



# Stadtbahnverlängerung Nord – Veranstaltung zur Linie 4

**Max-Planck-Gymnasium  
Bielefeld, 24.03.26**



# Ablauf des Abends

---

## 18:00 Einführung

- Begrüßung
- Ablauf des Abends
- Interviewrunde

## 18:20 Zwischenergebnisse

- Ziel und Ablauf der Untersuchung
- Rückblick auf die Stufe 1 der Planung
- Infrastrukturplanung
- Betriebskonzepte
- Verkehrliche Wirkungen

## 18:40 Workshop an den Themenständen

## 19:10 Zusammenfassung und Ausblick

- Zusammenfassung der Erkenntnisse im Plenum
- Nächste Schritte: Bewertung und Finanzierung von Nahverkehrsprojekten

## 19:40 Abschluss

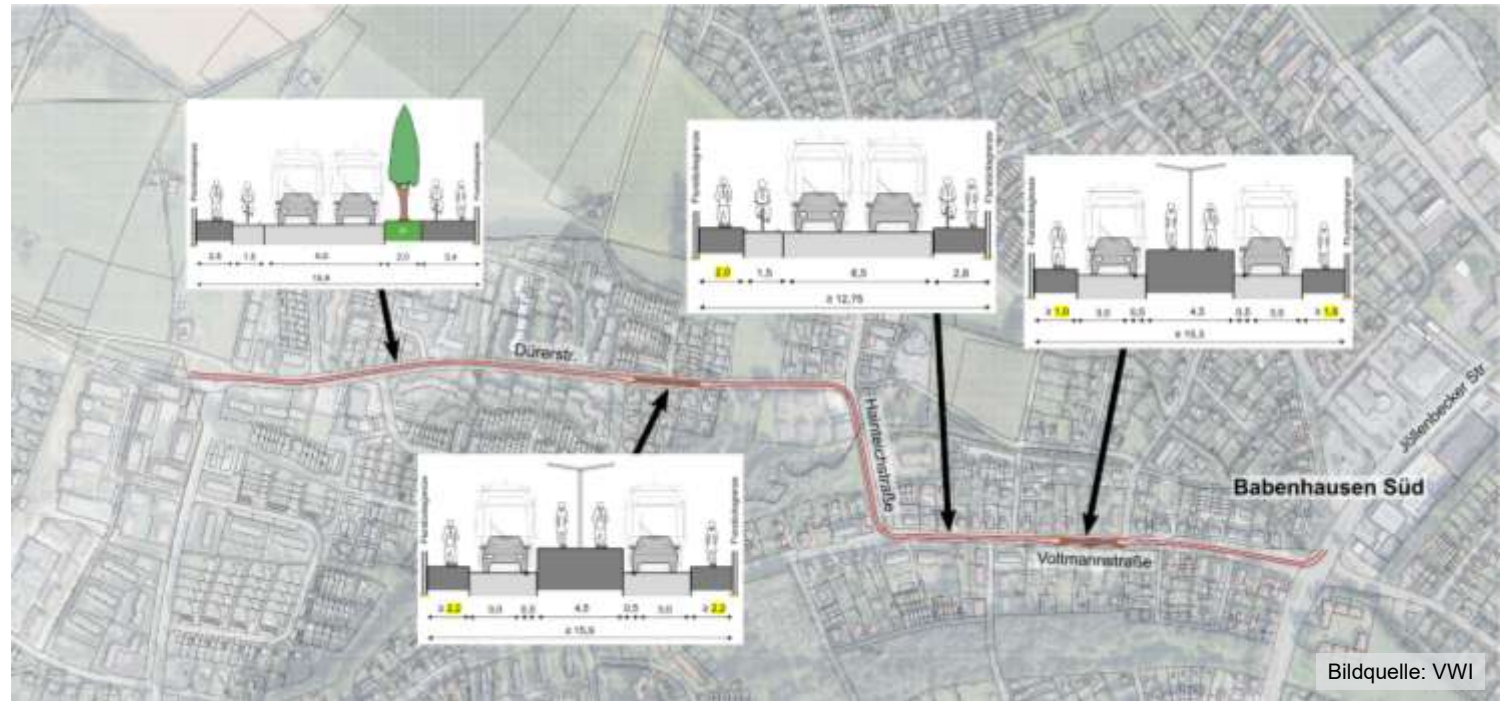
- Verabschiedung und Schlusswort
- Möglichkeit zur Nachlese an den Themenständen

# Interviewrunde

Fragen an:

- Christiane Zier, Bezirksbürgermeisterin Stadtbezirk Dornberg
- Gerd Peter Grün, Bezirksbürgermeister Stadtbezirk Schildesche
- Martin Adamski, Dezernent für Umwelt, Mobilität, Klimaschutz und Gesundheit
- Kristina Busch, Leiterin der Verkehrsplanung der moBiel





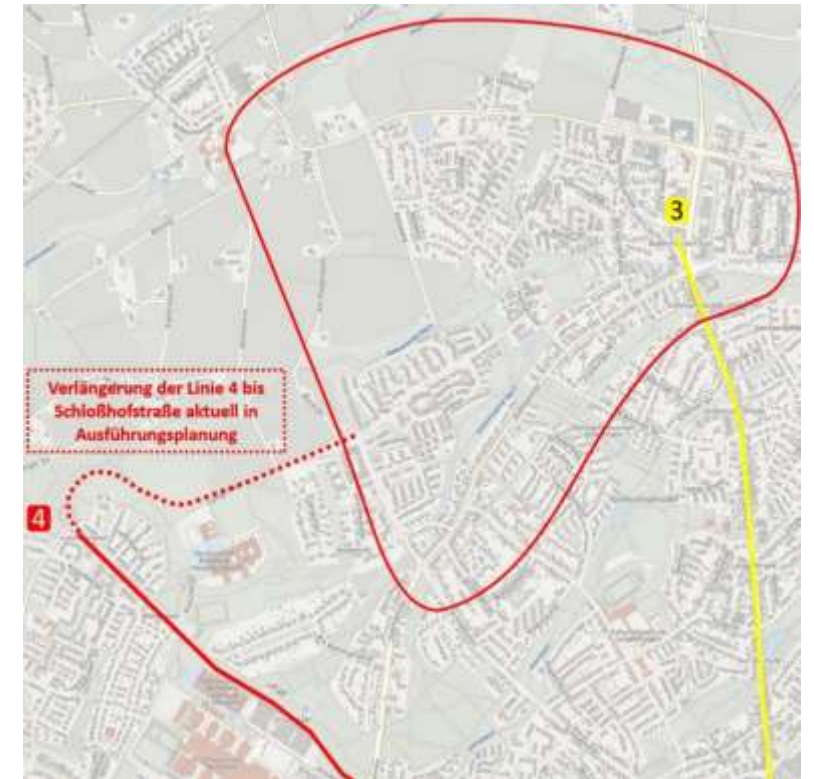
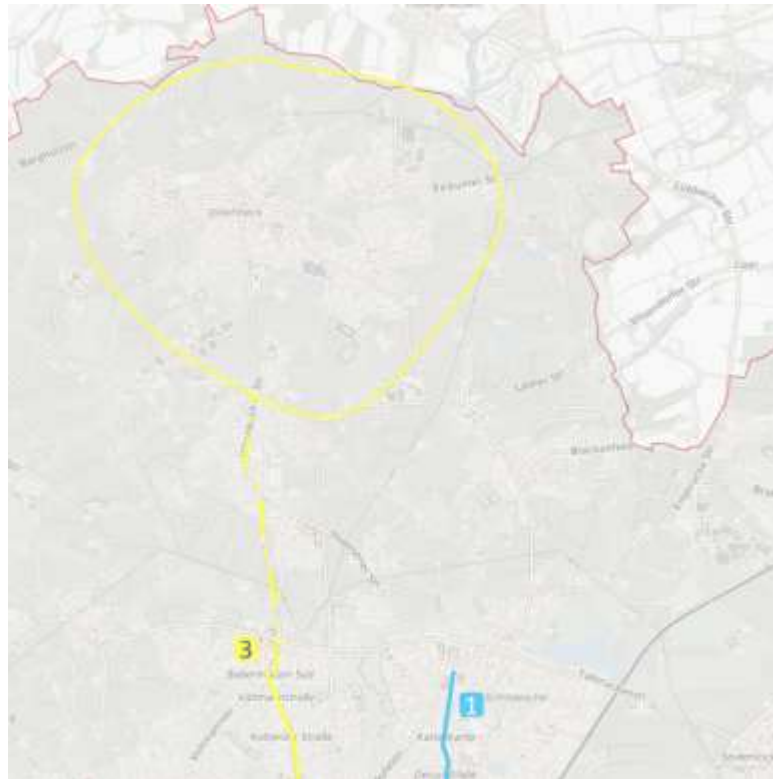
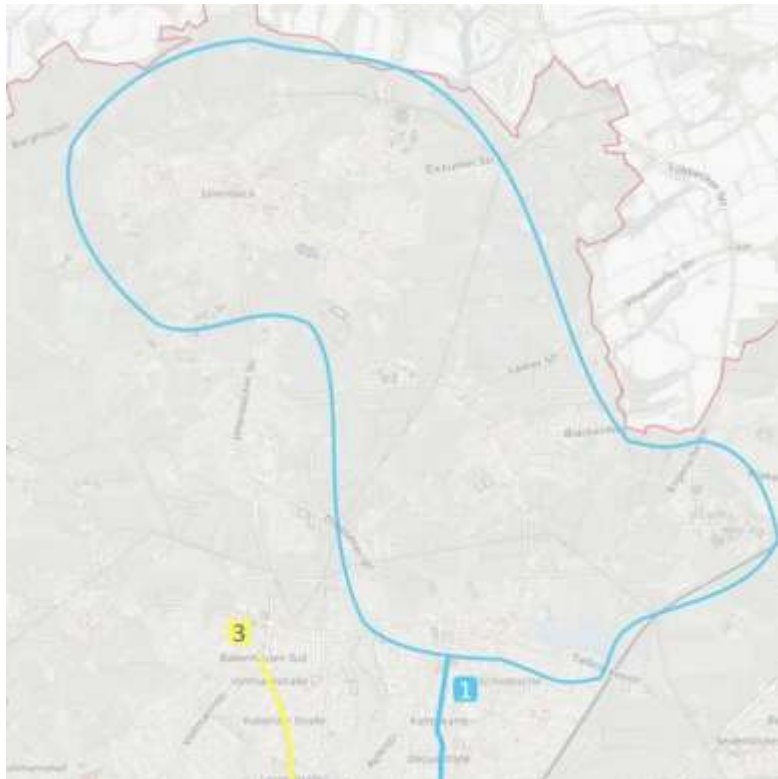
## Zwischenergebnisse der Untersuchung

Stadtbahnverlängerung Nord – Veranstaltung zur Linie 4  
Bielefeld, 24.03.26

Christian Wieder, Patrick Wernhardt

# Ziel der Untersuchung

- Die Stadt Bielefeld hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) am Gesamtverkehrsaufkommen auf 75 % zu erhöhen.
- Um dieses Ziel zu erreichen, soll der ÖPNV weiter ausgebaut werden.
- Im Rahmen dieser Untersuchung soll eine Verlängerung der im Norden endenden Stadtbahnlinien geprüft werden.



# Aufbau der Untersuchung

## Stufe 1: Variantenfindung

- März 2025 – Oktober 2025
- Entwicklung einer Vielzahl von Trassenvarianten
- Festlegung von 5 Varianten für die Bewertung
- Auswahl von 4 Varianten für Stufe 2

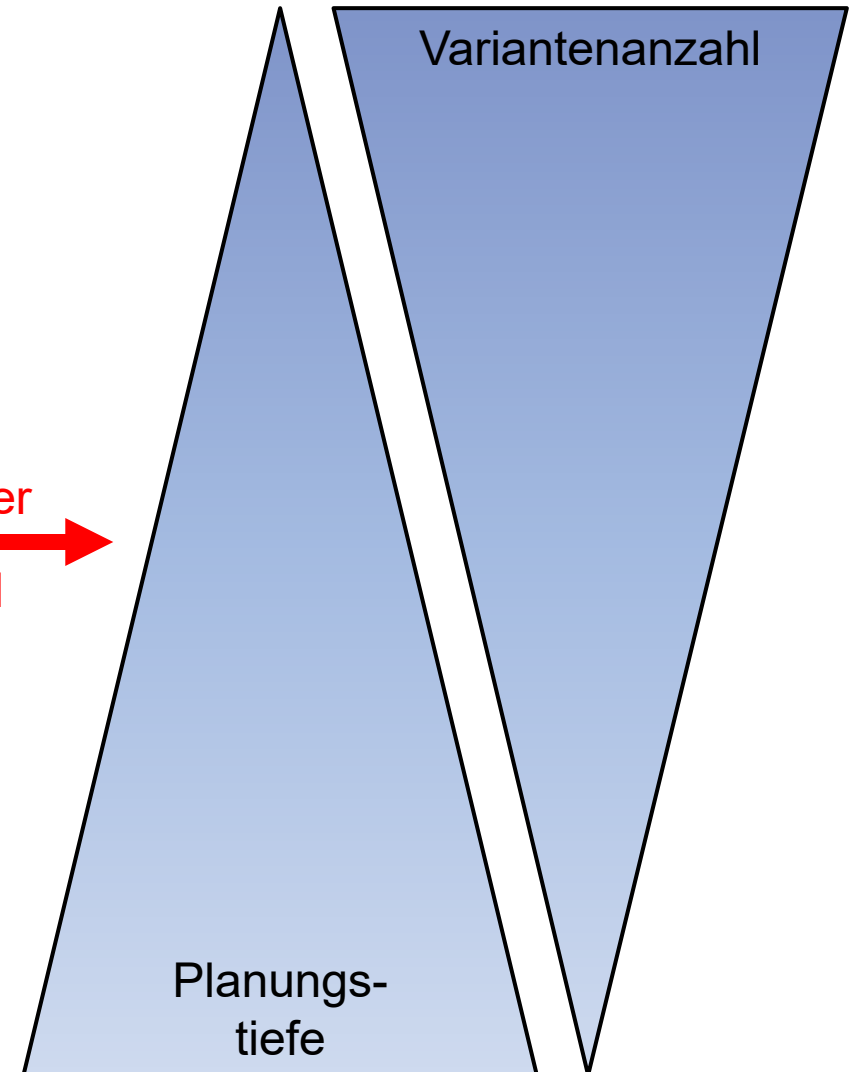
## Stufe 2: Voruntersuchung

- Oktober 2025 – vsl. April 2026
- Grobtrassierung und Querschnitte
- Betriebskonzepte und verkehrliche Wirkungen
- Bewertung und Auswahl von 2 Varianten für Stufe 3

## Stufe 3: Detailuntersuchung

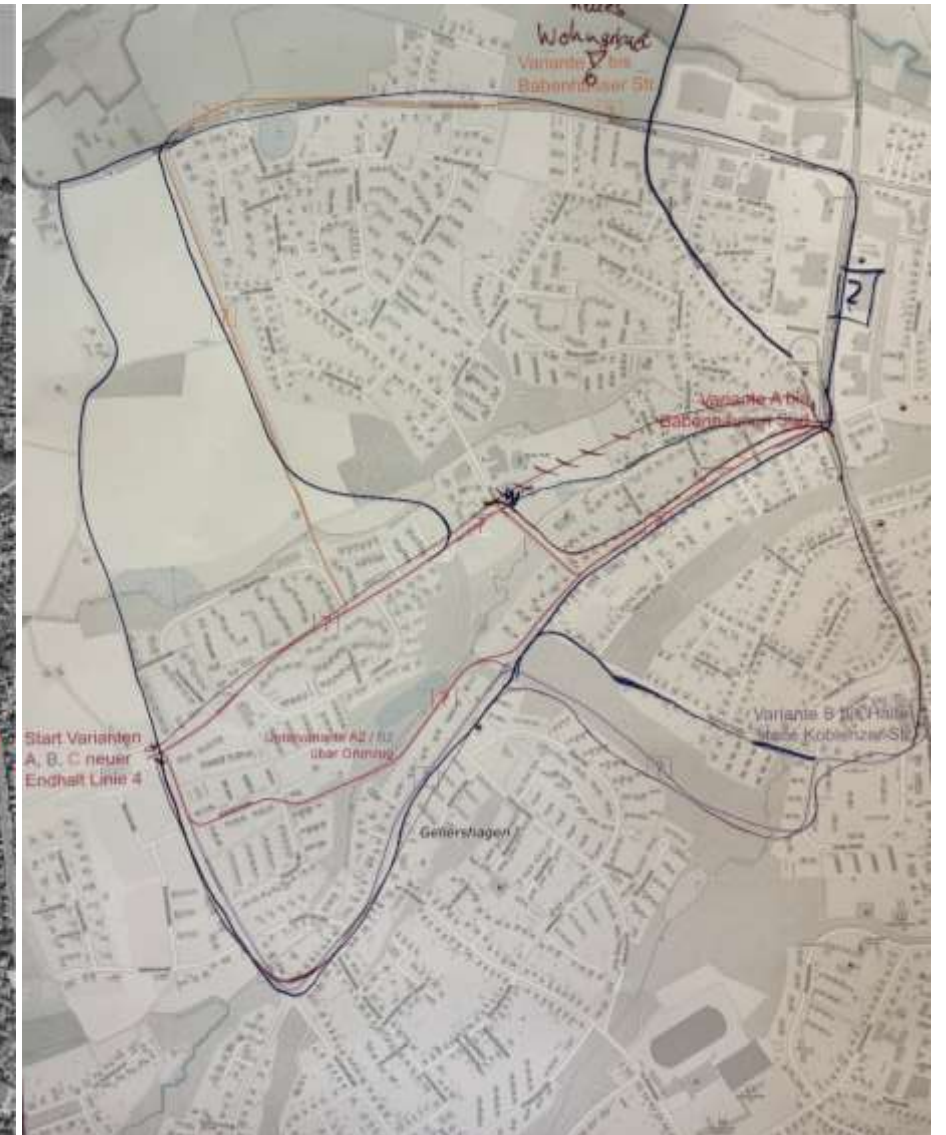
- vsl. April 2026 – September 2026
- Trassierung und Kostenermittlung
- det. Betriebskonzepte und verkehrliche Wirkungen
- Nutzen-Kosten-Bewertung

aktueller  
Stand →



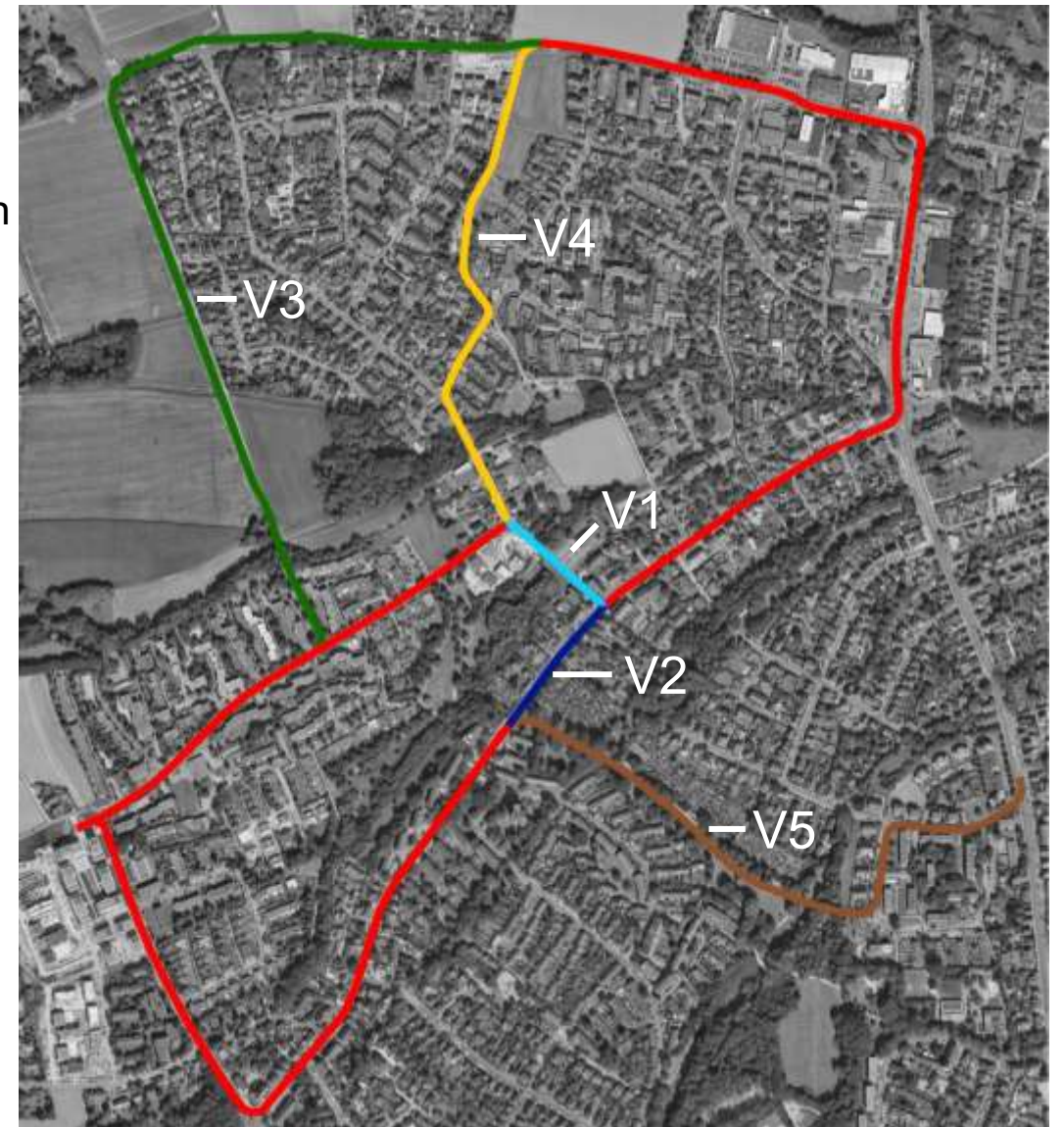
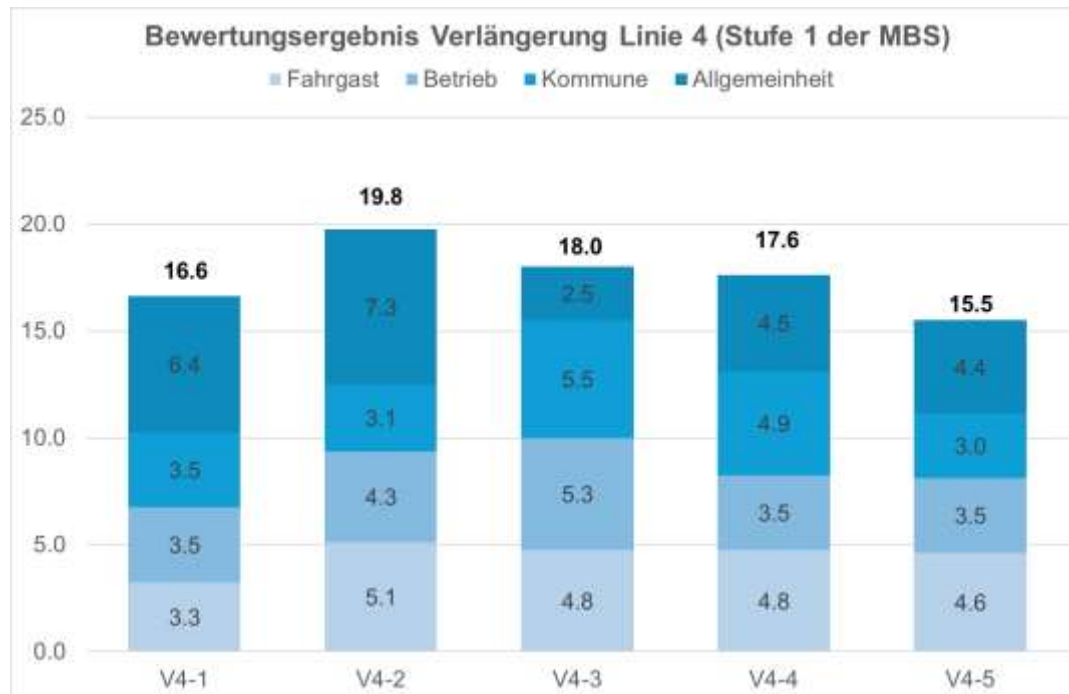
# Stufe 1 – Variantenfindung

- Zu Beginn von Stufe 1 wurden zunächst eine Vielzahl von Varianten entwickelt.
- Diese Varianten wurden in einem ersten Öffentlichkeitsworkshop im Juli 2025 vorgestellt.
- Im Rahmen des Workshops konnten Anmerkungen zu den Varianten gemacht und weitere Varianten vorgeschlagen werden.



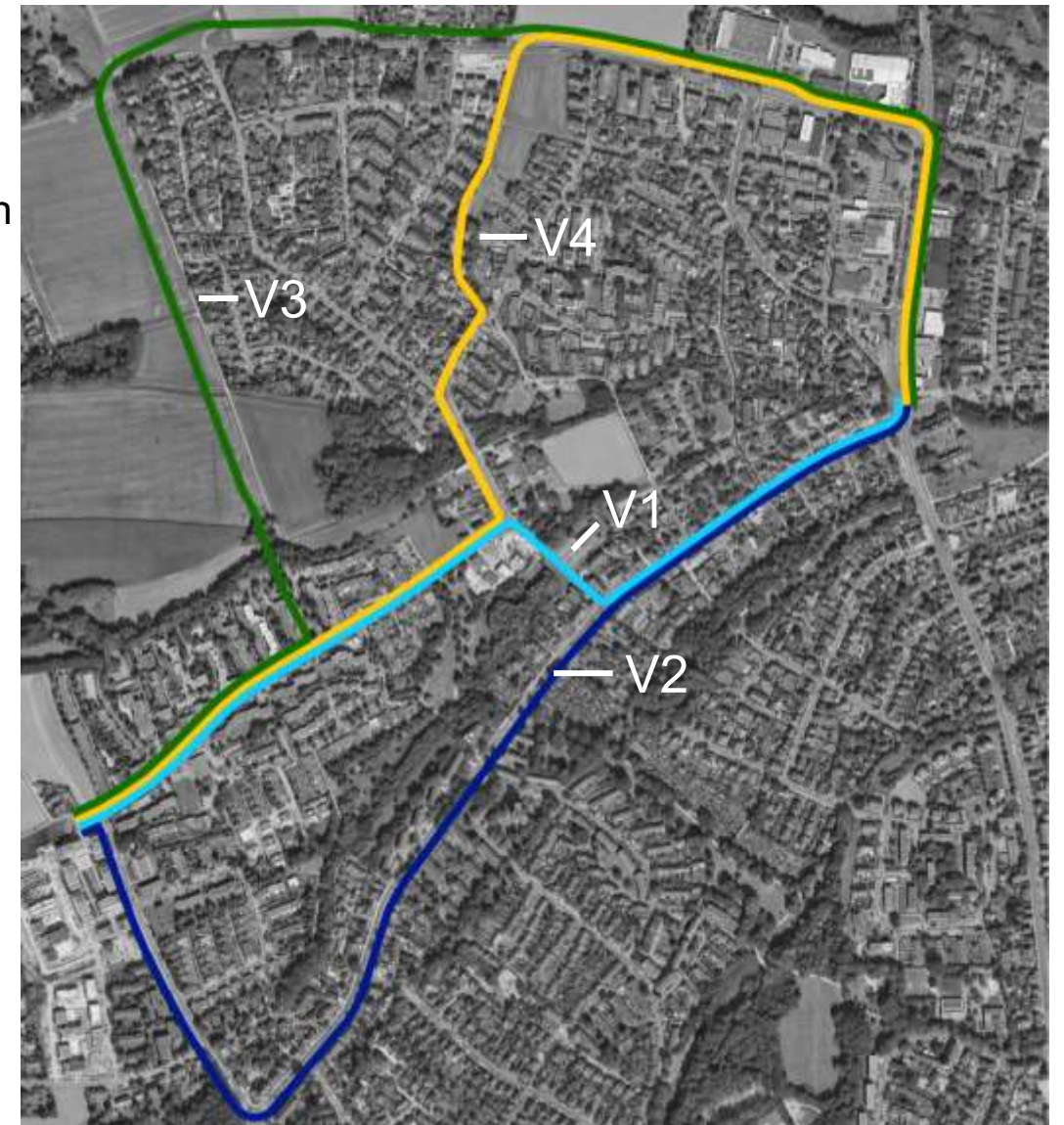
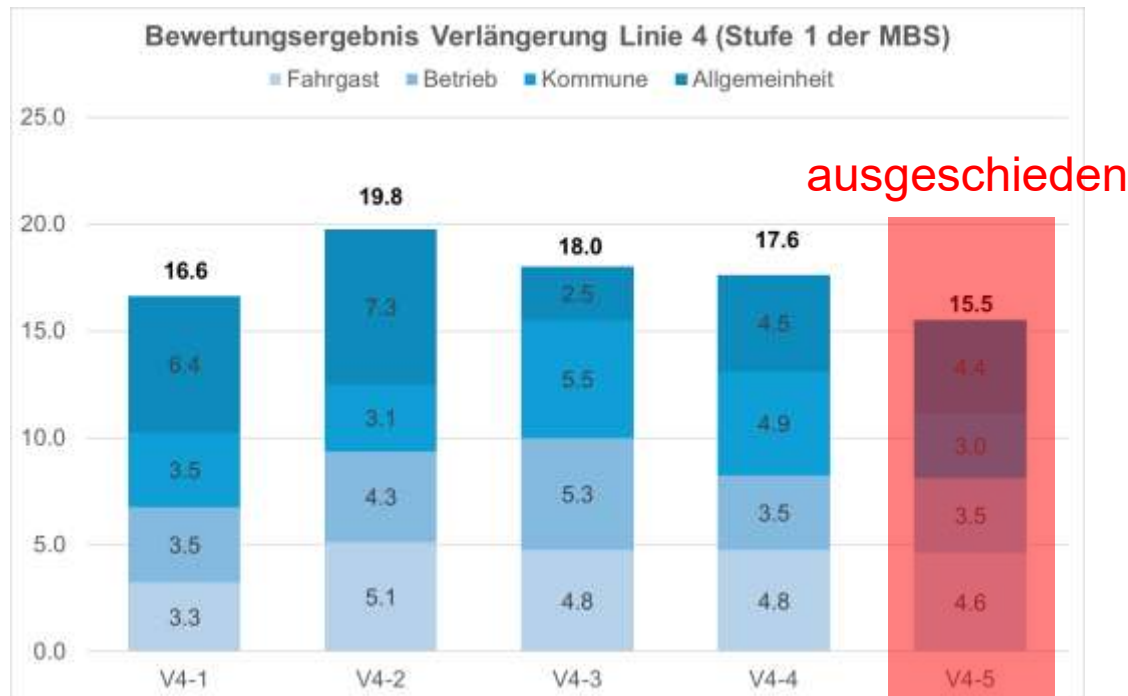
# Stufe 1 – Variantenfindung

- Basierend auf dem Feedback aus dem Workshop wurden fünf Varianten entwickelt, die einer vergleichenden Bewertung unterzogen wurden.
- Die Bewertung erfolgte in 35 Kategorien, die den Themenblöcken Fahrgast, Betrieb, Kommune und Allgemeinheit zugeordnet wurden.
- Die vier am besten bewerteten Varianten wurden in Stufe 2 übernommen.



# Stufe 1 – Variantenfindung

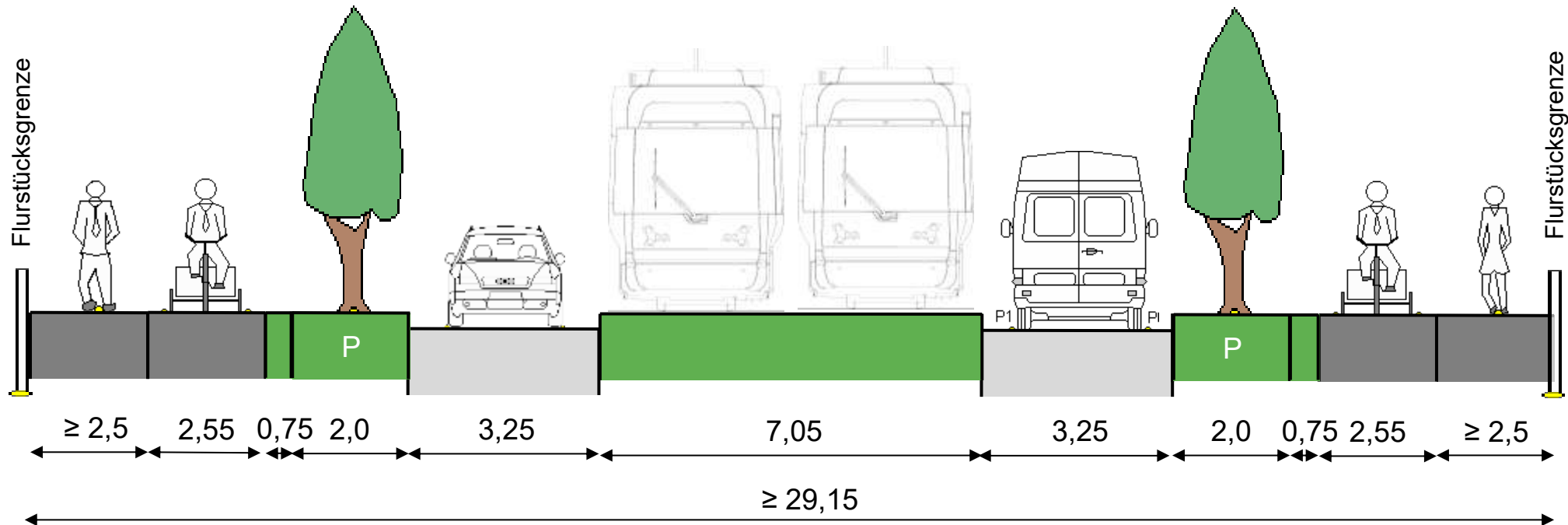
- Basierend auf dem Feedback aus dem Workshop wurden fünf Varianten entwickelt, die einer vergleichenden Bewertung unterzogen wurden.
- Die Bewertung erfolgte in 35 Kategorien, die den Themenblöcken Fahrgast, Betrieb, Kommune und Allgemeinheit zugeordnet wurden.
- Die vier am besten bewerteten Varianten wurden in Stufe 2 übernommen.



## Stufe 2 – Infrastrukturplanung

Im Rahmen der Infrastrukturplanung in Stufe 2 wurden für alle Varianten **Querschnitte zur Neu- aufteilung des Straßenraums** erstellt. Es wurde versucht, möglichst viele Nutzungsansprüche bei der Trassierung abzubilden. Auf Grund fehlenden Platzes ist immer ein **Abwägungsprozess** nötig.

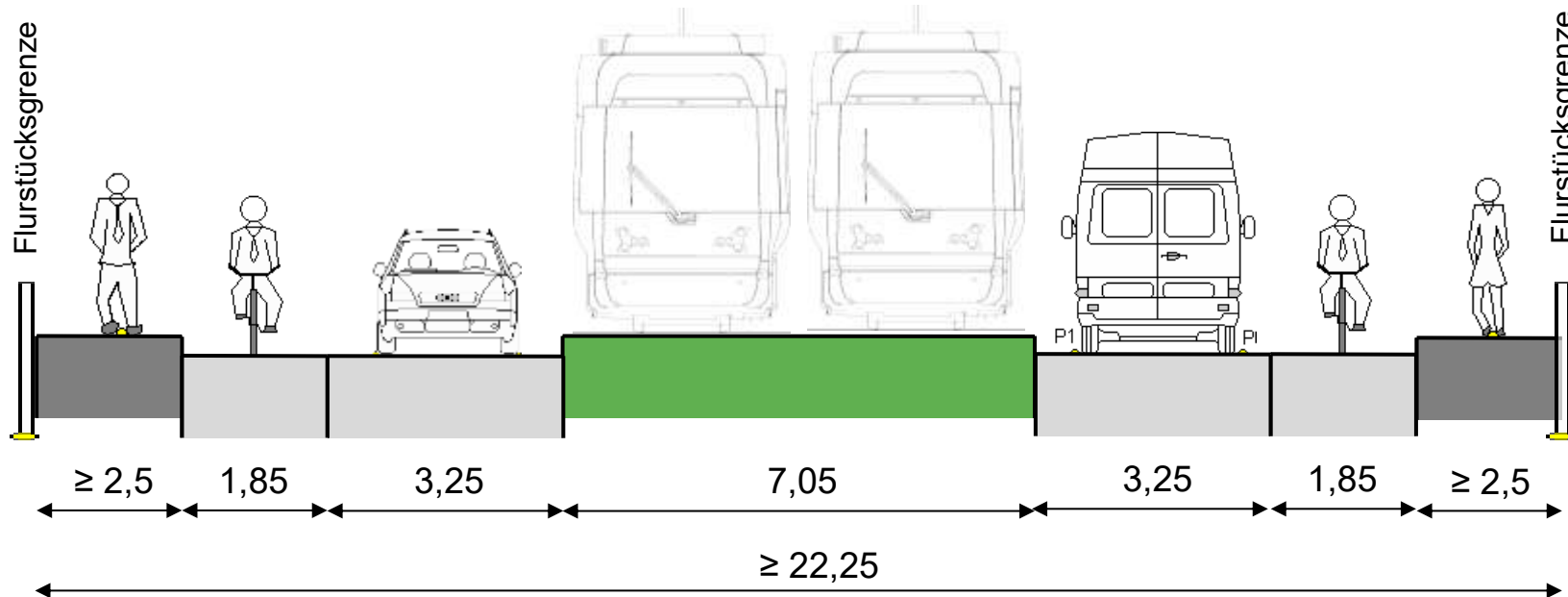
### Idealer Querschnitt mit Berücksichtigung aller Belange



## Stufe 2 – Infrastrukturplanung

Im Rahmen der Infrastrukturplanung in Stufe 2 wurden für alle Varianten **Querschnitte zur Neu- aufteilung des Straßenraums** erstellt. Es wurde versucht, möglichst viele Nutzungsansprüche bei der Trassierung abzubilden. Auf Grund fehlenden Platzes ist immer ein **Abwägungsprozess** nötig.

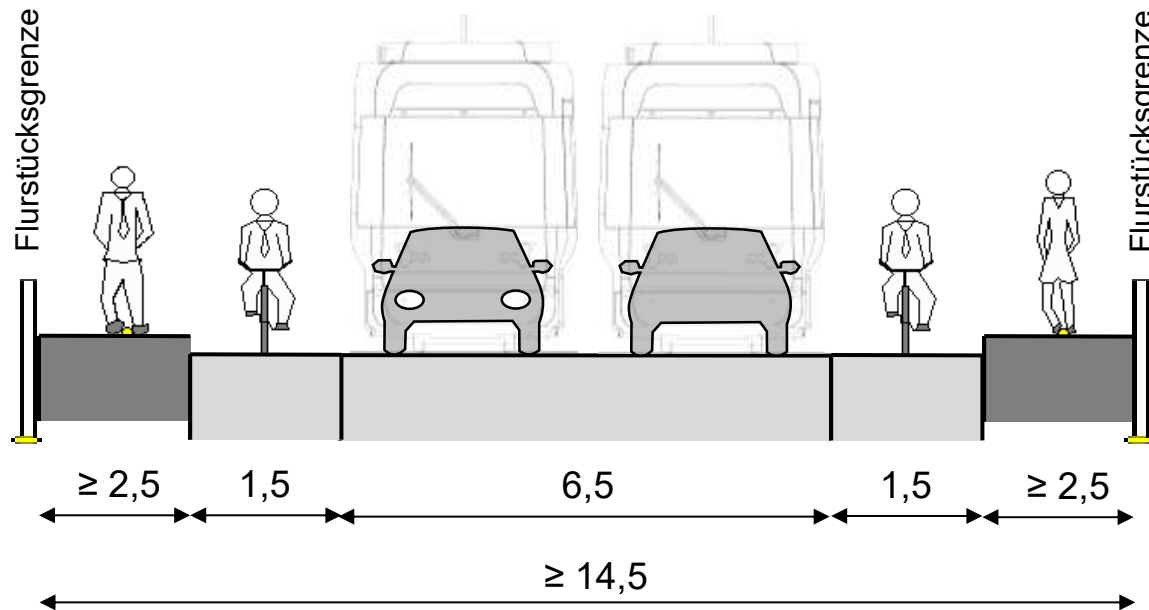
**Reduzierte Variante** ohne Parkstreifen und mit Radfahrstreifen



## Stufe 2 – Infrastrukturplanung

**Minimalvariante** mit straßenbündiger Stadtbahn und Radschutzstreifen

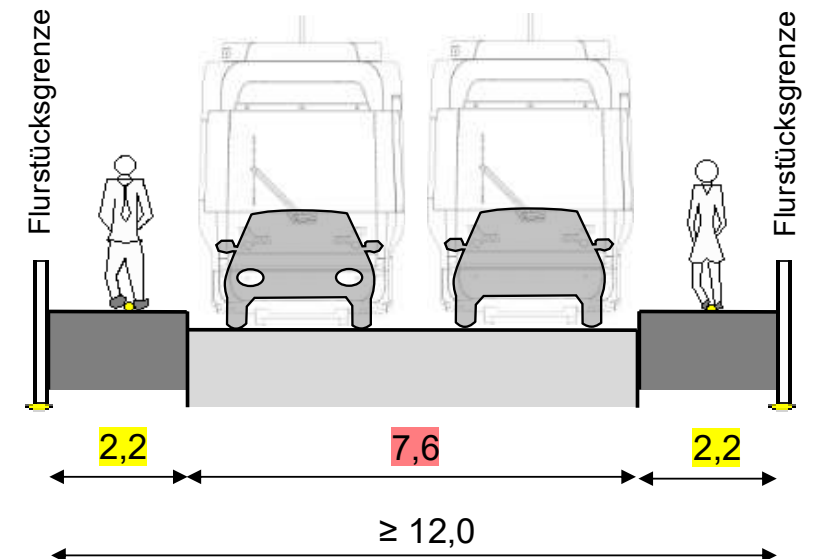
Gemeinsame Führung von Radverkehr und Stadtbahn wird nicht empfohlen.



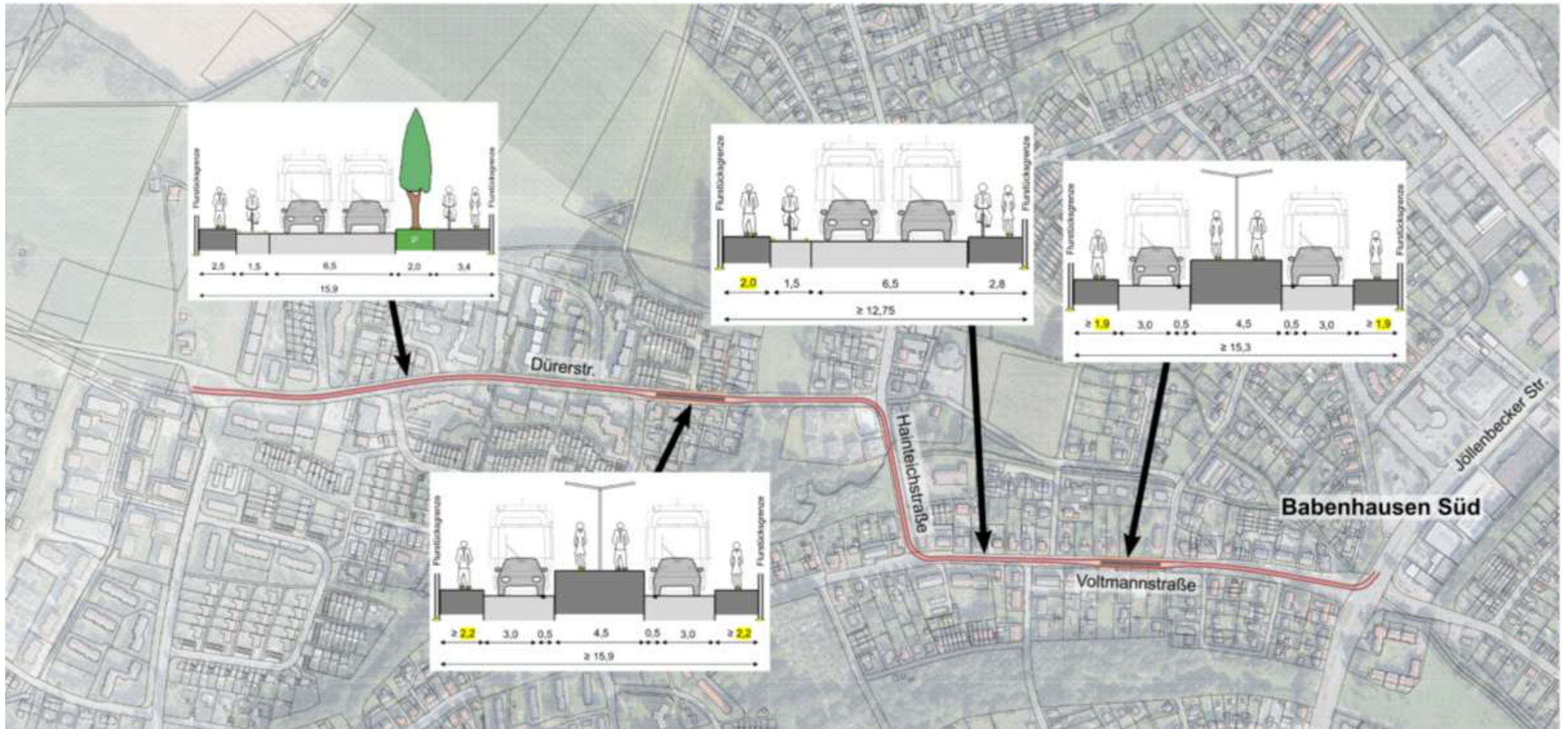
## Stufe 2 – Infrastrukturplanung

Auf Grund der Platzverhältnisse wäre für die Mindestbreite in der Stennerstraße ein unverhältnismäßiger Grunderwerb erforderlich.

→ Variante 4 der Verlängerung der Linie 4 wird daher nicht weiterverfolgt.

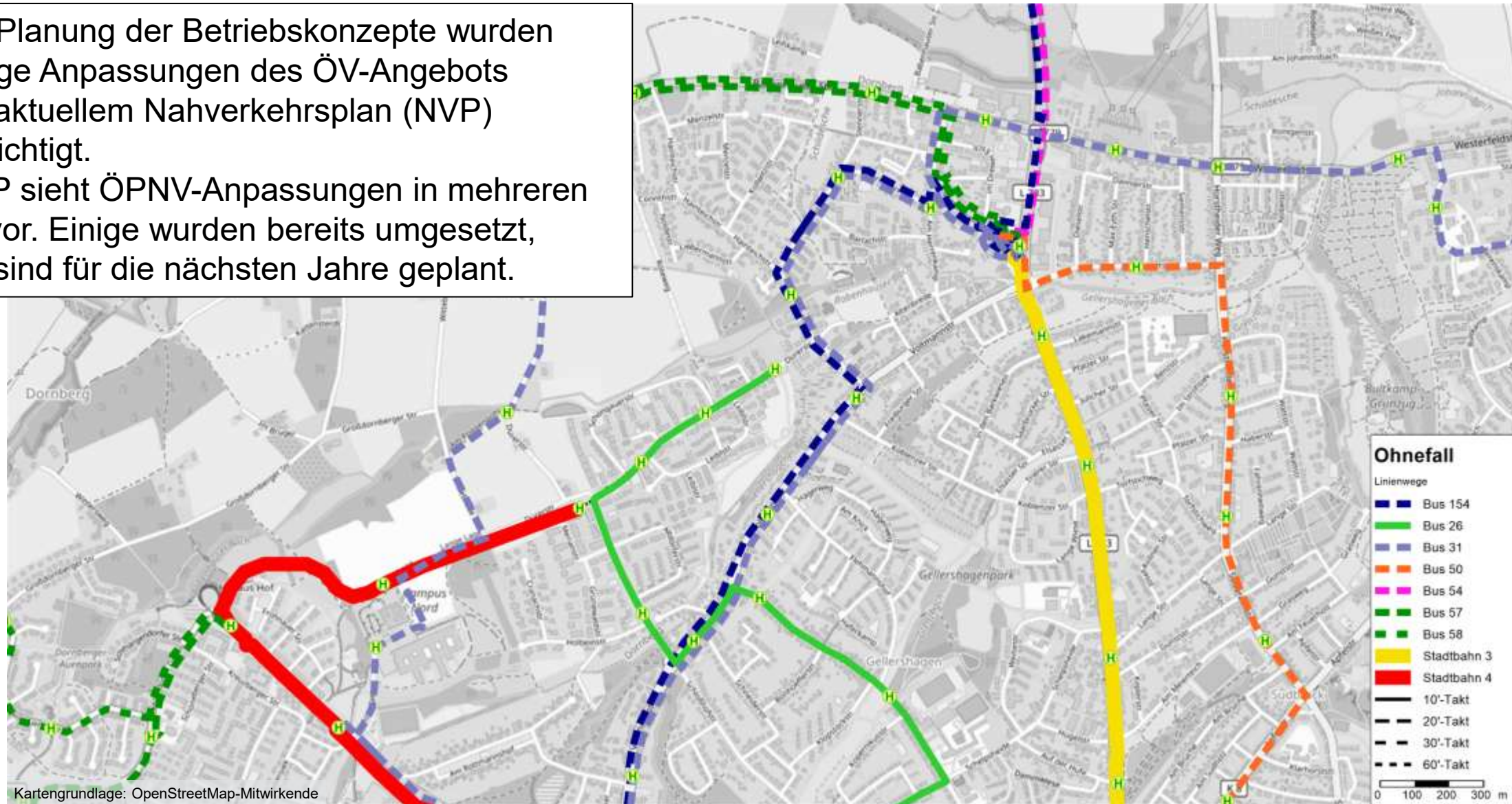


# Stufe 2 – Infrastruktur V4-1



## Stufe 2 – Grundlagen Betriebskonzepte

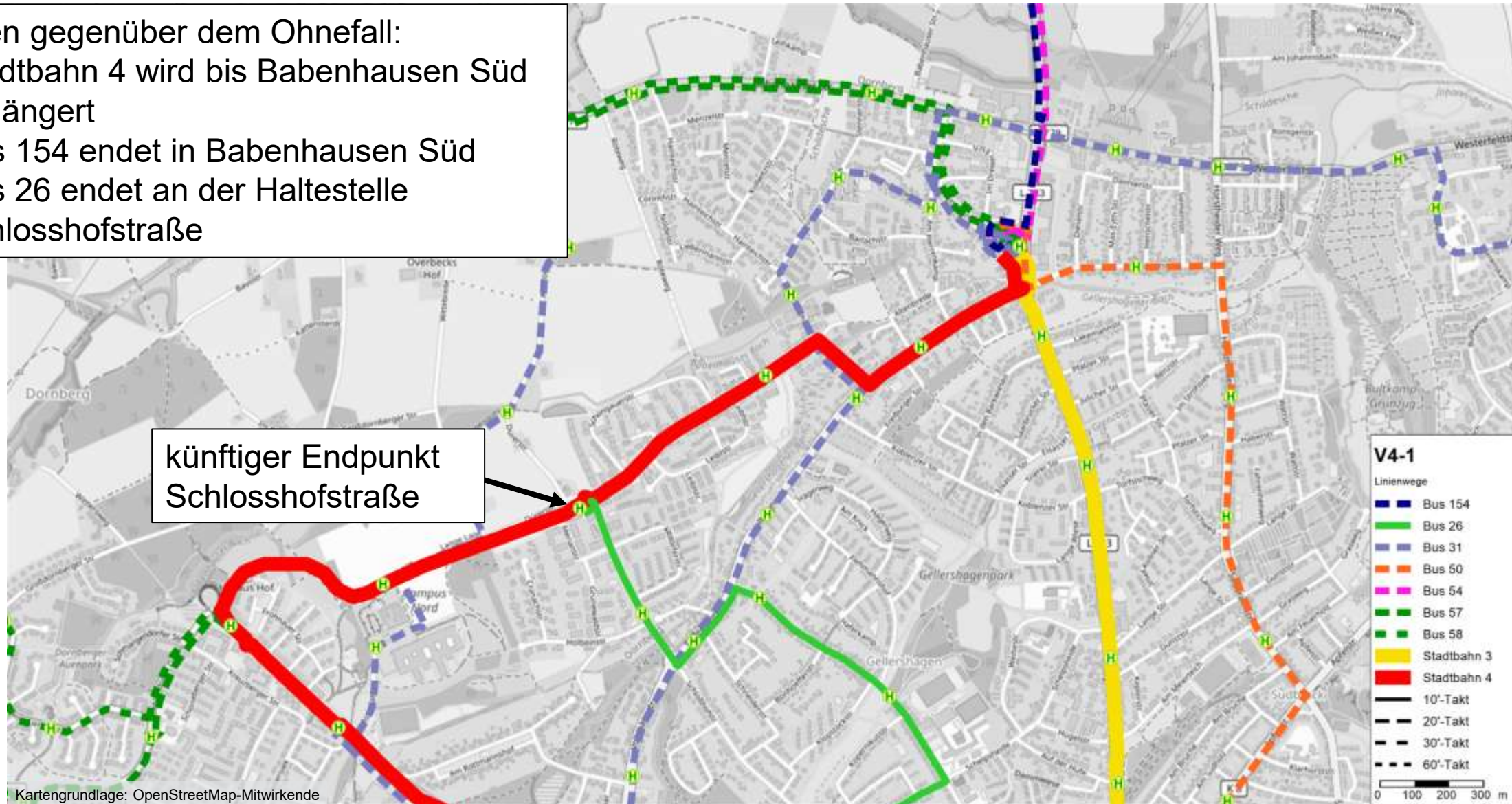
- Bei der Planung der Betriebskonzepte wurden zukünftige Anpassungen des ÖV-Angebots gemäß aktuellem Nahverkehrsplan (NVP) berücksichtigt.
- Der NVP sieht ÖPNV-Anpassungen in mehreren Stufen vor. Einige wurden bereits umgesetzt, andere sind für die nächsten Jahre geplant.



## Stufe 2 – Betriebskonzept V4-1

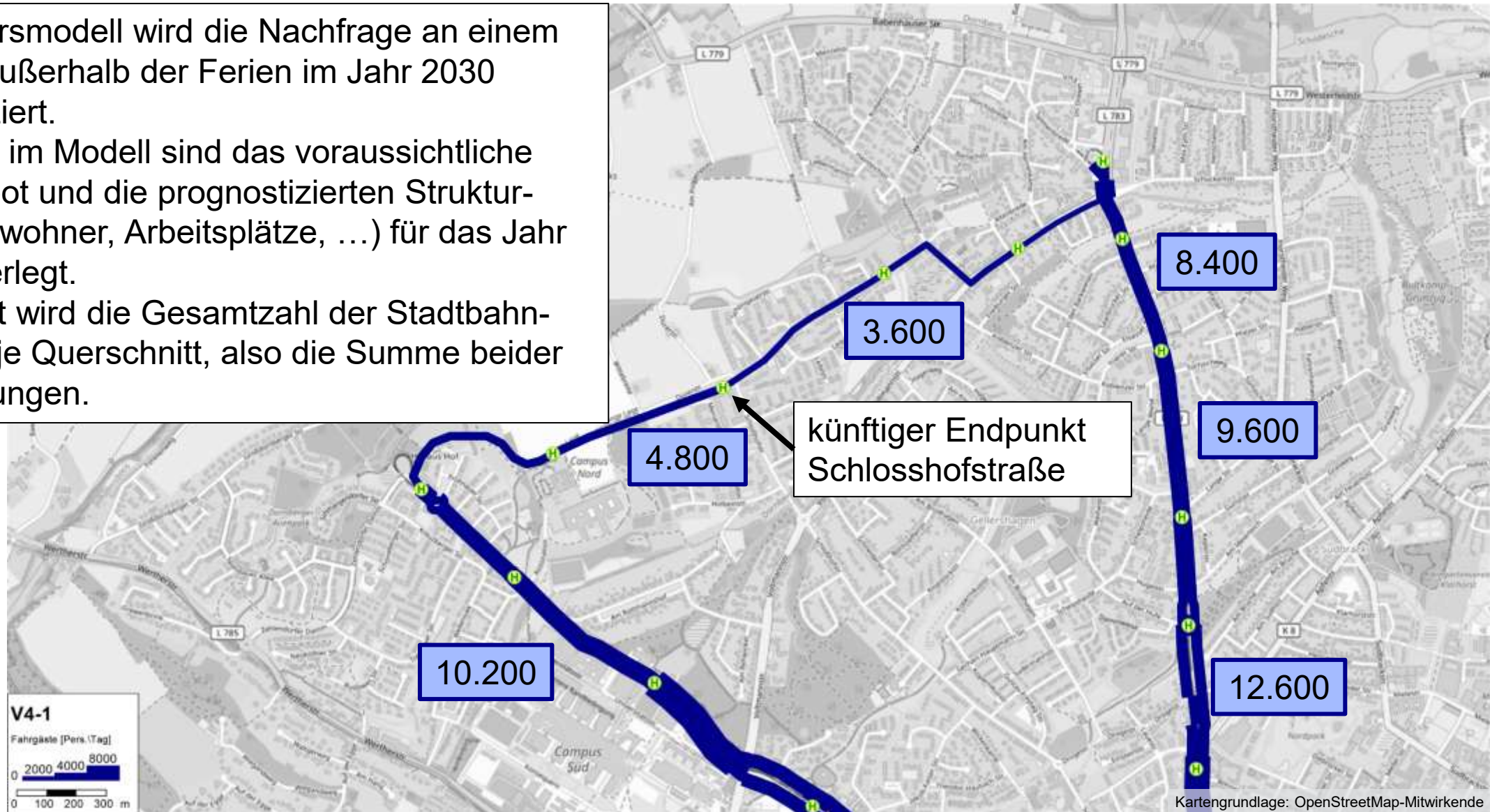
Änderungen gegenüber dem Ohnefall:

- Stadtbahn 4 wird bis Babenhausen Süd verlängert
- Bus 154 endet in Babenhausen Süd
- Bus 26 endet an der Haltestelle Schlosshofstraße



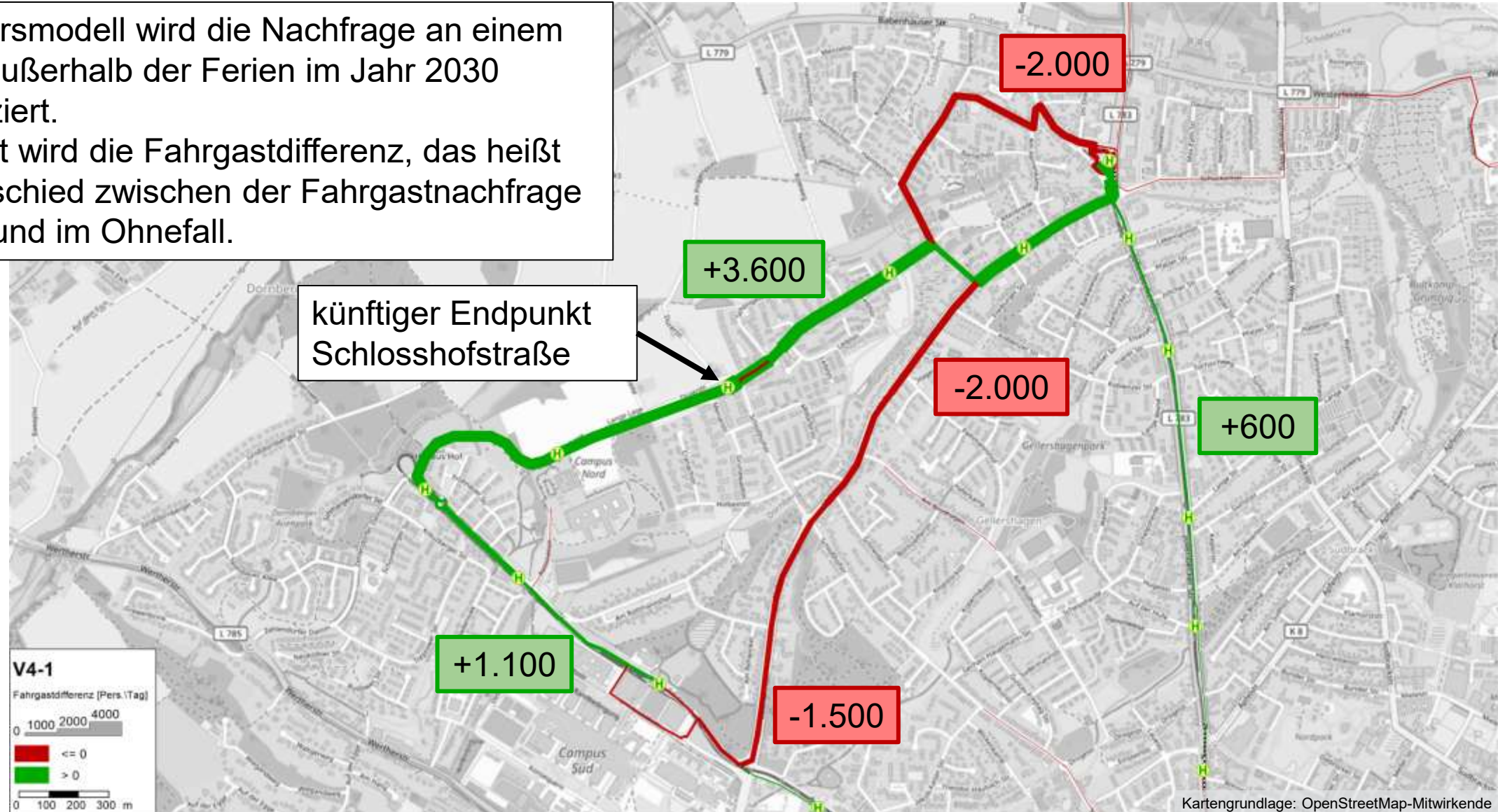
## Stufe 2 – Verkehrliche Wirkungen V4-1

- Im Verkehrsmodell wird die Nachfrage an einem Werktag außerhalb der Ferien im Jahr 2030 prognostiziert.
- Das heißt, im Modell sind das voraussichtliche ÖV-Angebot und die prognostizierten Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, ...) für das Jahr 2030 hinterlegt.
- Dargestellt wird die Gesamtzahl der Stadtbahnfahrergäste je Querschnitt, also die Summe beider Fahrtrichtungen.



## Stufe 2 – Verkehrliche Wirkungen V4-1

- Im Verkehrsmodell wird die Nachfrage an einem Werktag außerhalb der Ferien im Jahr 2030 prognostiziert.
- Dargestellt wird die Fahrgastdifferenz, das heißt der Unterschied zwischen der Fahrgastnachfrage im Mitfall und im Ohnefall.



# Workshop an Themenständen

Was spricht für die eine oder andere Variante?



Wie fahren die Busse?



Wie werden Stadtbahnen bewertet?

**30 min Zeit an den Themenständen**

# Zusammenfassung im Plenum

Zusammenfassung der häufigsten Fragen  
und Anregungen aus der Bürgerschaft

- Christian Wieder
- Patrick Wernhardt





## Nächste Schritte: Bewertung und Finanzierung von Nahverkehrsvorhaben

**Bürgerinformationsveranstaltung  
Bielefeld, 24.03.26**

**Stefan Tritschler**

# Notwendigkeit einer Bewertung

- Bund und Land unterstützt Städte mit Fördermitteln
- Voraussetzung: Nachweis ob das Projekt **volkswirtschaftlich sinnvoll** ist. Bei Schienenprojekten mit dem Verfahren der **Standardisierten Bewertung**.
- In die Bewertung fließen zahlreiche Effekte ein:
  - **Infrastruktur**: Welche Infrastruktur wird für die Maßnahme benötigt und was kostet sie?
  - **Betrieb**: Wie viele Fahrzeuge und Personal sind notwendig, welche Kosten verursacht dies?
  - **Verkehrliche Wirkungen**: Welche Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage im ÖPNV und Pkw-Verkehr hat die Maßnahme, welche volkswirtschaftlichen Effekte (z. B. eingesparte Reisezeit, reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionen, weniger Unfälle) ergeben sich daraus?
- Subjektive Wirkungen werden nicht bewertet, können aber selbstverständlich bei der **politischen Entscheidungsfindung** über das Projekt bzw. die Varianten berücksichtigt werden.



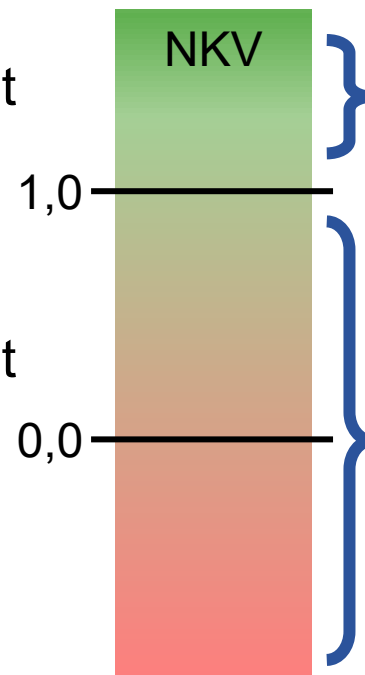
Bildquelle: wikimedia/Avii (gemeinfrei)

## Ergebnis der Bewertung

Alle ermittelten volkswirtschaftlichen Nutzen und Kosten werden im Vergleich zur Situation ohne Stadtbahn ermittelt und einander gegenübergestellt. Dabei gehen aus mathematischen Gründen die Betriebs- und Unterhaltungskosten als „negative Nutzen“ in die Berechnung ein.

Die Summe der Nutzen wird durch die Kosten (der Kapitaldienst der Infrastruktur) geteilt. Das **Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)** komprimiert alle Berechnungen der Bewertung auf eine Zahl und kann verschiedene Werte annehmen:

- Summe Nutzen > Kosten Kapitaldienst
- Summe Nutzen > 0, aber  
Summe Nutzen < Kosten Kapitaldienst
- Summe Nutzen < 0



Die Maßnahme ist volkswirtschaftlich **sinnvoll und förderfähig**.

Volkswirtschaftlich **nicht sinnvoll** und damit auch **nicht förderfähig**. Durch eine Anpassung der Planung lässt sich ggf. ein höherer Wert erreichen.

# GVFG-Förderung

- Ein NKV größer 1 eröffnet die Möglichkeit, für den Bau der Stadtbahnstrecken **Fördermittel** nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (**GVFG**) zu beantragen.
- Bundesförderung von bis zu **75 %**. Für diese Förderung stehen im Jahr 2026 bundesweit ca. 2 Mrd. Euro zur Verfügung.
- Das Land **Nordrhein-Westfalen** ergänzt die Bundesmittel zusätzlich. Der Fördersatz erhöht sich dadurch i. d. R. auf **90 %**, im Einzelfall bis zu 95 %.
- Lediglich der verbleibende **Rest** der Investitionen muss durch die **Stadt Bielefeld** und **moBiel** finanziert werden.



Bildquelle: VWI/Tr



**Vielen Dank für  
Ihre Teilnahme!**



**VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH**

Anschrift: Torstraße 20, 70173 Stuttgart

Telefon: 0711 894602-0

Email: [post@vwi-stuttgart.de](mailto:post@vwi-stuttgart.de)

Homepage: [www.vwi-stuttgart.de](http://www.vwi-stuttgart.de)

