



Das Stadtbahn-Modell deutet an, was die Politiker am kommenden Dienstag beschließen sollen: Die Linie 4 soll ins Tor-6-Viertel verlängert werden und dort mit einem Hochbahnsteig eine Endhaltestelle bekommen. Der Maßnahme wird laut Gutachten »besondere betriebliche Bedeutung« zugebilligt.

Mehr Bahn für Bielefeld

Analyse empfiehlt Trassenverlängerungen nach Hillegossen und Sennestadt sowie neue Linie bis Heepen

■ Von Burgit Hörtrich und Bernhard Pierel (Fotos)

Bielefeld (WB). Oberbürgermeister Pit Clausen und Mobiel-Geschäftsführer Wolfgang Brinkmann wollen das Stadtbahnnetz um 60 Prozent ausweiten. Dabei streben sie eine »allgemeine gesellschaftliche Zustimmung« an. Schon am kommenden Dienstag kann ein solcher Konsens scheitern: beim Beschluss zum Endpunkt der Linie 4 auf dem Gelände Dürkopp Tor 6.

Eine Potenzial-Analyse, aus EU-Mitteln bezahlt, billigt der Verlängerung ins Tor-6-Viertel eine »be-

sondere betriebliche Bedeutung« zu. Diese Analyse wird dem Stadtentwicklungsausschuss am 24. Januar vorgestellt – vor der geplanten Beschlussfassung zur Linie 4.

Das Büro Transport Technologie-Consult (TTK) hat sich aber nicht nur mit dieser »Mikro-Verlängerung« beschäftigt, sondern empfiehlt den (Aus-)Bau von weiteren Stadtbahntrassen: die der **Linie 4** vom Lohmannshof auf den Hochschulcampus und weiter bis zur Dürerstraße (diese Trasse könnte irgendwann bis zum Endpunkt der Linie 3 (Babenhäusen-Süd) verlängert werden); die der Verlängerung der **Linie 2** von Milse nach Milse-Ost.

Für Milse läuft die Planfeststellung, Mobiel rechnet mit dem Bau im Jahr 2013. Für die »Campus-Linie« wird der Bebauungsplan vorbereitet. Dezernent Gregor

Moss betont, es gebe eine »klare Zusatzzusage« des Landes, man wolle »so bald wie möglich« bauen, werde aber sicher später fertig als die neue Fachhochschule 2013.

Neben der Tor-6-Verlängerung misst das Gutachter-Büro auch einer Verbindungsstrecke zwischen Sieker und Sieker-Mitte (Otto-Brenner-Straße) eine besondere betriebliche Bedeutung bei.

Zur weiteren Planung empfohlen wird die **Linie 5** nach Heepen. Sie soll in Niederflertechnik (als Straßenbahn/ der Tunnel sei an der »absoluten Kapazitätsgrenze«) vom Jahnplatz über die Friedrich-Verleger-Straße, die August-Bebel-Straße, die Werner-Bock-Straße, Auf dem Langen Kamp, Meyer zu Heepen bis zum Tieplatz fahren, von dort aus gibt es drei mögliche Varianten. Bis zu den Heeper Fichten aber würde die Linie 5 »fast zu 100 Prozent auf eigenem Gleiskörper« fahren. Das sei wichtig für die Zuschussfähigkeit des Projektes. Auch für die Strecke vom Jahnplatz bis Heepen gibt es eine Variante, nämlich eine Trasse durch die Heeper Straße.

Ebenfalls »empfehlenswert« sei die Verlängerung der **Linie 3** von der heutigen Endhaltestelle Stieghorst-Mitte bis nach Hillegossen. Zudem schlägt das Büro TTK vor, die **Linie 1** vom Endpunkt Senne bis nach Sennestadt weiter zu bauen. Brinkmann nennt diese Empfehlung »überraschend in ihrer Klarheit«.

Würden diese Planungen (»Zielnetz 2030«) Realität, sind sie für Pit Clausen »ein Riesenschritt für Bielefeld«. Als grobe Kostenschätzung nennt Hans-Jürgen Krain, Kaufmännischer Leiter von Mobiel, den Betrag von 160 Millionen Euro für die »reine Infrastruktur«. Mobiel verspricht sich deutlich mehr Fahrgäste durch die Umsetzung der Vorschläge: von 55,5 Millionen (2010) auf 61 Millionen (2030).

Für Pit Clausen ist die Stadtbahn das »Rückgrat des Nahverkehrs«. Sie sichere die Mobilität einer immer älter werdenden Gesellschaft, sie leiste einen Beitrag zum Klimaschutz. Die Potenzialanalyse sei eine fundierte Grundlage und zeige, »welche Linien sich rechnen und welche nicht«. Als unwirtschaftlich gelten eine Trasse bis Brackwede-Süd, nach Theesen oder Jollenbeck.



So könnte das Bielefelder Stadtbahnnetz im Jahr 2030 aussehen. Die Verlängerung der Linie 4 bis Babenhäusen-Süd ist nur ein Vorschlag.



Studieren Details von Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie: Oberbürgermeister Pit Clausen und Mobiel-Chef Wolfgang Brinkmann.

Zweiter Betriebshof

Wenn mit Inbetriebnahme einer Stadtbahn nach Heepen (Linie 5) zusätzliche Schienenfahrzeuge, womöglich in Niederflertechnik, angeschafft werden, wird es spätestens auf dem Mobiel-Betriebshof in Sieker zu eng. Kai-Uwe Steinbrecher, Technischer Leiter von Mobiel: »Mit 76 Bahnen, die heute dort Platz finden, sind wir absolut am

Limit.« Eigentlich ausgelegt sei der Betriebshof für 64 Bahnen. Deshalb komme Mobiel dann um einen zweiten Betriebshof nicht herum. Angelegt werden soll der im rückwärtigen Bereich des Geländes des ehemaligen Containerbahnhofes – möglichst dicht an der Werner-Bock-Straße, potenzielle Trasse der künftigen Linie 5 nach Heepen.

Beschluss zu Tor-6-Haltestelle

Der Stadtentwicklungsausschuss soll am kommenden Dienstag den Beschluss fassen, die Linie 4 ins Viertel Dürkopp Tor 6 hinein zu verlängern. Gegen eine solche Verlängerung – Kosten zwischen 1,2 und 1,6 Millionen Euro – wehren sich die Anwohner. Die Bezirksvertretung Mitte hat sich mit dem Thema nicht befasst, obwohl ursprünglich eine Sonderstrecke geplant war. Die Verkehrsbetriebe Mobiel halten die Verlängerung für unverzichtbar, um die Wendeanlage im Niederwall zu entlasten. Ohne die neue Endstation könnte der gesamte Stadtbahnverkehr leiden, so Mobiel. Die Tor-6-Haltestelle sei nicht nur eine betriebliche Lösung, in dem Bereich könnten zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden.

Das Büro TTK hat im Auftrag der Stadt die Tor-6-Variante und eine Variante mit einem neuen Betriebsgleis als Kehrgleis in der Nikolaus-Dürkopp-Straße unter-

sucht. Das Ergebnis: Tor 6 ist »weniger nachteilig« als das Betriebsgleis (das WESTFALENBLATT berichtete).

Gregor Moss als zuständiger Dezernent sagt, es sei an der Zeit, endlich einen politischen Beschluss zu fassen. Er betont, dass nach einem solchen Beschluss »nicht sofort gebaut« werde: »Dann wird das Verfahren eingeleitet.« Im Verlaufe dieses Verfahrens gehe es um die genauen Planungen. Dann könnten Bürger auch noch Klage einreichen. Eine Anwohner-Initiative sieht die Wohnqualität in ihrem Viertel in Gefahr, der Verein »Pro Nahverkehr« mahnt, die Gesamtsituation des Bielefelder Stadtbahnverkehrs nicht außer Acht zu lassen, plädiert für die »Mikro-Verlängerung«. Insgesamt wurden fast zwei Dutzend Varianten im Vorfeld geprüft, die beiden jetzt untersuchten blieben übrig. Die Sitzung beginnt um 16 Uhr im Ratssaal.

Mehr Bahn für Bielefeld

Analyse empfiehlt Trassenverlängerungen nach Hillegossen und Sennestadt sowie neue Linie bis Heepen

Von Burgit Hörtrich
und Bernhard Pierel (Fotos)

Bielefeld (WB). Oberbürgermeister Pit Clausen und Mobiel-Geschäftsführer Wolfgang Brinkmann wollen das Stadtbahnnetz um 60 Prozent ausweiten. Dabei streben sie eine »allgemeine gesellschaftliche Zustimmung« an. Schon am kommenden Dienstag kann ein solcher Konsens scheitern: beim Beschluss zum Endpunkt der Linie 4 auf dem Gelände Dürkopp Tor 6.

Eine Potenzial-Analyse, aus EU-Mitteln bezahlt, billigt der Verlängerung ins Tor-6-Viertel eine »besondere betriebliche Bedeutung« zu. Diese Analyse wird dem Stadtentwicklungsausschuss am 24. Januar vorgestellt - vor der geplanten Beschlussfassung zur Linie 4.

Das Büro Transport Technologie-Consult (TTK) hat sich aber nicht nur mit dieser »Mikro-Verlängerung« beschäftigt, sondern empfiehlt den (Aus-)Bau von weiteren Stadtbahntrassen: die der Linie 4 vom Lohmannshof auf den Hochschulcampus und weiter bis zur Dürerstraße (diese Trasse könnte irgendwann bis zum Endpunkt der Linie 3 (Babenhausen-Süd) verlängert werden); die der Verlängerung der Linie 2 von Milse nach Milse-Ost. Für Milse läuft die Planfeststellung, Mobiel rechnet mit dem Bau im Jahr 2013. Für die »Campus-Linie« wird der Bebauungsplan vorbereitet. Dezernent Gregor Moss betont, es gebe eine »klare Zuschusszusage« des Landes, man wolle »so bald wie möglich« bauen, werde aber sicher später fertig als die neue Fachhochschule 2013. Neben der Tor-6-Verlängerung misst das Gutachter-Büro auch einer Verbindungsstrecke zwischen Sieker und Sieker-Mitte (Otto-Brenner-Straße) eine besondere betriebliche Bedeutung bei.

Zur weiteren Planung empfohlen wird die Linie 5 nach Heepen. Sie soll in Niederflurtechnik (als Straßenbahn/ der Tunnel sei an der »absoluten Kapazitätsgrenze«) vom Jahnplatz über die Friedrich-Verleger-Straße, die August-Bebel-Straße, die Werner-Bock-Straße, Auf dem Langen Kampe, Meyer zu Heepen bis zum Tieplatz fahren; von dort aus gibt es drei mögliche Varianten. Bis zu den Heeper Fichten aber würde die Linie 5 »fast zu 100 Prozent auf eigenem Gleiskörper« fahren. Das sei wichtig für die Zuschussfähigkeit des Projektes. Auch für die Strecke vom Jahnplatz bis Heepen gibt es eine Variante, nämlich eine Trasse durch die Heeper Straße.

Ebenfalls »empfehlenswert« sei die Verlängerung der Linie 3 von der heutigen Endhaltestelle Stieghorst-Mitte bis nach Hillegossen.

Zudem schlägt das Büro TTK vor, die Linie 1 vom Endpunkt Senne bis nach Sennestadt weiter zu bauen. Brinkmann nennt diese Empfehlung »überraschend in ihrer Klarheit«.

Würden diese Planungen (»Zielnetz 2030«) Realität, sind sie für Pit Clausen »ein Riesenwurf für Bielefeld«. Als grobe Kostenschätzung nennt Hans-Jürgen Krain, Kaufmännischer Leiter von Mobiel, den Betrag von 160 Millionen Euro für die »reine Infrastruktur«. Mobiel verspricht sich deutlich mehr Fahrgäste durch die Umsetzung der Vorschläge: von 55,5 Millionen (2010) auf 61 Millionen (2030).

Für Pit Clausen ist die Stadtbahn das »Rückgrat des Nahverkehrs«. Sie sichere die Mobilität einer immer älter werdenden Gesellschaft, sie leiste einen Beitrag zum Klimaschutz. Die Potenzialanalyse sei eine fundierte Grundlage und zeige, »welche Linien sich rechnen und welche nicht«. Als unwirtschaftlich gelten eine Trasse bis Brackwede-Süd, nach Theesen oder Jöllenbeck.

Artikel vom 17.01.2012