



Stadtbahnverlängerung Nord – Veranstaltung zu den Linien 1 und 3

Realschule Jöllenbeck
Bielefeld, 25.03.26



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

19:20 Zusammenfassung und Ausblick

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

19:50 Abschluss

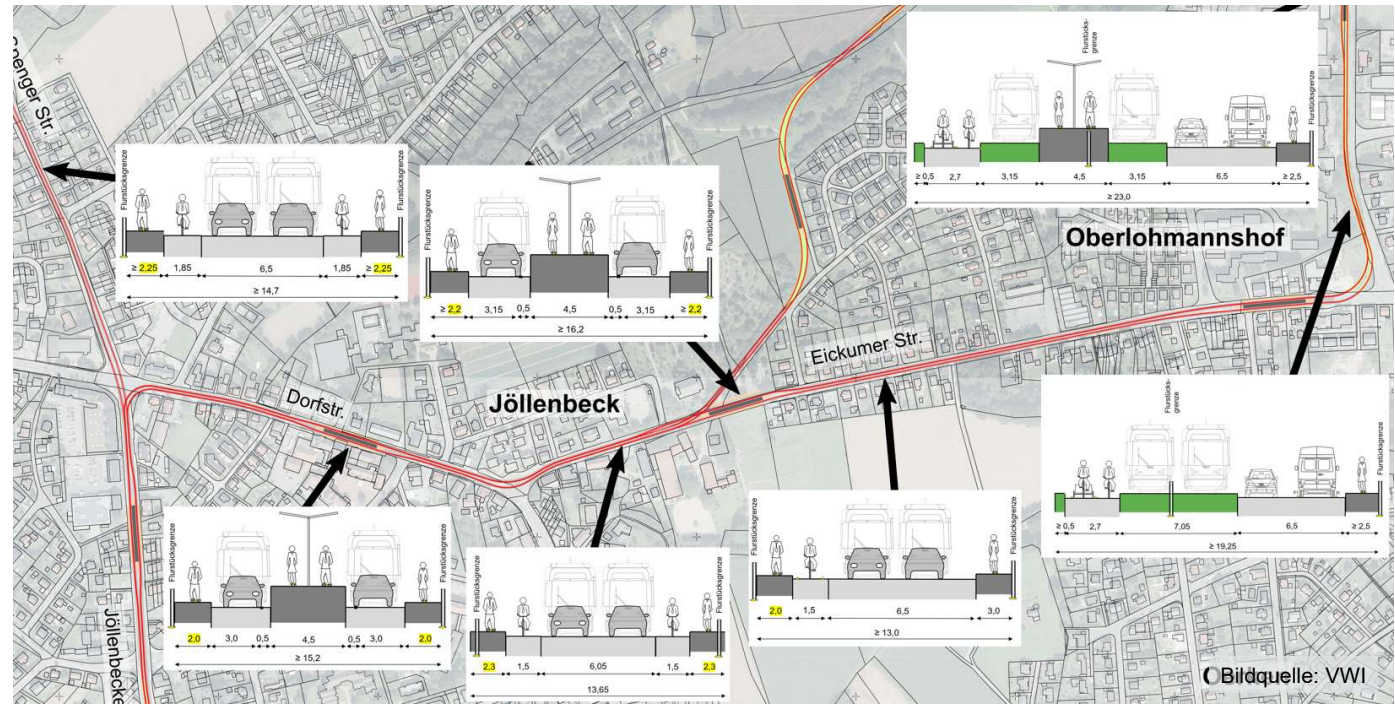
- Verabschiedung und Schlusswort
- Möglichkeit zur Nachlese an den Themenständen

Interviewrunde

Fragen an:

- Yvonne Kiel, Bezirksbürgermeisterin Stadtbezirk Jöllenbeck
- Gerd Peter Grün, Bezirksbürgermeister Stadtbezirk Schildesche
- Olaf Lewald, Amtsleiter des Amts für Verkehr
- Arne Petersen, Geschäftsführer der moBiel





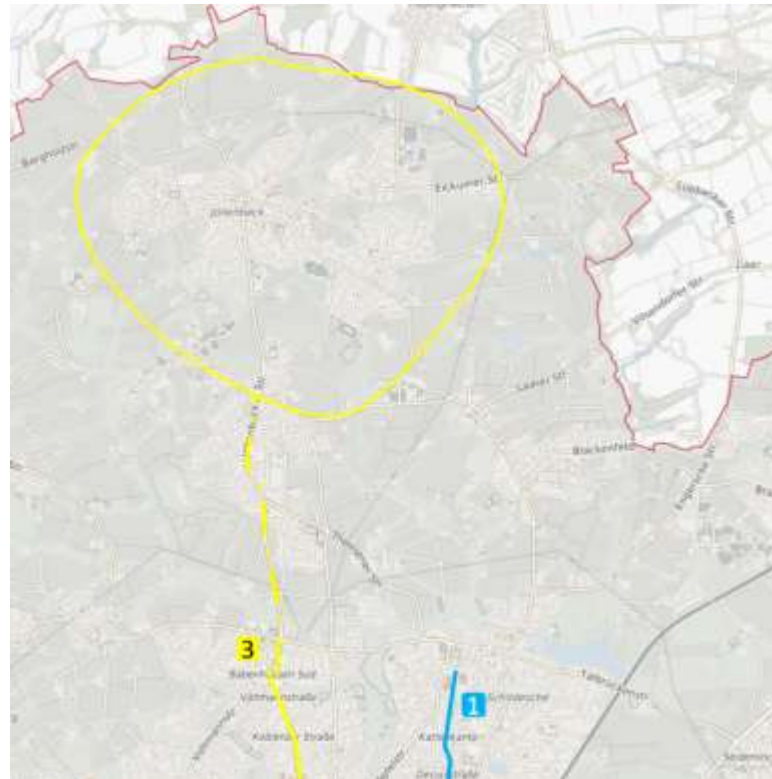
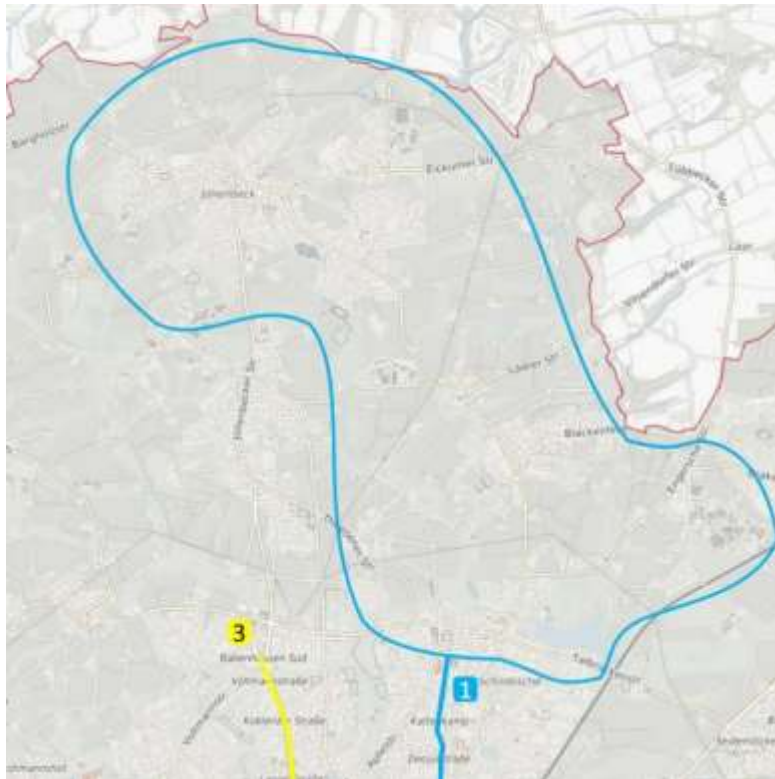
Zwischenergebnisse der Untersuchung

Stadtbahnverlängerung Nord – Veranstaltung zu den Linien 1 u. 3
Bielefeld, 25.03.26

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 8 bzw. 10 Varianten für die Bewertung
- Auswahl von 4 bzw. 5 Varianten für Stufe 2

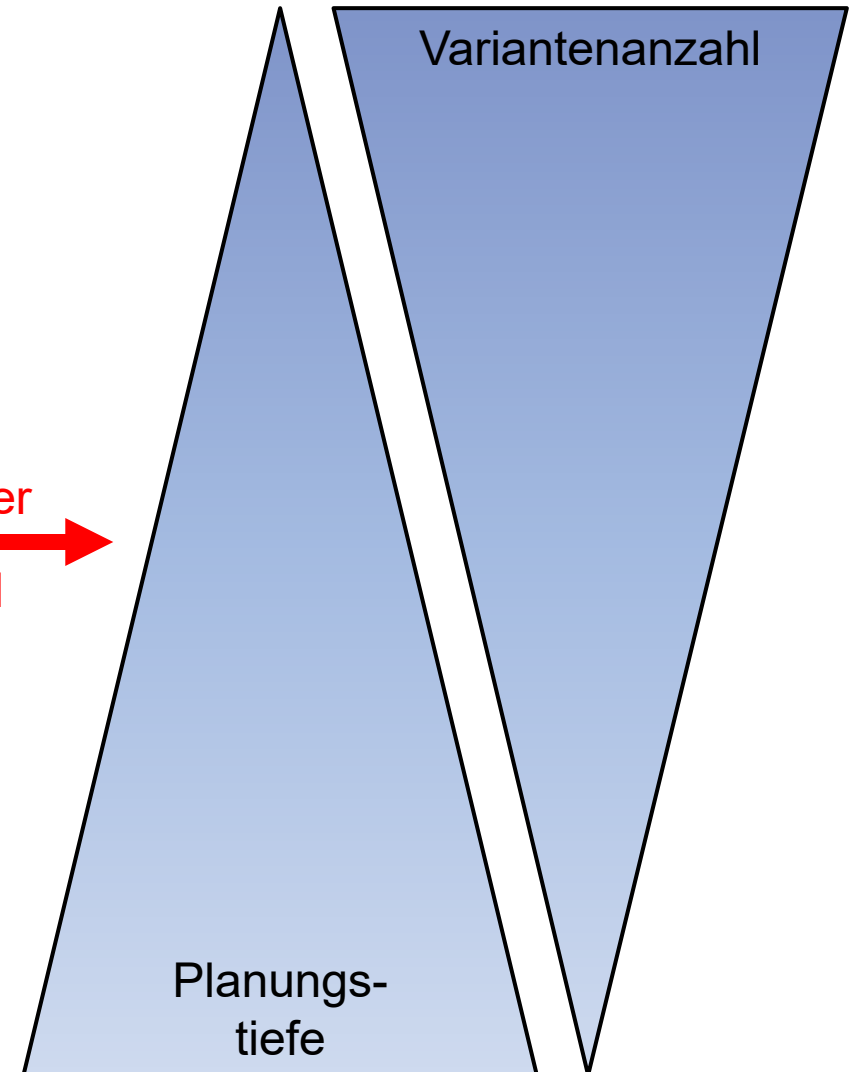
Stufe 2: Voruntersuchung

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

Stufe 3: Detailuntersuchung

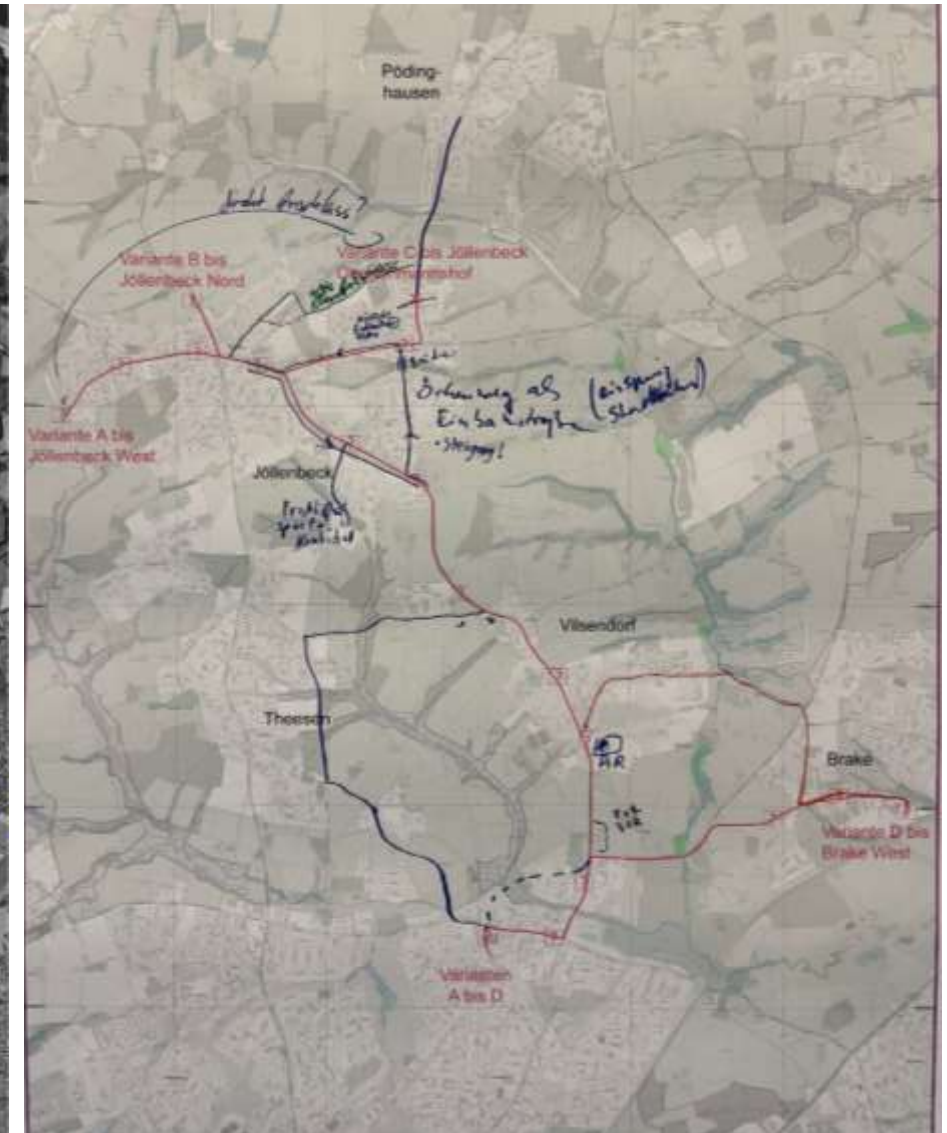
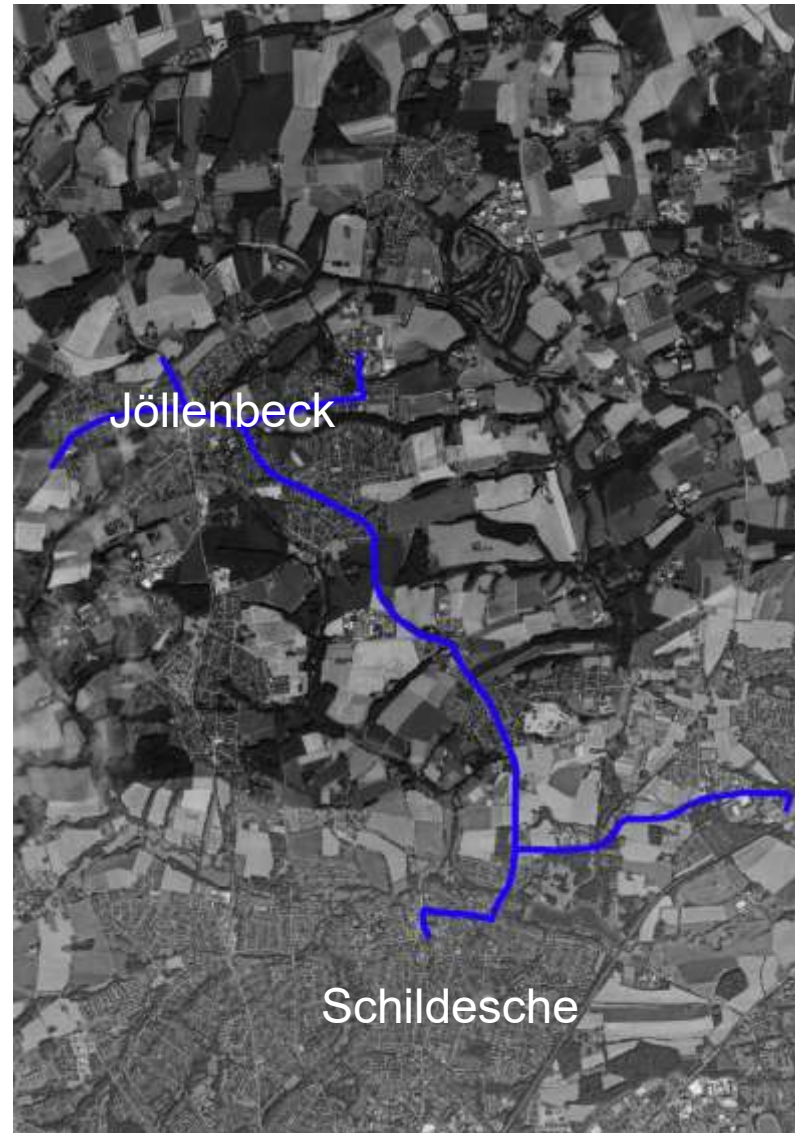
- vsl. April 2026 – September 2026
- Trassierung und Kostenermittlung
- det. Betriebskonzepte und verkehrliche Wirkungen
- Nutzen-Kosten-Bewertung

aktueller
Stand →



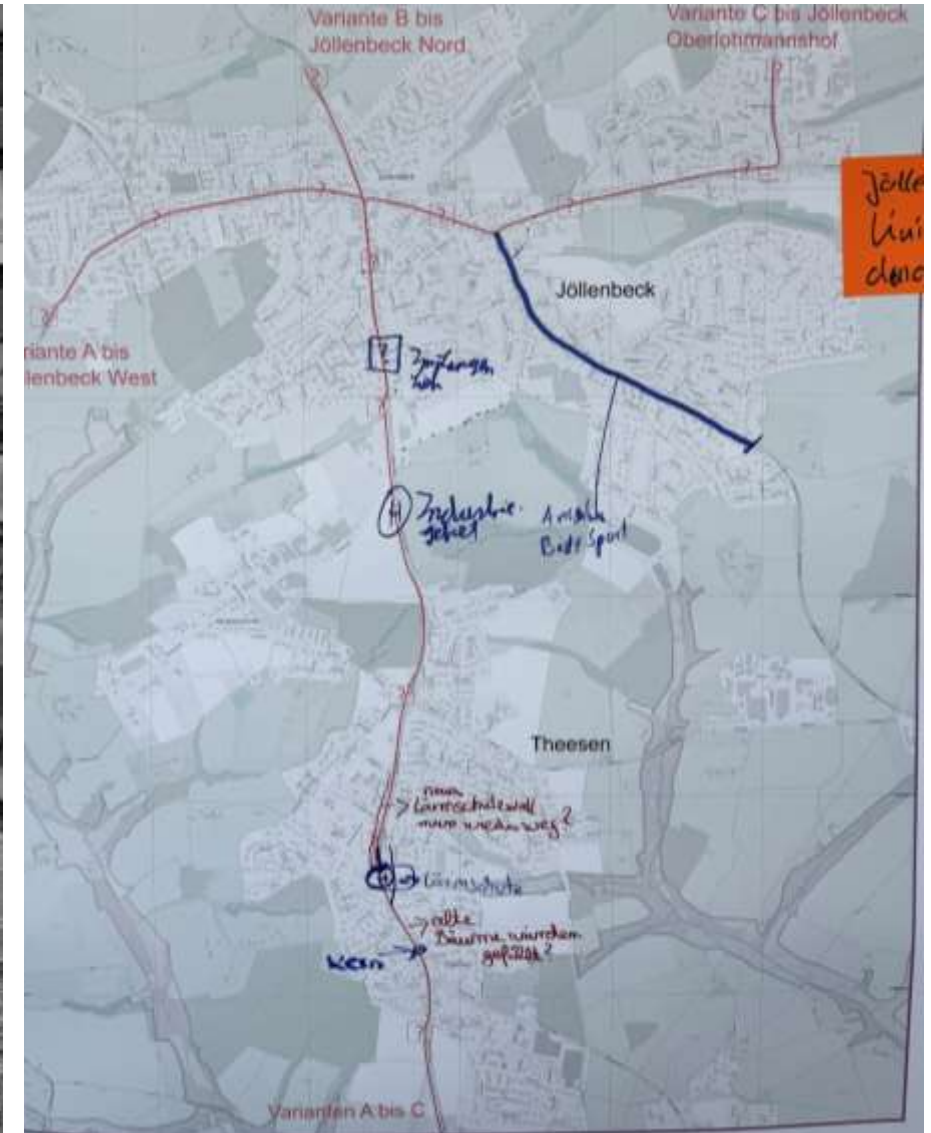
Stufe 1 – Variantenfindung

- 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.



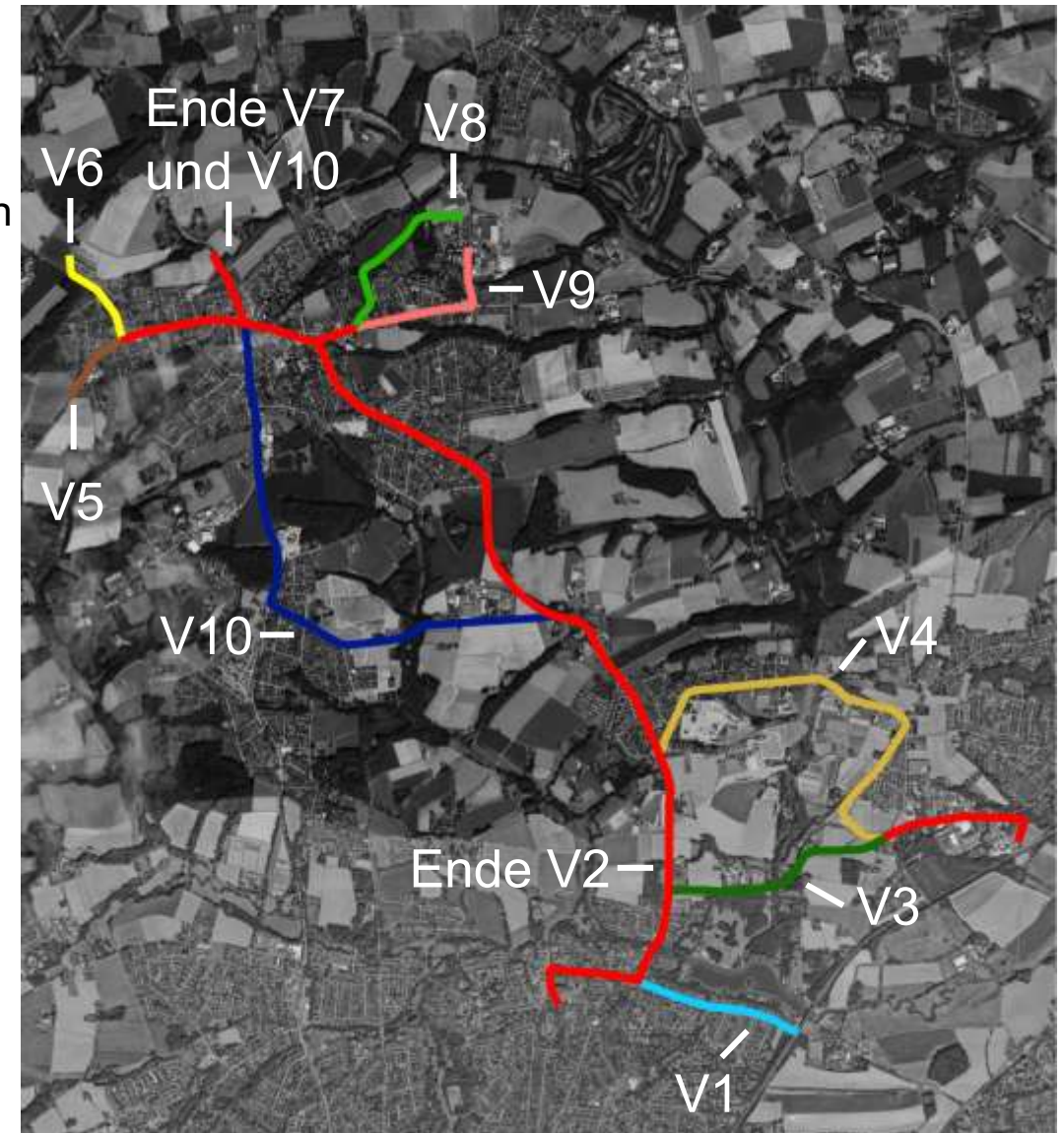
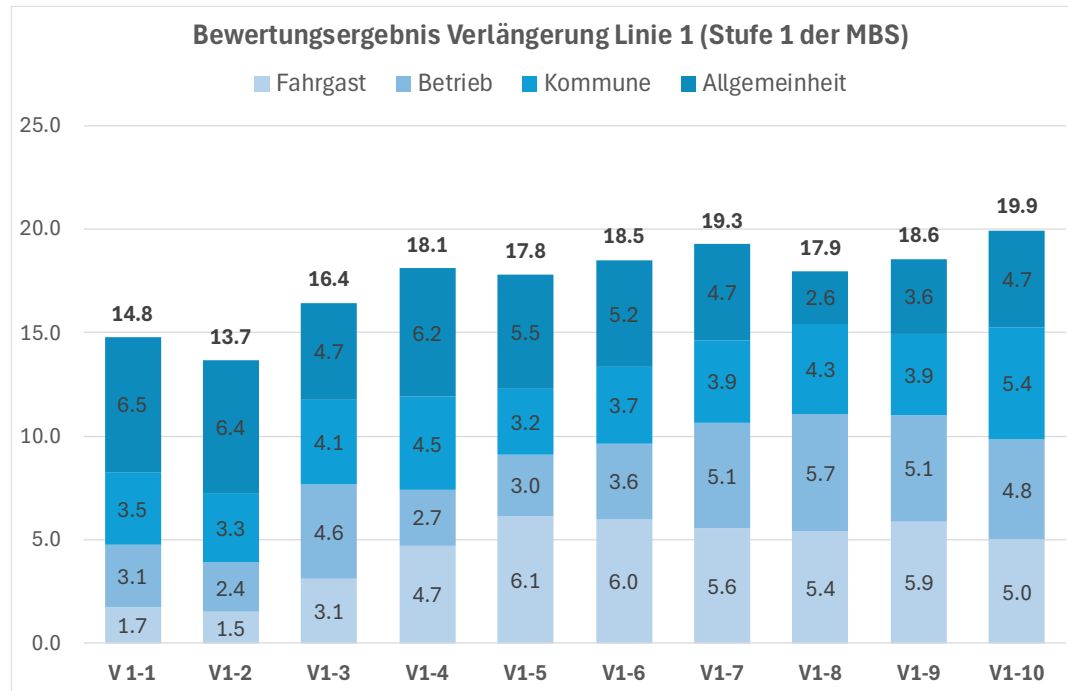
Stufe 1 – Variantenfindung

- 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.



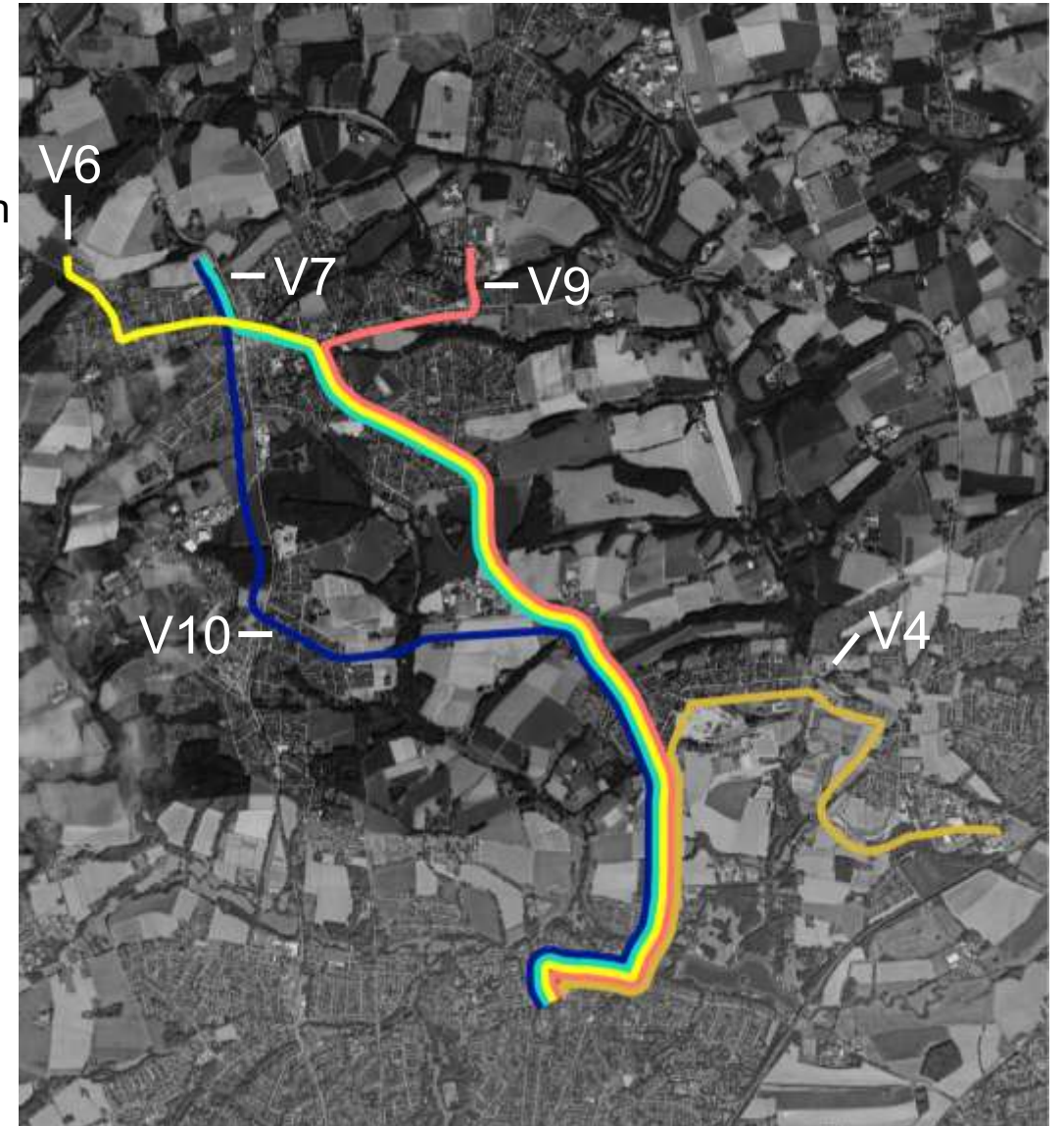
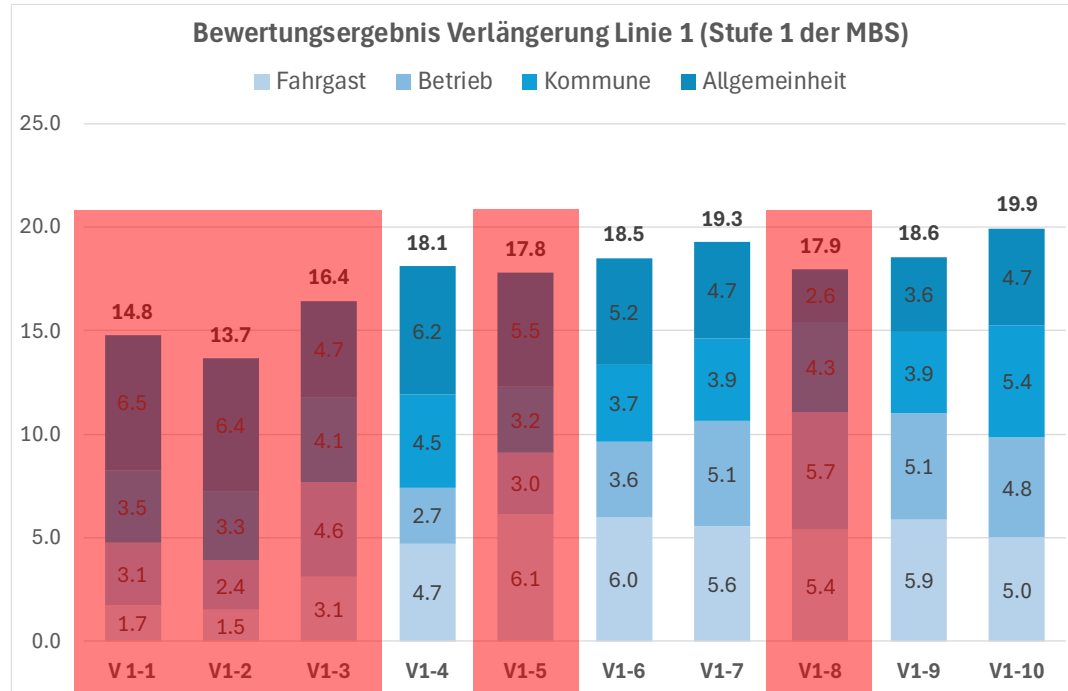
Stufe 1 – Variantenfindung

- Basierend auf dem Feedback aus dem Workshop wurden für Linie 1 zehn 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 und zusätzlich eine Variante nach Brake West wurden in Stufe 2 übernommen.



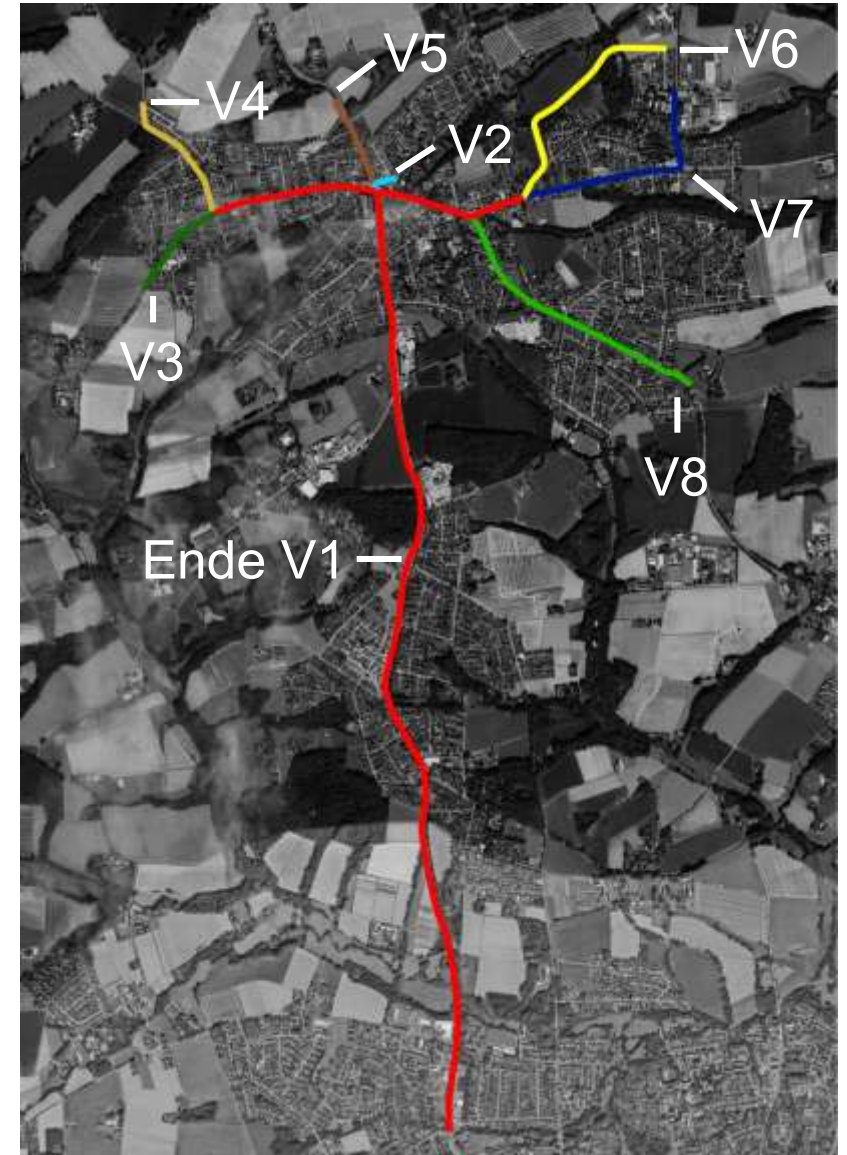
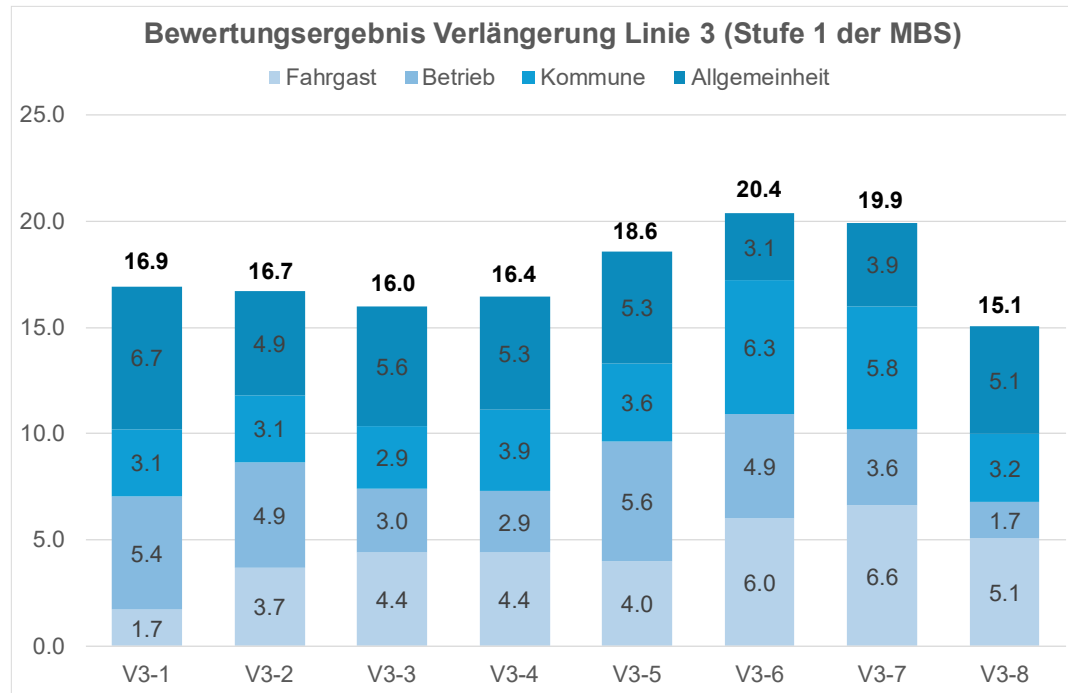
Stufe 1 – Variantenfindung

- Basierend auf dem Feedback aus dem Workshop wurden für Linie 1 zehn 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 und zusätzlich eine Variante nach Brake West wurden in Stufe 2 übernommen.



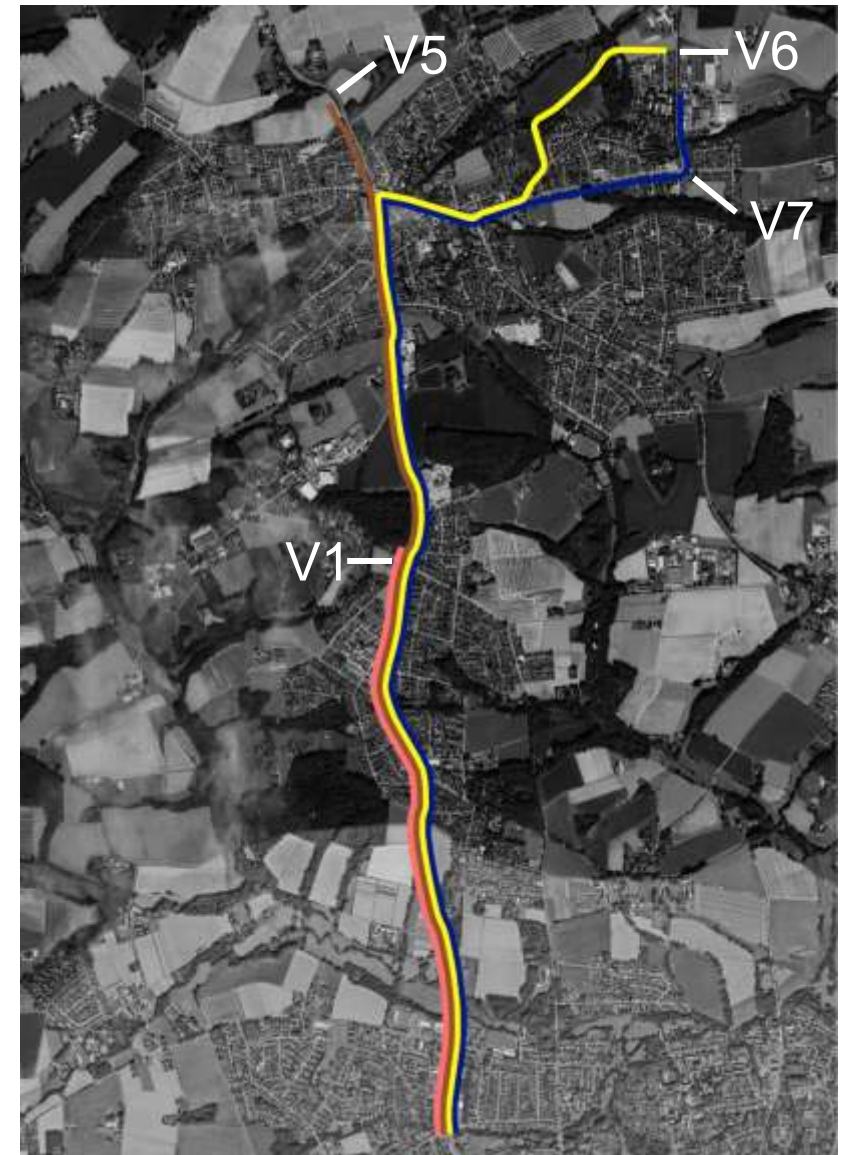
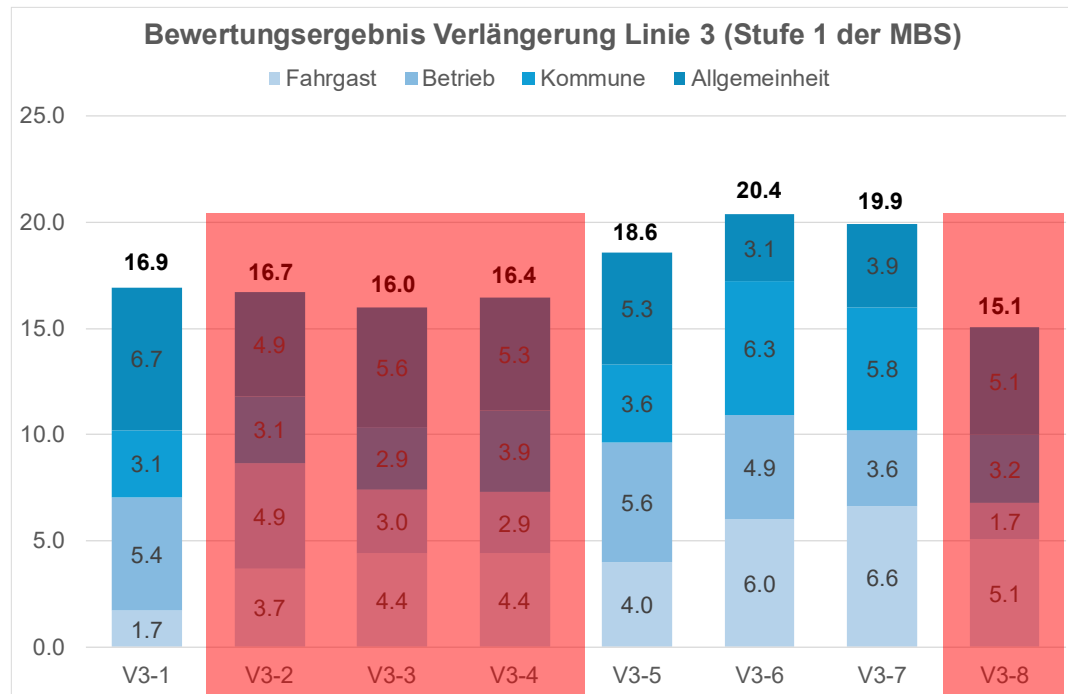
Stufe 1 – Variantenfindung

- Basierend auf dem Feedback aus dem Workshop wurden für Linie 3 acht 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

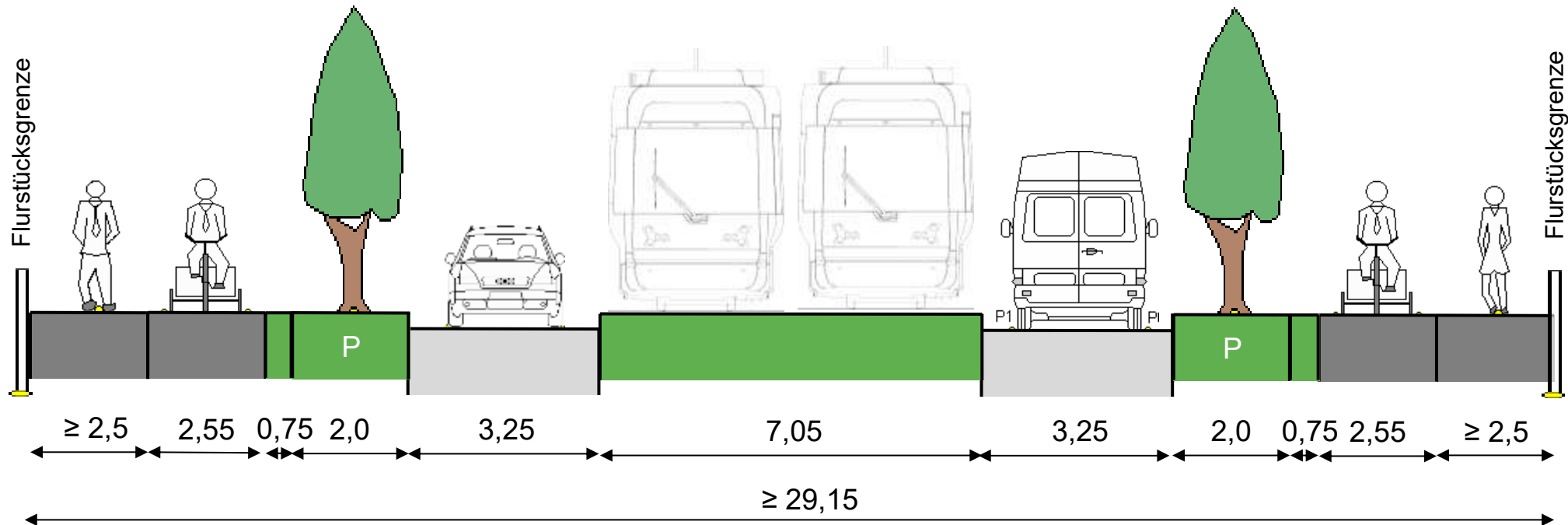
- Basierend auf dem Feedback aus dem Workshop wurden für Linie 3 acht Varianten entwickelt, die einer vergleichenden Bewertung unterzogen wurden.
- Die Bewertung erfolgte in 35 Kategorien, die den Themenblöcken Fahrgast, Betrieb, Kommune und Allgemeinheit zugeordnet wurden.
- Die vier am besten bewerteten 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.

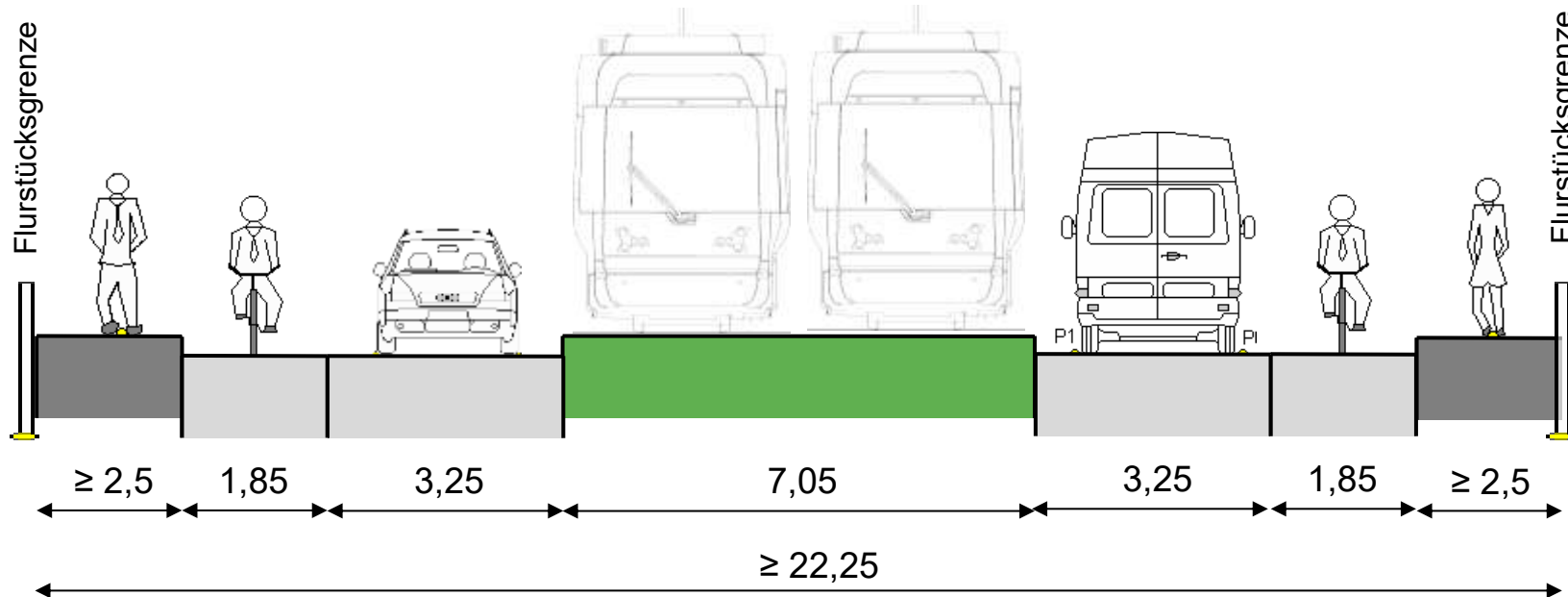
Idealer Querschnitt mit Berücksichtigung aller Belange



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.

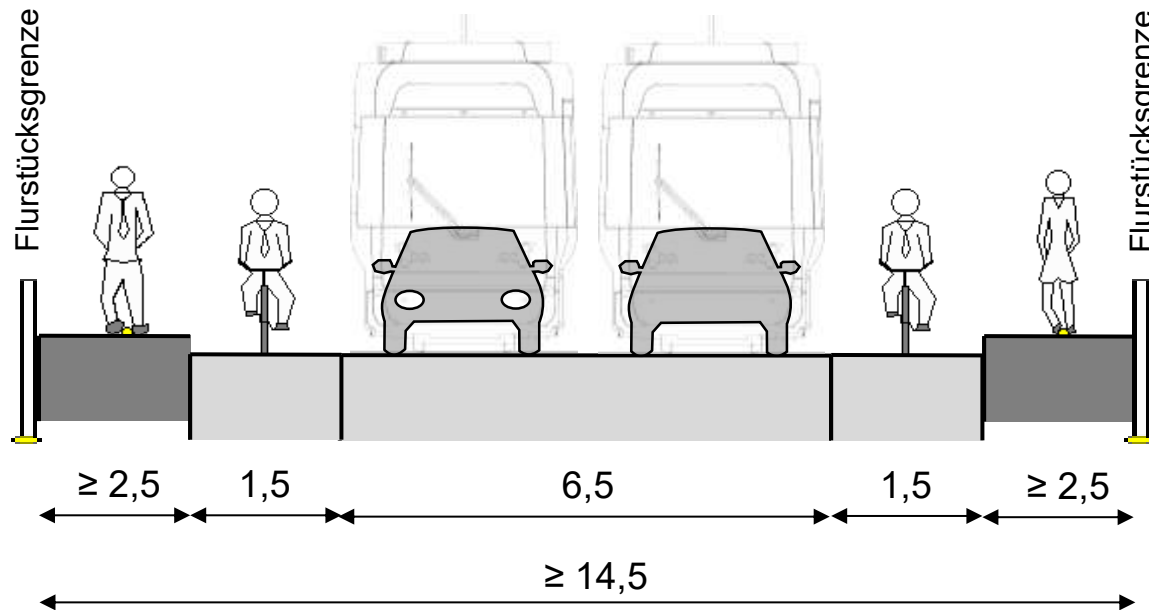
Reduzierte Variante ohne Parkstreifen und mit Radfahrstreifen



Stufe 2 – Infrastrukturplanung

Minimalvariante mit straßenbündiger Stadtbahn und Radschutzstreifen

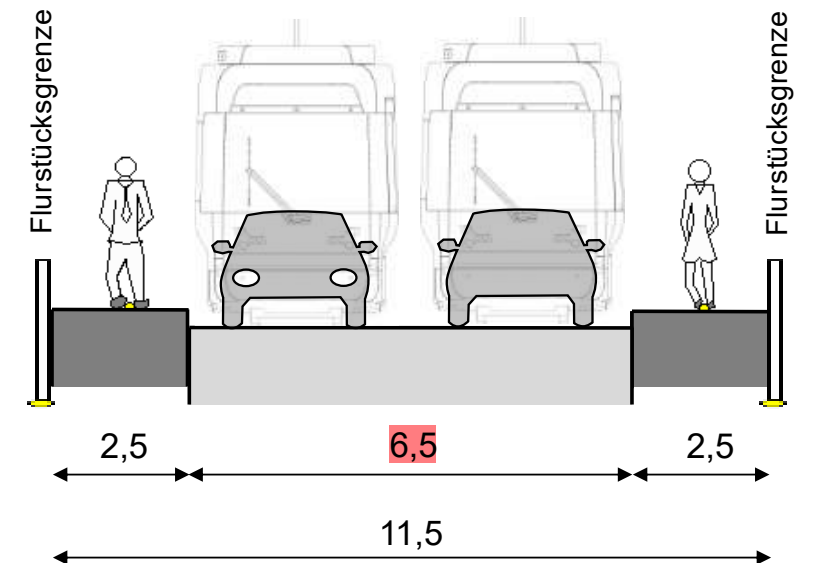
Gemeinsame Führung von Radverkehr und Stadtbahn wird nicht empfohlen.



Stufe 2 – Linie 1 Variante 4 (Vilsendorf – Brake)

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

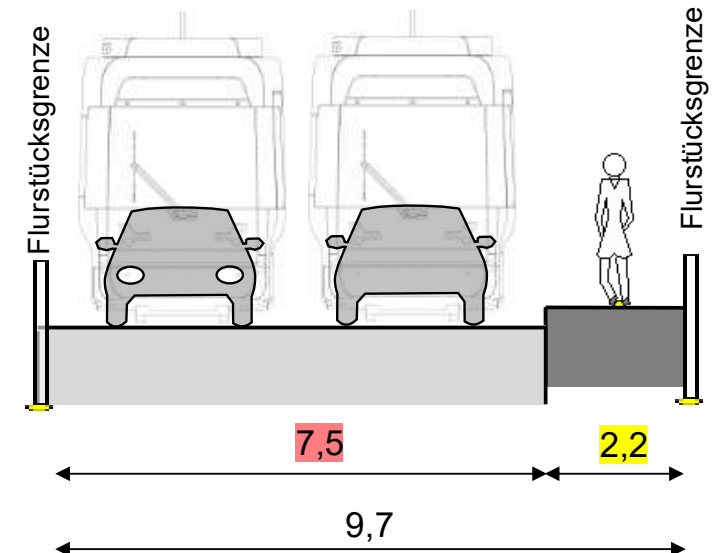
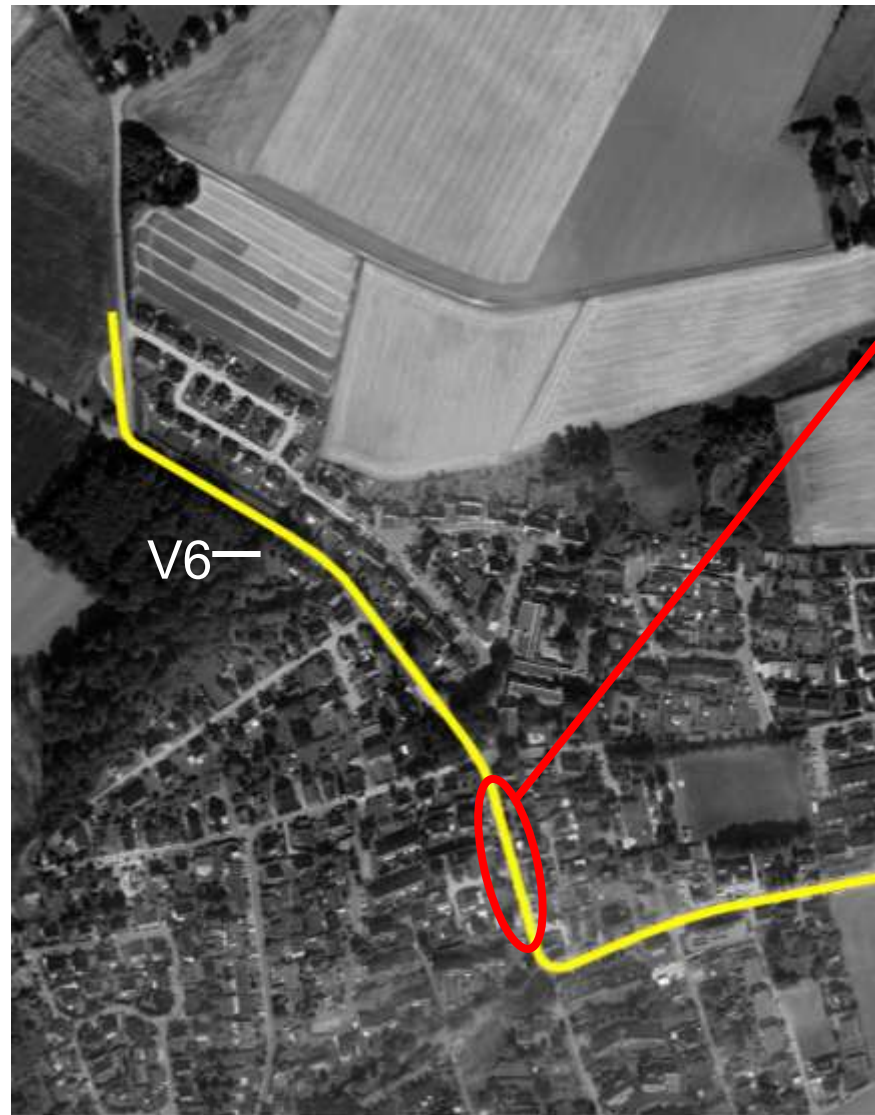
→ Variante 4 der Verlängerung der Linie 1 wird daher nicht weiterverfolgt.



Stufe 2 – Linie 1 Variante 6 (Jöllenbeck Nagesholz)

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

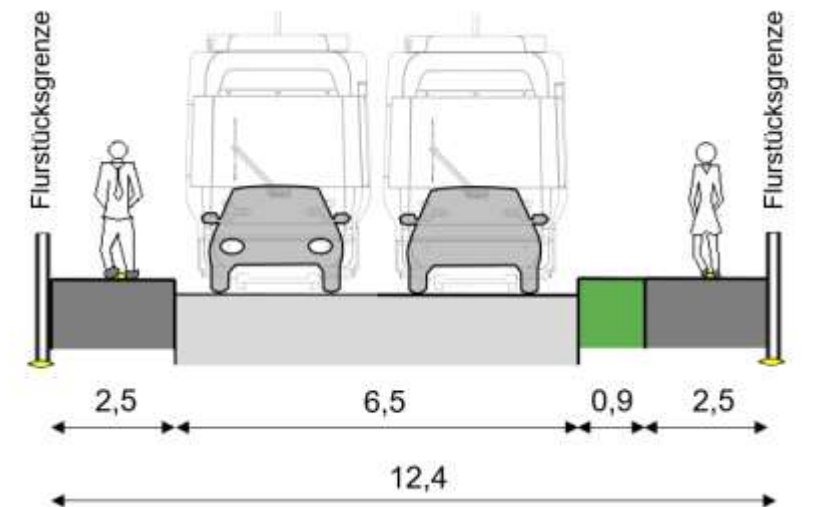
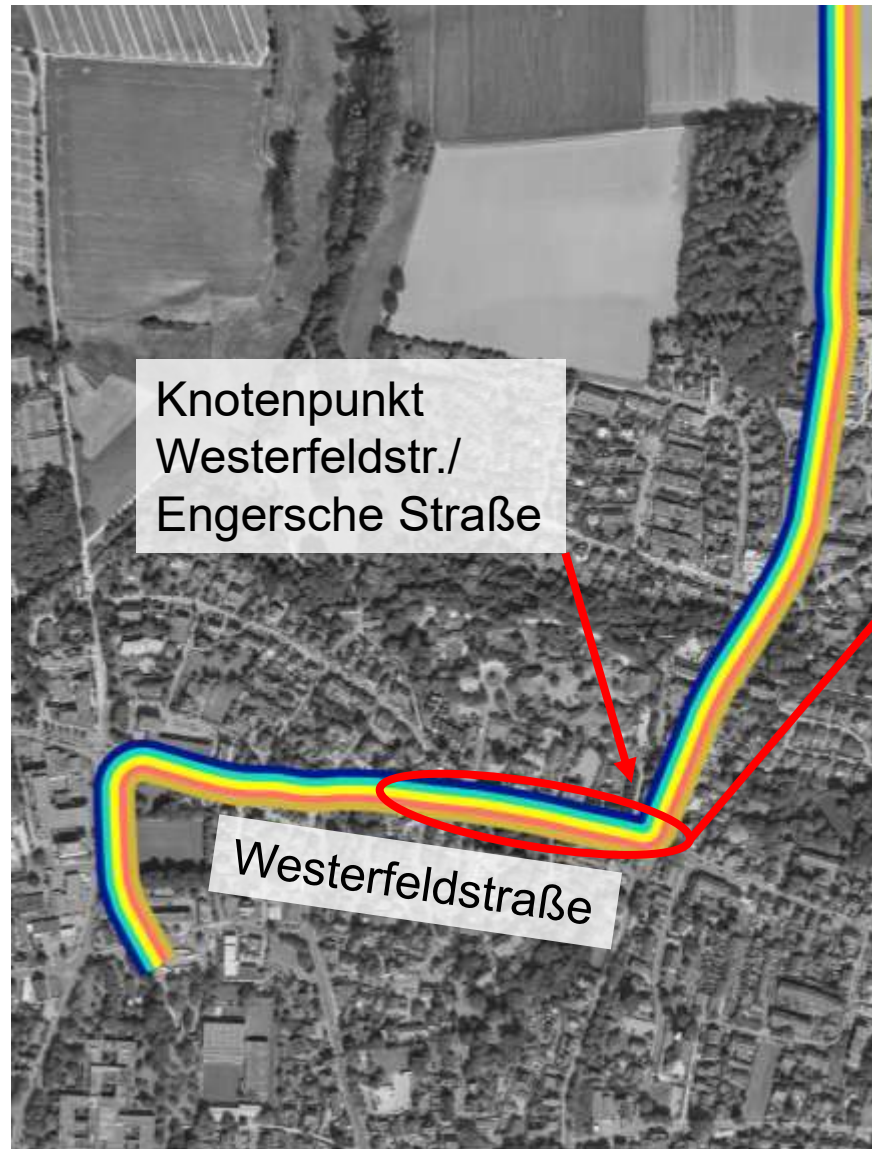
→ Variante 6 der Verlängerung der Linie 1 wird daher nicht weiterverfolgt.



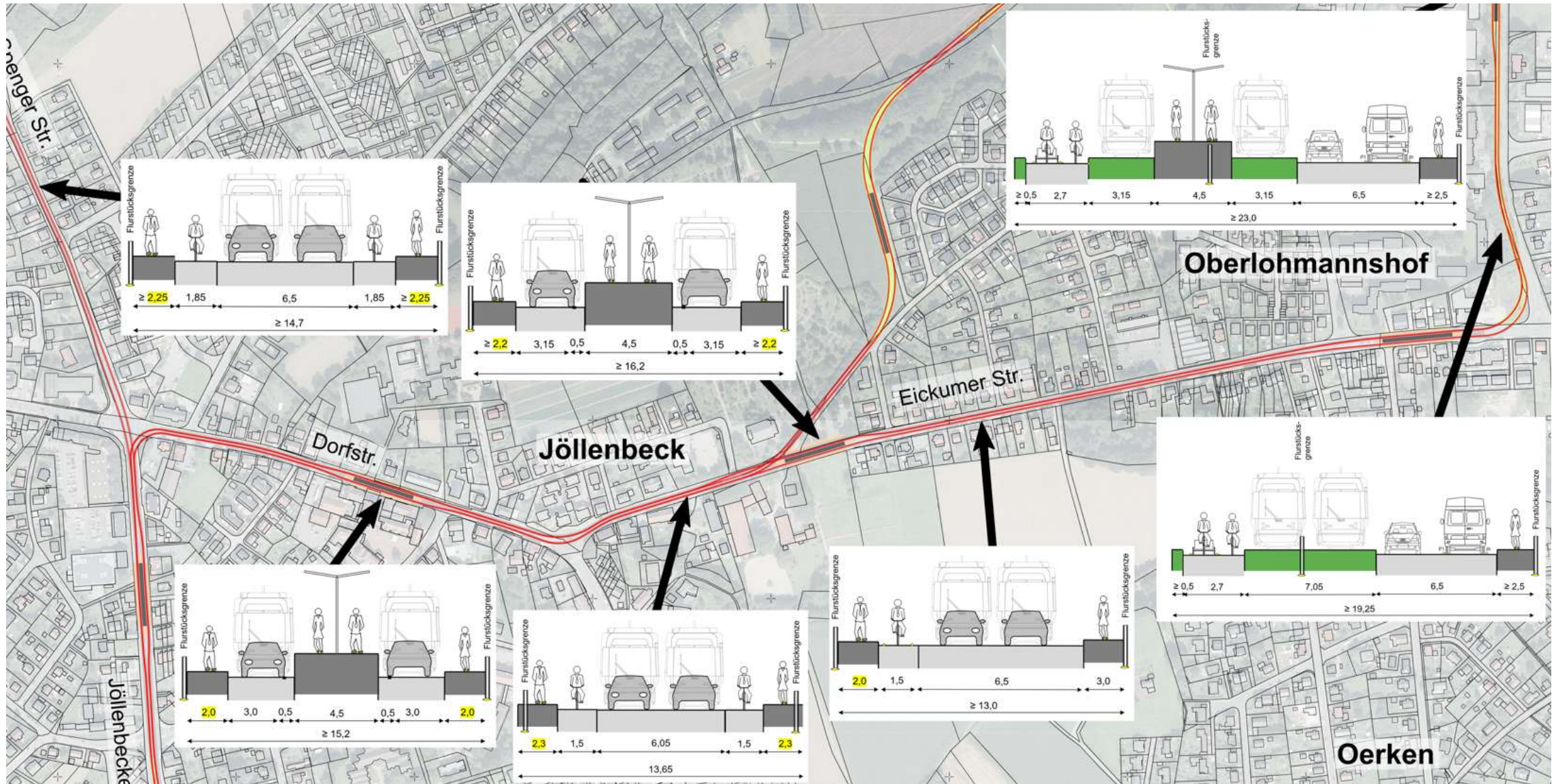
Stufe 2 – Linie 1 Weiterführung Schildesche

Für alle Varianten gilt, dass eine Weiterführung der Linie 1 durch die **Westerfeldstraße** äußerst anspruchsvoll wäre. Zudem ist der **Knoten Westerfeldstraße/ Engersche Straße** bereits heute so stark belastet, dass eine Führung der Stadtbahn über den Knoten nicht möglich ist.

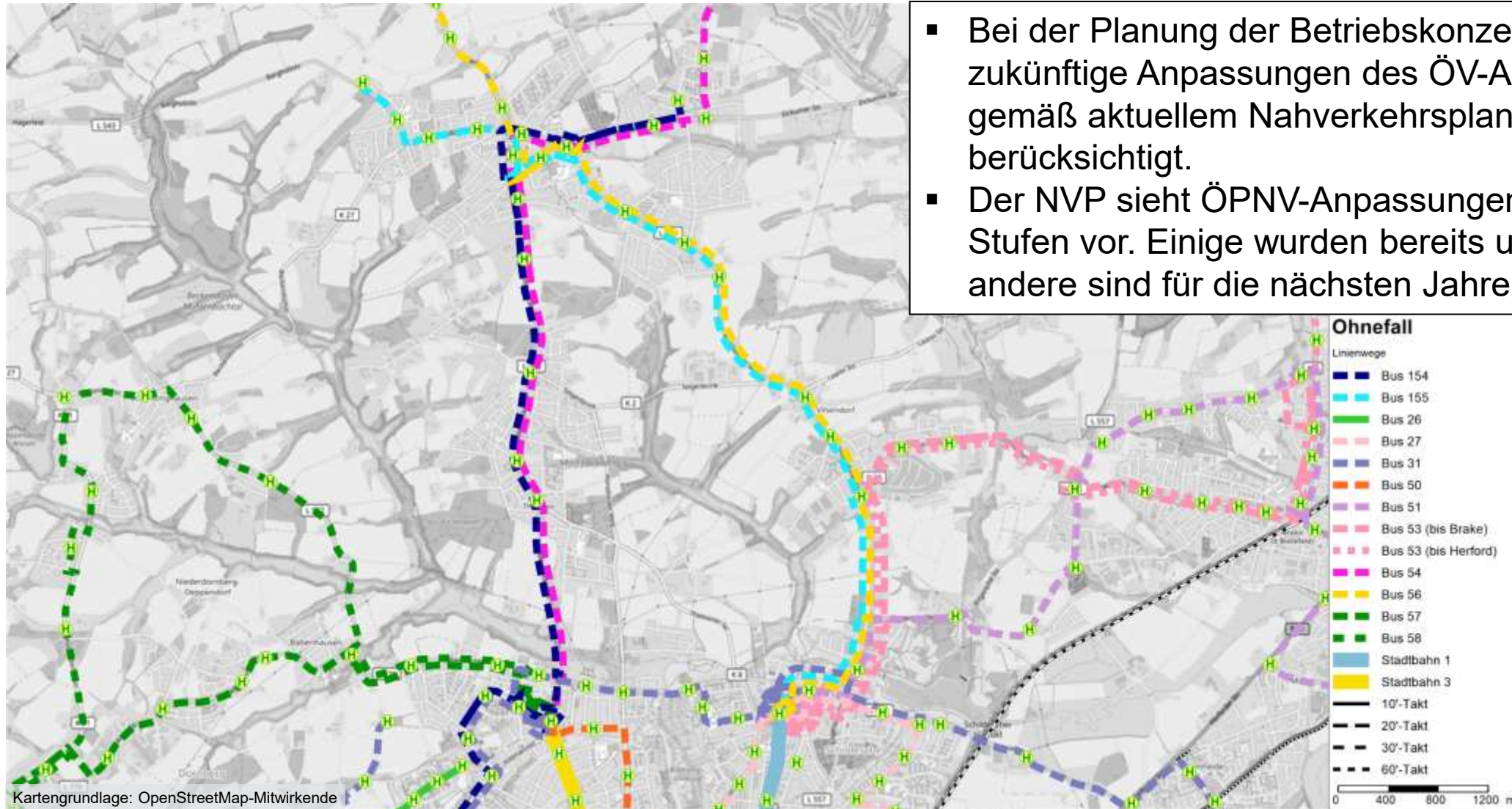
→ Eine oberirdische Führung der Stadtbahn durch Schildesche **ist nicht möglich.**



Stufe 2 – Infrastruktur Beispiel Linie 3

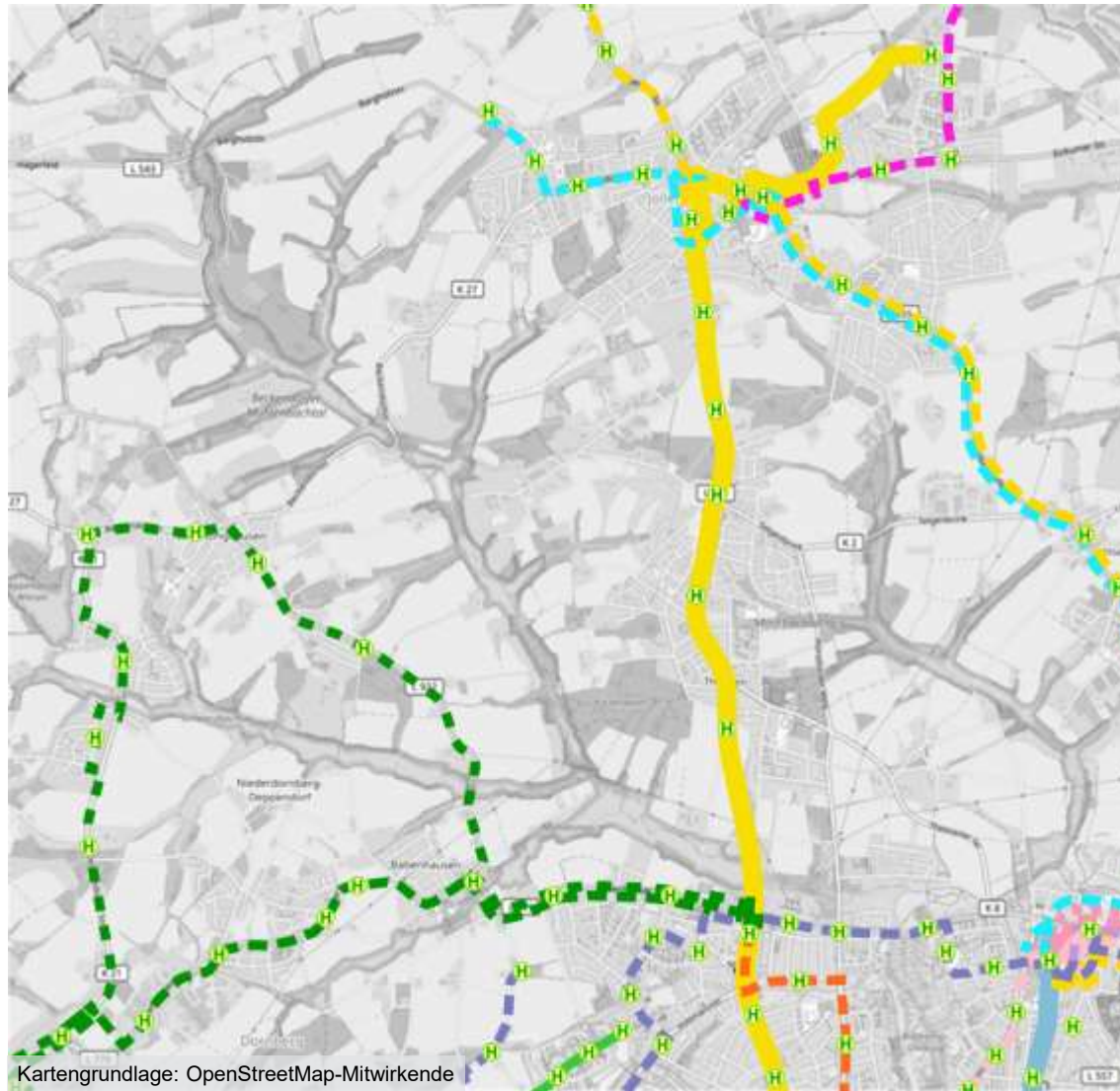


Stufe 2 – Grundlagen Betriebskonzepte



- 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 V3-6



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Änderungen gegenüber dem Ohnefall:

- Stadtbahn 3 wird bis Jöllenbeck Oberlohmannshof verlängert
- Bus 54 endet in Jöllenbeck Zentrum
- Bus 154 entfällt
- Zusätzliche Fahrten der Linie 31 zwischen Westerfeldstr. und Universität
- Bus-Bahn-Verknüpfung an der neuen Haltestelle Westerfeldstr.

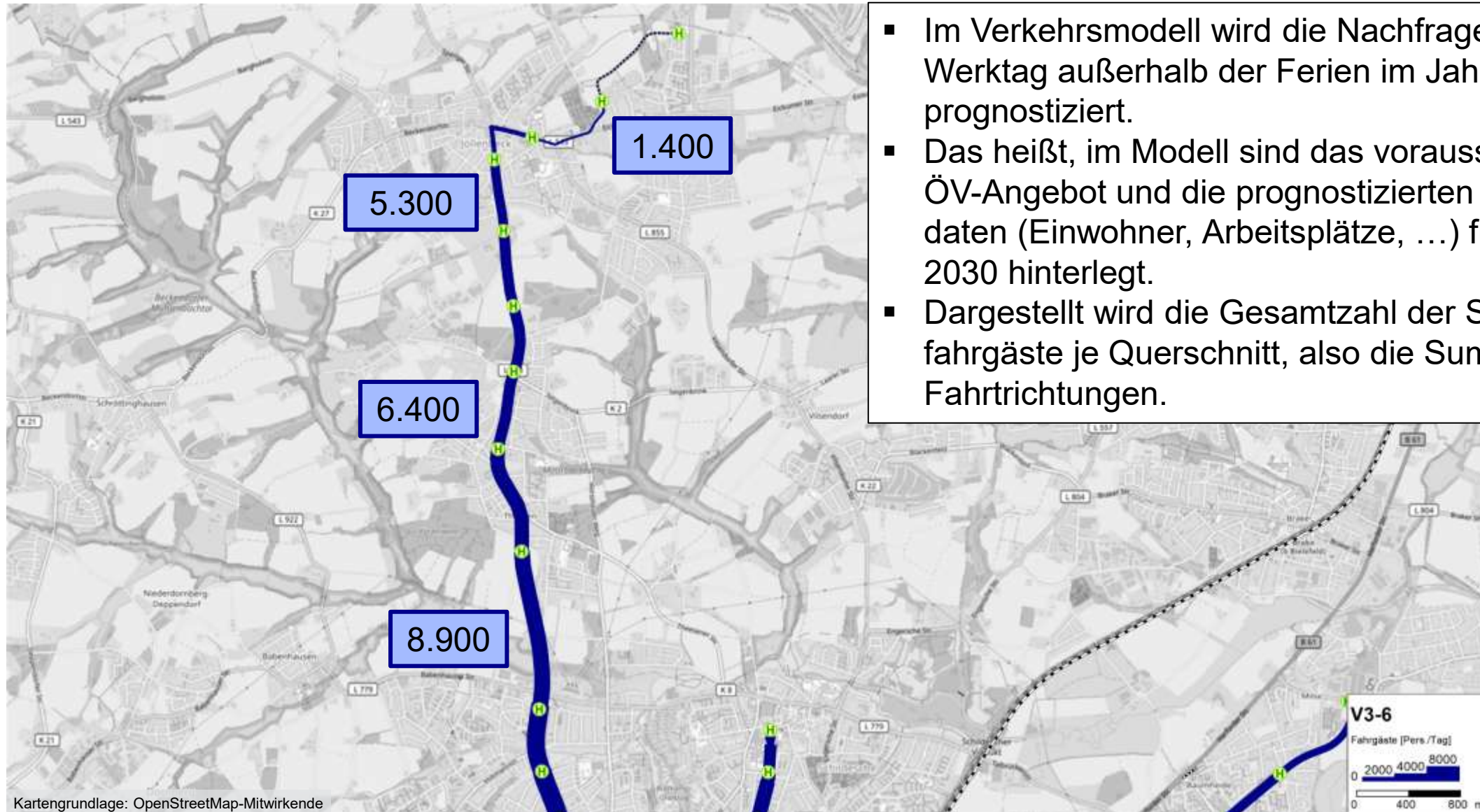
V3-6

Linienwege

- Bus 155
- Bus 26
- Bus 27
- Bus 31
- Bus 50
- Bus 51
- Bus 53 (bis Brake)
- Bus 53 (bis Herford)
- Bus 54
- Bus 56
- Bus 57
- Bus 58
- Stadtbahn 1
- Stadtbahn 3
- 10'-Takt
- 20'-Takt
- 30'-Takt
- 60'-Takt

0 400 800 1200 m

Stufe 2 – Verkehrliche Wirkungen V3-6

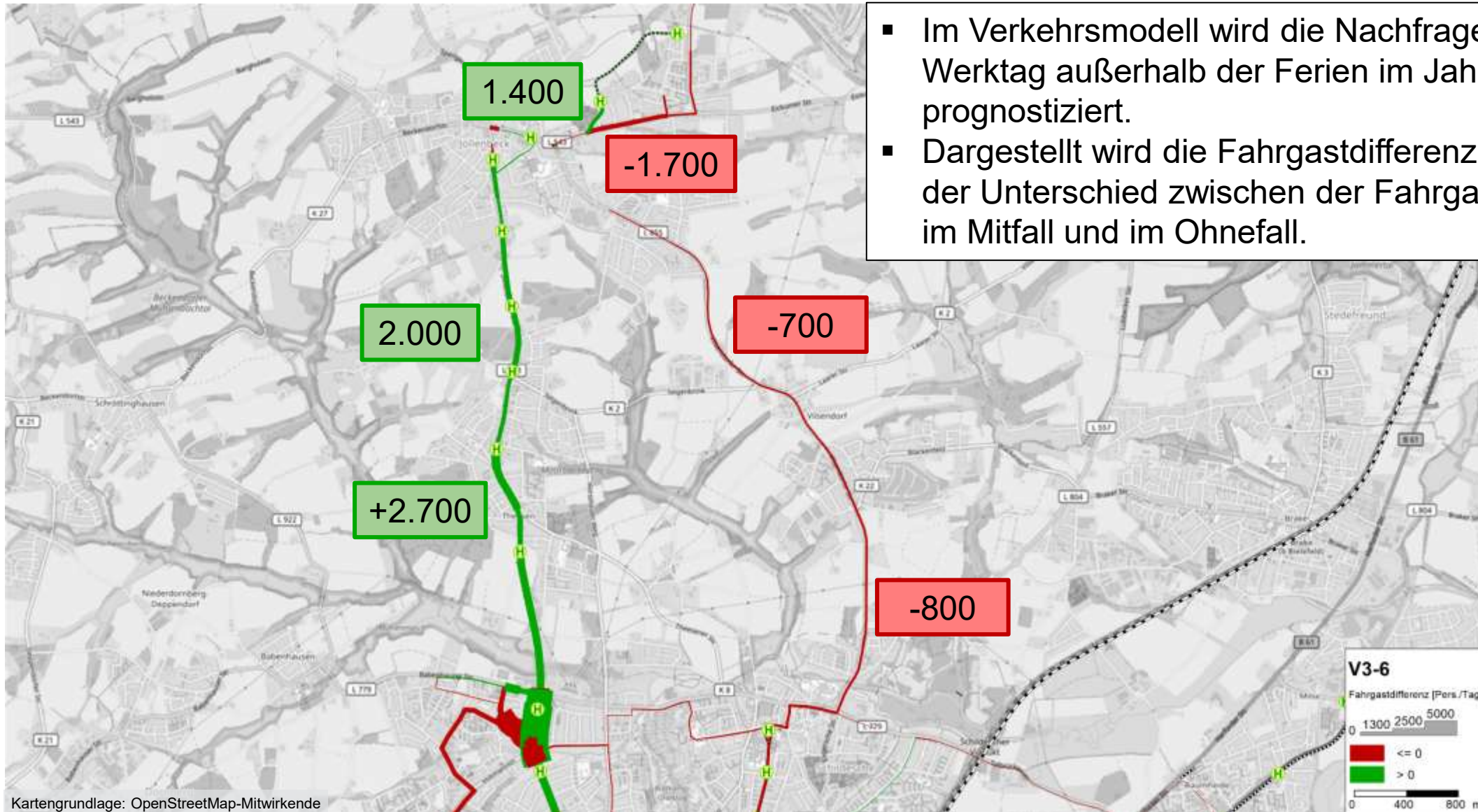


- Im Verkehrsmodell wird die Nachfrage an einem Werktag außerhalb der Ferien im Jahr 2030 prognostiziert.
- Das heißt, im Modell sind das voraussichtliche ÖV-Angebot und die prognostizierten Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, ...) für das Jahr 2030 hinterlegt.
- Dargestellt wird die Gesamtzahl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

Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Stufe 2 – Verkehrliche Wirkungen V3-6

- 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.



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Workshop an Themenständen

Was spricht für die eine oder andere Variante?



Wie fahren die Busse?



Wie werden Stadtbahnen bewertet?

40 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, 25.03.26**

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 CO₂-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.

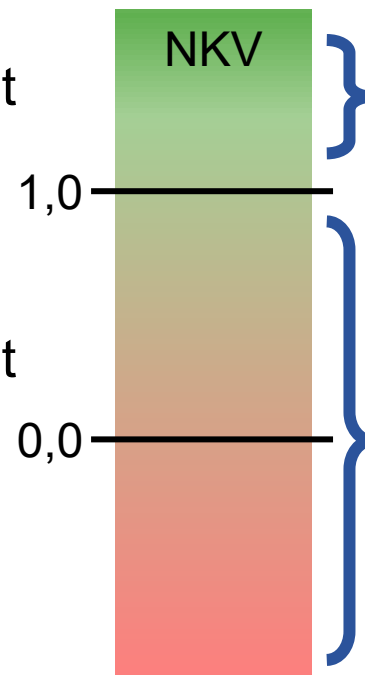


Ergebnis der Bewertung

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

Homepage: www.vwi-stuttgart.de

