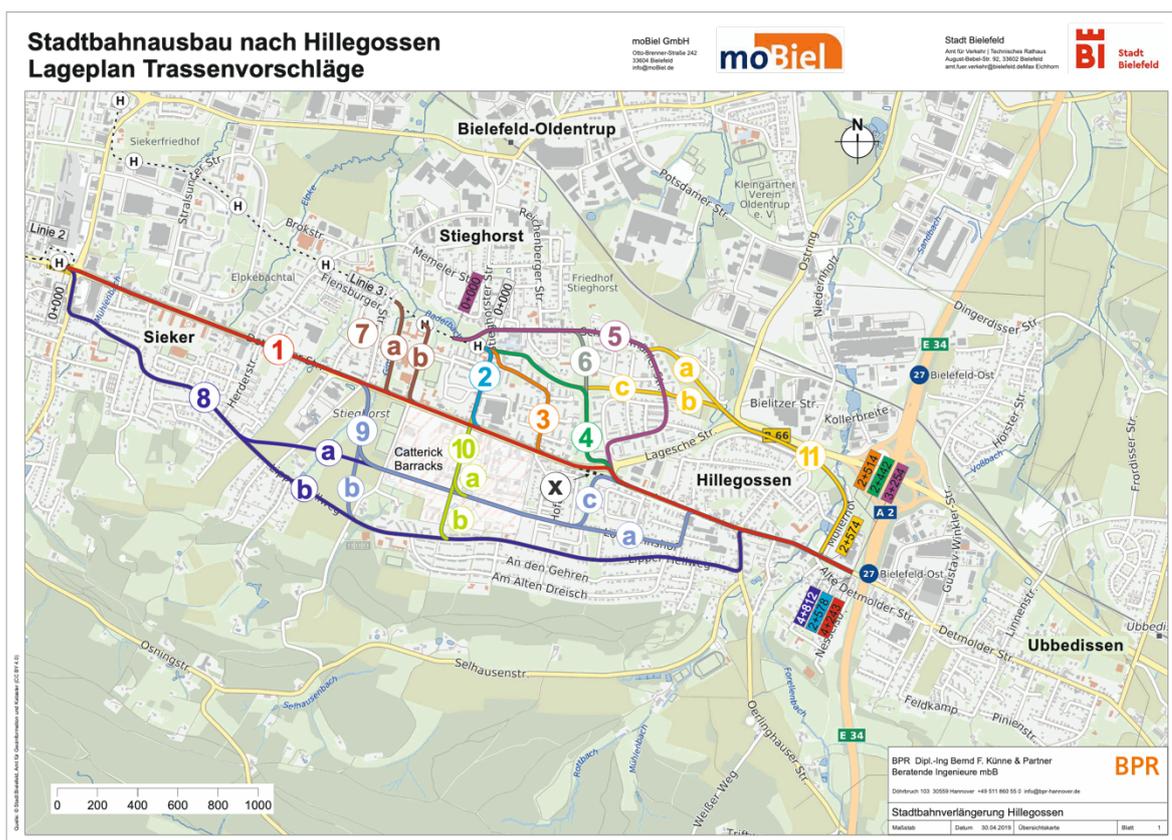


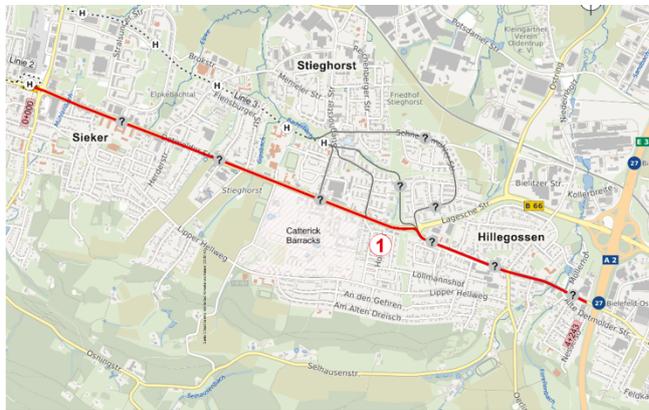
Machbarkeitsstudie zum StadtBahn-Ausbau nach Hillegossen Bürgerwerkstatt 1 am 11.04.2019 – Bürger*innen-Feedback

Hier sind die schriftlichen Anregungen der Bürger*innen notiert. Die Beiträge wurden redaktionell überarbeitet, um die Lesbarkeit zu steigern und damit das Verständnis für Personen gesichert ist, die nicht bei der Veranstaltung dabei waren. Ähnliche Anregungen sind zu einem Spiegelstrich zusammengefasst und durch einen senkrechten Strich getrennt. Sofern Vor- oder Nachteile bzw. Anregungen für mehrere Varianten zutreffen, wurden diese in dieser Dokumentation bei jeder einzelnen notiert.

Alle Anregungen zur Linienführung bis Hillegossen sind hier in einer Grafik zusammengefasst.



Feedback zur Variante 1



Vorteile der Variante 1

- Von dieser Variante profitieren mehr Einwohner als bei den anderen. | Bietet die beste Erschließung für die Kaserne. | Die Erschließung des Kasernengeländes, auch der schon frei gewordenen Georg-Müller-Schule, aber auch der Wohnviertel oberhalb der Detmolder Straße und vor allem des Lipper Hellwegs ist in dieser Variante am besten. Dadurch bietet diese Variante eine hervorragende Anbindung an die Stadt. | Variante 1 oder 2 bieten eine Anbindung der Catterick Barracks und der neuen Wohnnutzung dort. | Insgesamt erreicht diese Variante eine größere Einwohnerzahl als die anderen Varianten. Damit besteht eine größere Chance zur Reduzierung des Autoverkehrs.
- Diese Variante bietet eine gute Reisezeit. Das ist wichtig!
- Die Anbindung an den ÖPNV an der Detmolder Straße ist heute eher dürftig.
- Diese Variante schließt den Anschluss von zwei Schulen ein, ca. 1300 Schüler hätten einen Vorteil davon. Bei den anderen Varianten müssten die Schüler etwaige Einschränkungen durch die Anpassung der Buslinien in Kauf nehmen.
- Der Rad- und Autoverkehr wird durch diese Variante nicht eingeschränkt. | Bei dieser Variante ist ein besserer Verkehrsfluss zu erwarten als bei den anderen Varianten.
- Bei dieser Variante ist die Erhaltung des Grünzuges möglich! Das ist ein starkes Argument für eine lebenswerte Stadt und ihre Attraktivitätssteigerung.
- Die Lärmbelastung bleibt bei dieser Variante an einer Stelle.
- Diese Variante ist eine Chance für den Umbau Detmolder Straße.

- Für die Varianten 1 und 2 spricht die Ausfallsicherheit.

Nachteile der Variante 1

- Der Schwerlastverkehr auf der Detmolder Straße plus die Stadtbahn führen zu einer hohen Belastung östlich der A2. | Wie soll der Verkehrsfluss auf der Detmolder Straße aufrecht erhalten werden? Hier ist ein hoher DTV / eine große Verkehrsmenge zu bewältigen.
- Ist es möglich, in der Detmolder Straße (B 66) mit besonderem Bahnkörper auch noch einen Radweg anzulegen?
- Siehe Nachteile aller Varianten.

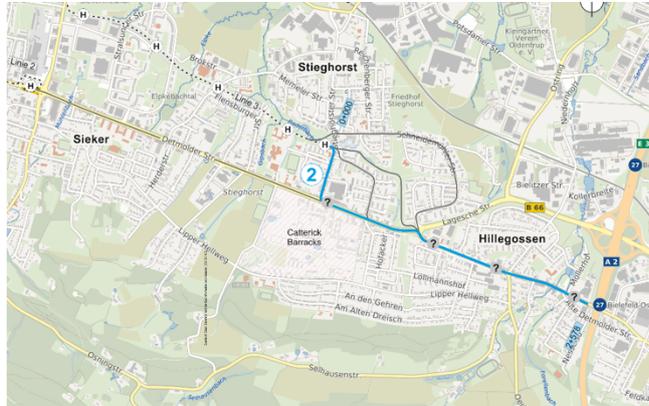
Kommentare zur Variante 1

- Die Verlängerung der Linie 2 ist die logischste Variante.
- Die Detmolder Straße ist vorteilhafte Trasse.

Anregungen zur Variante 1

- Die Varianten 1 und 2 verbinden mit einer Haltestelle für Bus und Bahn bei / in den Catterick Barracks. | Kombination der Stadtbahn-Linie 3 und 2 mit einem Endpunkt in der Kaserne. | Kombination Stadtbahn-Linie 3 und Linie 2 einem mit Ringschluss.
- Ich rege eine Haltestelle „Herderstrasse“ an.
- Ich rege an: Je 10 Minuten Takt bis A+B, dann je 20 Minuten bis Hillegossen (Variante 1+2). ***Wo ist A und B?***
- Ich rege an, die Stadtbahnlinie 2 bis Catterick Barracks und die Stadtbahnlinie 3 bis Ubbedissen zu führen.
- Rege die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 in Variante 4 und die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 von Sieker bis Catterick Barracks an.

Feedback zur Variante 2



Vorteile der Variante 2

- Insgesamt erreicht diese Variante eine größere Einwohnerzahl als die anderen Varianten. | Variante 1 oder 2 bieten eine Anbindung der Catterick Barracks und der neuen Wohnnutzung dort. | Diese Variante ist sinnvoll für die Kasernen-Erschließung. | Variante 1+2 sind am sinnvollsten.
- Für diese Variante gibt es viel Platz an einer hässlichen Straße.
- Die B66 ist breit, also gibt es somit bei dieser Variante im Vergleich zu den anderen Entlastungsmöglichkeiten bei Unfällen.
- Bei dieser Variante ist die Erhaltung des Grünzuges möglich! Das ist ein starkes Argument für eine lebenswerte Stadt und ihre Attraktivitätssteigerung.
- Für die Varianten 1 und 2 spricht die Ausfallsicherheit.

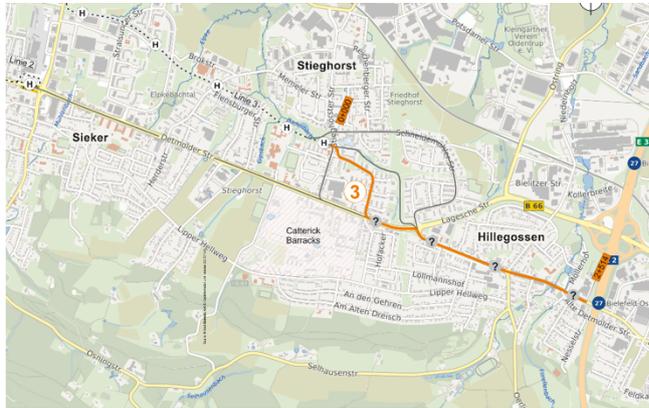
Nachteile der Variante 2

- Der Schwerlastverkehr auf der Detmolder Straße plus die Stadtbahn führen auf einer Teilstrecke zu einer hohen Belastung östlich der A2. | Wie soll der Verkehrsfluss auf der Detmolder Straße aufrecht erhalten werden? Hier ist ein hoher DTV / eine große Verkehrsmenge zu bewältigen.
- Ist es möglich, in der Detmolder Straße (B 66) mit besonderem Bahnkörper auch noch einen Radweg anzulegen?
- Siehe Nachteile aller Varianten.

Anregungen zur Variante 2

- Die Varianten 1 und 2 verbinden mit einer Haltestelle für Bus und Bahn bei / in den Catterick Barracks. | Kombination der Stadtbahn-Linie 3 und 2 mit einem Endpunkt in der Kaserne. | Kombination Stadtbahn-Linie 3 und Linie 2 einem mit Ringschluss.
- Ich rege: Je 10 Minuten Takt bis A+B, dann je 20 Minuten bis Hillegossen (Variante 1+2).

Feedback zur Variante 3



Vorteile der Variante 3

- Bei dieser Variante ist die Erhaltung des Grünzuges möglich! Das ist ein starkes Argument für eine lebenswerte Stadt und ihre Attraktivitätssteigerung.

Nachteile der Variante 3

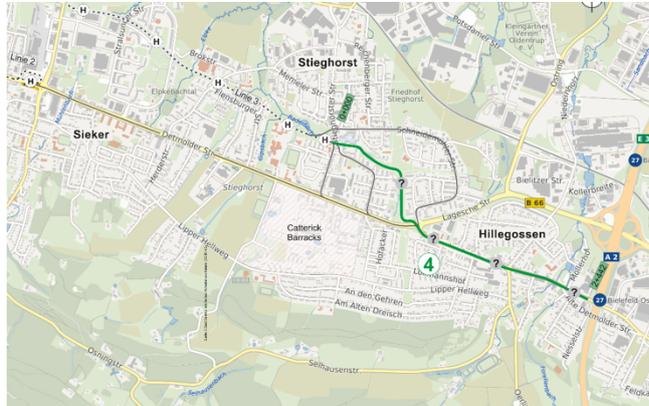
- Die Führung durch die Danziger Straße bedingt den Wegfall vieler Parkplätze dort. | Anlieger-Park-Plätze fallen komplett weg? | Die die Danziger Straße ist eine verkehrsberuhigte, enge Straße durch ein dicht bewohntes Wohngebiet mit (jetzt schon!) nicht ausreichenden Parkmöglichkeiten für die Anwohner. Am Sonntag ist die Straße kaum befahrbar, aufgrund der vielen Kirchenbesucher, die auch von außerhalb Bielefelds kommen. | Aufgrund der Lage der Danziger Straße wurde schon mehrmals vorgeschlagen sie zu einer Anliegerstraße zu machen. Dort soll eine Stadtbahn hin?!? | Die Straßenbreite reicht nicht aus, Straßen sind zugeparkt wegen des Parkplatzmangels. | Keine Parkplätze mehr verfügbar, besonders an Sonntagen wegen der Kirche.
- Die Danziger Straße ist zu schmal für die Vamos-Doppeltraktion. Die für die Stadtbahn erforderliche Trassenbreite ist für die Danziger Straße zu groß. | Die Danziger Straße ist zu schmal für die Bahn.
- Der Neubau erfordert einen besseren Untergrund wegen der Belastung durch schwerere Fahrzeuge.

- Diese Variante führt zur Lärmbelästigung im Wohnbezirk. An der Straßenkreuzung sogar beidseitig: In der Detmolder Straße und dann auch noch in der Danziger Straße.
- Eine Haltestelle in der Danziger Straße ist nicht realisierbar.
- Diese Variante bietet keine große Wohngebieterschließung im Vergleich zur Variante 1.
- Diese Variante bindet den Bereich der Kaserne nicht gut genug an.
- Auch die Schneidemühler Straße ist weit entfernt.
- Die Varianten 3, 4 und 5 erfassen viel weniger Einwohner als die Varianten 1 und 2, denn die Bereiche in Richtung Oldentruper Straße und Potsdamer Straße sind eher industriell geprägt. Bei den Flächen um die Detmolder Straße handelt es sich um geballte Wohnviertel.
- Bei dieser Variante sind zwei signalisierte Kreuzungen direkt hintereinander. | Der Schwerlastverkehr auf der Detmolder Straße plus die Stadtbahn führen auf dieser Teilstrecke zu einer hohen Belastung östlich der A2. | Wie soll der Verkehrsfluss auf der Detmolder Straße aufrecht erhalten werden? Hier ist ein hoher DTV / eine große Verkehrsmenge zu bewältigen.
- Ist es möglich, in der Detmolder Straße (B 66) mit besonderem Bahnkörper auch noch einen Radweg anzulegen?
- Siehe Nachteile aller Varianten.

Anregungen zur Variante 3

keine

Feedback zur Variante 4



Vorteile der Variante 4

- Die Stadtbahn / Stadtbahnhaltestelle im Grünzug ist für die Anwohner gut erreichbar. | Ist die Haltestellenfolge richtig?
- Diese Variante stellt keine Behinderung des Autoverkehrs dar. | Diese Variante ist wegen der Verkehrsführung vorteilhaft.
- Die Bushaltestelle Stieghorst-Zentrum fällt weg.
- Parkplätze für Anwohner bleiben erhalten.
- Es ist vorteilhaft, die Detmolder Straße dem KFZ-Verkehr zu überlassen. [Das spricht für die Varianten 4 und 5.] | Ist es möglich, in der Detmolder Straße (B 66) mit besonderem Bahnkörper auch noch einen Radweg anzulegen?

Nachteile der Variante 4

- Diese Variante führt zur Zerstörung des Grünzugs/Spielbereiches. | Grünanlagen dienen der Erholung und sind ein starkes Argument für eine lebenswerte Stadt und ihre Attraktivität. | Die rechte Seite des Grünzuges ist geprägt durch große Wohnviertel (große, hohe Häuser mit vielen Familien). An der linken Seite des Grünzuges befinden sich die beiden am meisten besuchten Spielplätze, die Stettiner-Kindertagesstätte und das Freizeitzentrum, so dass Eltern ihre Kinder nicht mehr sorglos zu diesen Anlagen alleine gehen lassen können werden. | Die Trasse zerstört den Naherholungswert des Parks.
- Diese Variante kollidiert mit Bepflanzungen. | Die Durchfahrbreite zwischen Block B+C ist viel zu eng. | Diese Variante führt zur

Lärmbelästigung. | Eine Alternative wäre die Unterquerung der Stieghorster Straße und somit auch des Wohnhofes.

- Die Varianten 3, 4 und 5 erfassen viel weniger Einwohner als die Varianten 1 und 2, denn die Bereiche in Richtung Oldentruper Straße und Potsdamer Straße sind eher industriell geprägt. Bei den Flächen um die Detmolder Straße handelt es sich um geballte Wohnviertel. | Es werden relativ wenige Bürger erfasst.
- Wie ist es um die Sicherheit an der Haltestelle des nachts bestellt?
- Siehe Nachteile aller Varianten.

Kommentar zur Variante 4

- Diese Variante halte ich nach wie vor für die sinnvollste Variante.
- Den Grünzug schützen!

Anregungen zur Variante 4

- Übergänge im Grünzug herstellen!
- Rege die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 in Variante 4 und die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 von Sieker bis Catterick Barracks an.

Feedback zur Variante 5



Vorteile der Variante 5

- Bei dieser Variante haben viele Bürger einen Nutzen.
- Die Variante greift die Linienführung der Buslinie 138 auf. | Die Buslinie 138 wird ersetzt. | Viele Kinder fahren zur Schule und der Bus reicht nicht aus.
- Es ist vorteilhaft, die Detmolder Straße dem KFZ-Verkehr zu überlassen. [Das spricht für die Varianten 4 und 5.]
- Bei dieser Variante ist die Erhaltung des Grünzuges möglich! Das ist ein starkes Argument für eine lebenswerte Stadt und ihre Attraktivitätssteigerung.

Nachteile der Variante 5

- Das Gebiet Catterick Barracks wird nicht erreicht.
- Der Fahrweg und die Fahrzeit sind lang.
- Der Fahrweg der Variante 5 liegt sehr am Rande der Siedlung. | Die Varianten 3, 4 und 5 erfassen viel weniger Einwohner als die Varianten 1 und 2, denn die Bereiche in Richtung Oldentruper Straße und Potsdamer Straße sind eher industriell geprägt. Bei den Flächen um die Detmolder Straße handelt es sich um geballte Wohnviertel.
- Die Schneidemühler Straße ist zu schmal für die Stadtbahn. Die Stadtbahn beeinträchtigt den Individualverkehr mit dem PKW.
- Ist beim Betrieb einer Stadtbahn noch Radverkehr auf Schneidemühler Straße möglich?
- Die Führung durch Wohngebiete ist unvorteilhaft.

- Die Querung der Stieghorster Straße wird bei dieser Variante schwierig.
- Die 2 Haltestellen [nahe des Knotens Breslauer Straße / Detmolder Straße] sind gut, aber ungünstig gelegen, weil zu nahe.
- Siehe Nachteile aller Varianten.

Fragen zur Variante 5

- An der an heutigen Endhaltestelle „Stieghorst Zentrum“ ist der Umbau der Grünfläche nördlich der heutigen Endstelle erforderlich. Was bedeutet das für den nahe gelegenen Teich?

Anregungen zur Variante 5

keine

Nachteile aller Varianten

- Wo sollen die Busse aus Ubbedissen parken/wenden? An der Endhaltestelle in Hillegossen ist zu wenig Platz vorhanden. | Ist am Endpunkt in Hillegossen Platz für die Busanbindung vorhanden? | Die Endstation so wählen, dass genug Platz für Bus-Umstieg ist! Das ist mitten in Hillegossen NICHT der Fall! | Sehe Platzprobleme für den Busumstieg in Hillegossen.
- Ist die Lage und Ausbildung der Endhaltestelle Hillegossener Schule richtig? Hier sollte ein gut erreichbarer P+R-Parkplatz sein, um den Individualverkehr mit dem KFZ aufzufangen.
- An der an Endhaltestelle sind Konflikte mit LKW-Verkehr aus dem Gewerbegebiet zu befürchten.
- Die Stadtbahn konkurriert mit der Verkehrsbelastung in der Stieghorster Straße in Hillegossen.
- Der Kreisel und die Stieghorster Straße teilweise wurden aktuell erneuert.

Fragen, Hinweise Ideen und Anregungen zu allen Varianten

- Den Radverkehr berücksichtigen.
- Ist es möglich, in der Detmolder Straße in Hillegossen auch noch einen Radweg anzulegen?
- Ist es möglich, in der Detmolder Straße (B66) auch noch einen Radweg anzulegen?
- Müssen die Anlieger Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) bezahlen?
- Machte es Sinn, eine Stadtbahn in die Catterick Barracks hineinzulegen?
- Rege an die Endstation in Hillegossen bis hinter die A2 zur Gustav-Winkler-Straße/alte Detmolder Straße zu legen.
- Rege in Hillegossen als Endhaltestelle mit einer Bus-zu-Bahn-Verknüpfung den Hillegosser Hof an.
- Ein P&R-Konzept mitdenken! | Einen P&R-Parkplatz in Hillegossen vorsehen! | Verlegung P&R zur Autobahn
- Die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Breslauer Str. / Lagesche Str. macht es schwer, eine Stadtbahn unterzubringen. | Die Kreuzung Detmolder/Lagesche Straße ist schwierig zu überqueren. | Eine Querung Detmolder Straße (B66) oberirdisch ist ungünstig. Ich rege an dort unterirdisch zu queren. | Ich rege an den Knotenpunkt Breslauer Straße / Lagesche Straße zu umfahren. | Stieghorster Straße

horster Straße und Detmolder Straße sollten unterquert werden. | Den Knotenpunkt eher unterirdisch anlegen! | Detmolder Straße unterqueren | Stieghorster Straße unterqueren | Eine Trassenführung unter der Stieghorster Straße hindurch entlastete diese.

- SPNV Haltepunkt Hillegossen [Dies meint die Reaktivierung / den Anschluss des derzeit nicht bedienten / ehemaligen Bahnhofes Hillegossen auf der Strecke der RB 73 (Bielefeld – Oerlinghausen – Lage – Lemgo). Dieser lag im Bereich der oberen Hillegosser Straße / Altenburger Straße südlich der Papierfabrik Misubishi Hi-TecPaper / Feldmühle. Die Reaktivierung des HP liegt im Verantwortungsbereich des SPNV-Aufgabenträgers VVOWL und ist mittelfristig nicht zu erwarten. Damit macht eine Führung durch das Gewerbegebiet / abseits der Wohnbebauung keinen Sinn. Diese würde eine Verschwenkung der Stadtbahnlinie nördlich der Variante 11 erfordern. Ein Trassenvorschlag an der Station der Variante 5 parallel zur Bahnlinie wurde von den Diskutanten gemeinsam verworfen, da er das Zielgebiet verfehlt.]

Kommentare zu allen Varianten

- Die heutige Linie 3 ist schon voll und langsam.
- Die Catterick-Entwicklung ist zu unsicher, um darauf heute eine Entscheidung aufzubauen.

Offene Punkte

- Durchmischung der Bevölkerung für Potenzial
- Kein besonderer Bahnkörper [Vermutlich auf der B66]
- Wie groß ist die Rampenlänge? [Möglicherweise meint das die Unterquerung der B66.]