R-Konzept mitberücksichtigt.