

Bielefeld: Bürgerbeteiligung in der Vorplanung zum Ausbau der Stadtbahnlinie 1

Kira Möller

In Bielefeld soll die Stadtbahnlinie 1 ausgebaut werden, um somit den Bielefelder Süden an das bestehende Stadtbahn-Netz anzuschließen.

Die Ausbauplanungen bedeuten für rund 85.000 Bielefelder/innen einen erheblichen Mobilitäts- und Komfortgewinn. Auch die Nachbarkommunen Gütersloh, Oerlinghausen und Schloß Holte-Stukenbrock erhalten eine bessere Anbindung an die Bielefelder Innenstadt.

Im Juni 2023 wurde die Vorplanung für die Mobilitätslinie erfolgreich abgeschlossen und mit einem einstimmigen Ratsbeschluss der Stadt Bielefeld bestätigt. Hauptbestandteil der Vorplanung waren die Variantenfindung für mögliche Trassenverläufe mit einem dazugehörigen Nahverkehrskonzept sowie Voruntersuchungen entlang der Strecke.

Aktuell befindet sich das Projekt in der Entwurfsplanung. Die Ergebnisse der Vorplanung werden nun vertieft und gegebenenfalls angepasst. Am Ende des Planungsprozesses steht das Planfeststellungsverfahren: ein Genehmigungsverfahren für größere Infrastrukturprojekte, die eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Interessen berühren.

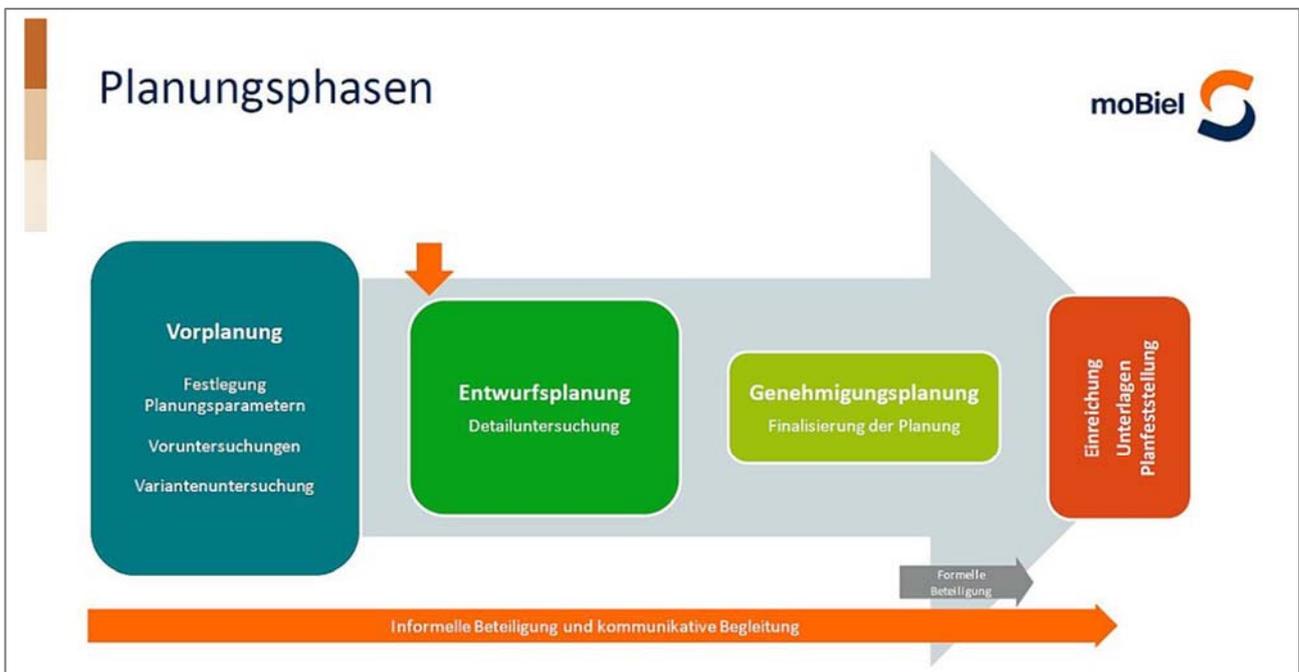


Abbildung 1: Überblick zu den Planungsphasen zum Ausbau der Stadtbahnlinie 1, Bielefeld im Überblick © moBiel GmbH

Ausgangssituation und Hintergrund

Das Bielefelder Stadtbahnnetz setzt sich aus vier Linien zusammen, die nahezu alle Stadtteile vom Zentrum ausgehend erschließen. Alle Linien werden von der moBiel GmbH betrieben.

Im Rahmen des durch die Stadt Bielefeld und die moBiel entwickelten Zielnetzes »Stadtbahn2030« wurden 2010 mögliche Streckenerweiterungen mittels einer Potentialanalyse auf ihren verkehrlichen und wirtschaftlichen Nutzen bewertet (Stadt Bielefeld, 2008).

Ein wesentlicher Bestandteil des Zielkonzepts war eine neue Niederflur-Stadtbahnlinie (Linie 5), die die Stadtteile Heepen und Sennestadt oberirdisch miteinander verbinden sollte.

Während der Bau der Linie 5 politisch parteiübergreifend Zustimmung fand, zeigte sich die Bielefelder Bevölkerung gespalten. Aufgrund der unterschiedlichen Interessenlagen beschloss der Rat der Stadt Bielefeld, die Umsetzung der Linie 5 an das Ergebnis einer gesamtstädtischen Bürgerbefragung zu binden.

Am 25. Mai 2014 fand neben den Kommunal- und Europawahlen auch die schriftliche Bürgerbefragung zur Umsetzung der Linie 5 statt. Mit einer knappen Mehrheit von 53,39% setzten sich die Stadtbahngegner/innen durch, sodass die Planungen der Linie 5 eingestellt und der Beschluss des Rates aufgehoben wurden (Stadt Bielefeld, 2014).

Bei genauer Analyse der Wählerstimmen zeigte sich: Im Stadtteil Heepen stimmten 65,3% der Einwohner/innen gegen die Linie 5; in Sennestadt votierten wiederum 63,7% der Abstimmenden für den Ausbau.

Das Ergebnis aus Sennestadt bildete die Basis für die aktuelle Planung der Mobilitätslinie. Am 25. Juni 2015 wurde der Ratsbeschluss gefasst, die Stadtbahnlinie 1 bis nach Sennestadt auszubauen (Stadt Bielefeld, 2015).

Bürgerbeteiligung in der Vorplanung

Die Vorplanung für den Ausbau der Linie 1 begann im Jahr 2016 und wurde im Juni 2023 abgeschlossen. Während der gesamten Zeit spielte die Beteiligung der Öffentlichkeit eine entscheidende Rolle.

Die erste Information der Öffentlichkeit über den geplanten Streckenausbau erfolgte Anfang des Jahres 2019 in Form von Veranstaltungen in den Stadtteilen Senne und Sennestadt. Hier wurden das Vorhaben und die nächsten Planungsschritte grob skizziert.

Eine besondere Herausforderung stellte die Tatsache dar, dass durch die geplante Streckenerweiterung private Flächen tangiert werden. Dieser Umstand setzte einen besonders sensiblen Umgang mit den Eigentümer/innen voraus.

In der Konzeption der Informations- und Beteiligungsformate wurde stets zwischen Formaten für die »Betroffenen« – also Personen, die durch das Ausbaivorhaben privates Eigentum verlieren könnten –, für die Politik und für die allgemeine Öffentlichkeit unterschieden. Es wurde streng darauf geachtet, dass die Betroffenen immer vor der Öffentlichkeit über aktuelle Planungsergebnisse informiert wurden. Dies geschah stets in geschlossenen Kleingruppenformaten, um ihre Privatsphäre zu schützen und jeden Einzelfall detailliert besprechen zu können. Die Formate für die Öffentlichkeit waren hingegen für alle Interessierten zugänglich. Alle Gespräche und Veranstaltungen wurden von derselben externen Moderation begleitet.

Die Politik wurde ebenfalls regelmäßig in nicht-öffentlichen Workshops sowie in öffentlichen Sitzungen über den aktuellen Planungsstand informiert. Die Beteiligung fand stets nach folgendem Schema statt:

- Nicht-öffentliche Beteiligung der Politik
- Nicht-öffentliche Beteiligung der Betroffenen
- Öffentliche Beteiligung der Politik
- Allgemeine Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Folgendem werden ausschließlich die Bürgerbeteiligungsformate erläutert.

Das Ausbauvorhaben der Mobilitätslinie lässt sich in drei Planungsschritte unterteilen, für die jeweils eigene Beteiligungsformate umgesetzt wurden:

1. Die Vorplanung entlang der Landesstraße L756
2. Die Entwicklung eines Nahverskonzeptes mit Stadtbahntrasse
3. Die Endpunktbestimmung und Vorplanung in Sennestadt Nord

1. Die Bürgerbeteiligung zur Vorplanung an der L756

Ein Teil der Stadtbahntrasse wird über die Landesstraße L756 führen. Anfang 2018 wurde abgestimmt, dass der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (kurz Straßen.NRW) der Baulastträger der L756 bleibt. Seitdem planen moBiel und die Stadt Bielefeld die Stadtbahnverlängerung entlang der Landesstraße in Abstimmung mit Straßen.NRW.

Laut des ersten Planungsentwurfs waren ca. 70 Grundstücke entlang der L756 betroffen. Im November 2019 luden moBiel und das Amt für Verkehr die Betroffenen zu Kleingruppengesprächen mit einer externen Moderation ein. In einigen wenigen Fällen führte die Stadt Bielefeld mit den Eigentümer/innen Einzelgespräche.

Einen Monat später erfolgte die Beteiligung der allgemeinen Öffentlichkeit in einer gemeinsamen Informationsveranstaltung der moBiel und des Amtes für Verkehr.

Die vorgestellte Vorplanung stieß sowohl bei den direkt betroffenen Personen als auch bei der Öffentlichkeit auf Widerstand. Die Hauptkritikpunkte waren die Betroffenheit von Privatgrundstücken, eine mögliche Lärmbelastung durch die Stadtbahn und die geplante Radverkehrsführung.

Die kritischen Reaktionen der Bürger/innen führten zu einem hohen politischen und öffentlichen Druck. Zusätzlich stellten geänderte Planungsgrundsätze (z. B. der Beschluss eines städtischen Radverkehrskonzeptes) eine neue Ausgangslage dar. Daraus folgte 2020 eine Anpassung der Anforderung: Die Vorplanung sollte nun als Stadtstraße und nicht mehr als Landesstraße erfolgen.

Die überarbeiteten Pläne führten im Ergebnis zu einer verbesserten Radverkehrsführung, weniger Betroffenheit von Privatgrundstücken und optimierten Abbiegemöglichkeiten in Kreuzungsbereichen. Konkret konnte der Flächenverbrauch bei 21 Grundstücken reduziert und bei vier Grundstücken vollständig abgewendet

werden. Bemühungen, die überarbeitete Vorplanung mit Straßen.NRW abzustimmen, blieben bislang erfolglos. Bis heute besteht ein Dissens über die Kategorisierung der Straße und somit über die vorgegebenen Planungsparameter.

Zur Vorstellung der optimierten Planung wurden die Betroffenen erneut zu nicht-öffentlichen Gesprächen in Kleingruppen eingeladen. Da die damalige Coronasituation keine Präsenztreffen zuließ, wurde zu einer Onlinesitzung über Microsoft Teams eingeladen. Hier wurden die aktualisierten Planungen vorgestellt und im Anschluss jedes Grundstück im Detail betrachtet.

Nachdem alle Betroffenen informiert waren, wurde die Öffentlichkeit im Rahmen einer Hybridveranstaltung – zeitgleich vor Ort und online – im Februar 2022 in Kenntnis gesetzt. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, im Chat Fragen zu stellen und bekamen während oder nach der Veranstaltung eine Antwort. Die Veranstaltung wurde aufgezeichnet und ist auf der Projektwebsite (1) verfügbar.

Die überarbeiteten Planungen wurden sowohl von den Betroffenen als auch von der Öffentlichkeit vornehmlich positiv aufgenommen. Besonders die Reduzierung der Betroffenheit half dabei, konstruktive Gespräche auf Augenhöhe zu führen.

2. Bürgerbeteiligung zum Nahverkehrskonzept

Parallel zur Planung entlang der Landesstraße untersuchten moBiel und die Stadt Bielefeld die möglichen Trassenführungen ab der Haltestelle Kreuzkirche inklusive Busnetz und ergänzenden Mobilitätsangeboten. Ziel war es, nicht nur im direkten Einzugsgebiet der geplanten Mobilitätslinie, sondern insgesamt in den Stadtteilen Senne und Sennestadt ein verbessertes ÖPNV-Angebot anbieten zu können.

Die dafür gewählte Methodik sah vor, im Rahmen eines formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahrens (FAR-Verfahren) aus möglichen Netzkonzepten eine Vorzugsvariante herauszuarbeiten, mit der weitergeplant wird.

Um ein Nahverkehrskonzept zu entwickeln, das den Bedürfnissen der ansässigen Einwohner/innen entspricht, sollten diese ihre Anregungen und Wünsche einbringen. Nach einem Austausch mit der »Mainzer Mobilität«, die ihre Einwohner/innen im Rahmen des Citybahnprojekts umfangreich beteiligte, wurden ursprünglich aufsuchende Formate in den Stadtteilen geplant. Coronabedingt konnten diese Planungen jedoch nicht umgesetzt werden und es wurde stattdessen ein Onlinedialog auf der Projektwebsite eingerichtet. Sechs Wochen konnten Interessierte in den Kategorien »Stadtbahntrasse«, »Haltestellen«, »Umsteigepunkte«, »Park & Ride« sowie »Ride & Bike Anlagen« oder »Sonstige Anmerkungen« ihre Hinweise auf einer Online-Karte einreichen (siehe Abbildung 2).

Wer sich nicht online beteiligen wollte oder konnte, erhielt auf Nachfrage die Pläne zum Nahverkehrskonzept sowie einen Fragebogen per Post zugeschickt. Die zurückgesendeten Beiträge wurden in die digitale Karte übertragen und waren somit für alle Teilnehmenden nachvollziehbar.

Um vor allem Personen aus den Gebieten Senne und Sennestadt zu beteiligen, wurden zusätzlich zu Artikeln der lokalen Presse und Aushängen im öffentlichen Raum Postwurfsendungen an alle Haushalte in Senne und Sennestadt verschickt, in denen die Beteiligungsmöglichkeiten beworben und erklärt wurden.

Insgesamt gingen im Beteiligungszeitraum rund 550 Beiträge ein. In den meisten wurden die Themen Buslinienverläufe und die Stadtbahntrasse diskutiert. Die Website wurde im Beteiligungszeitraum von 3.472 unterschiedlichen Personen aufgerufen.

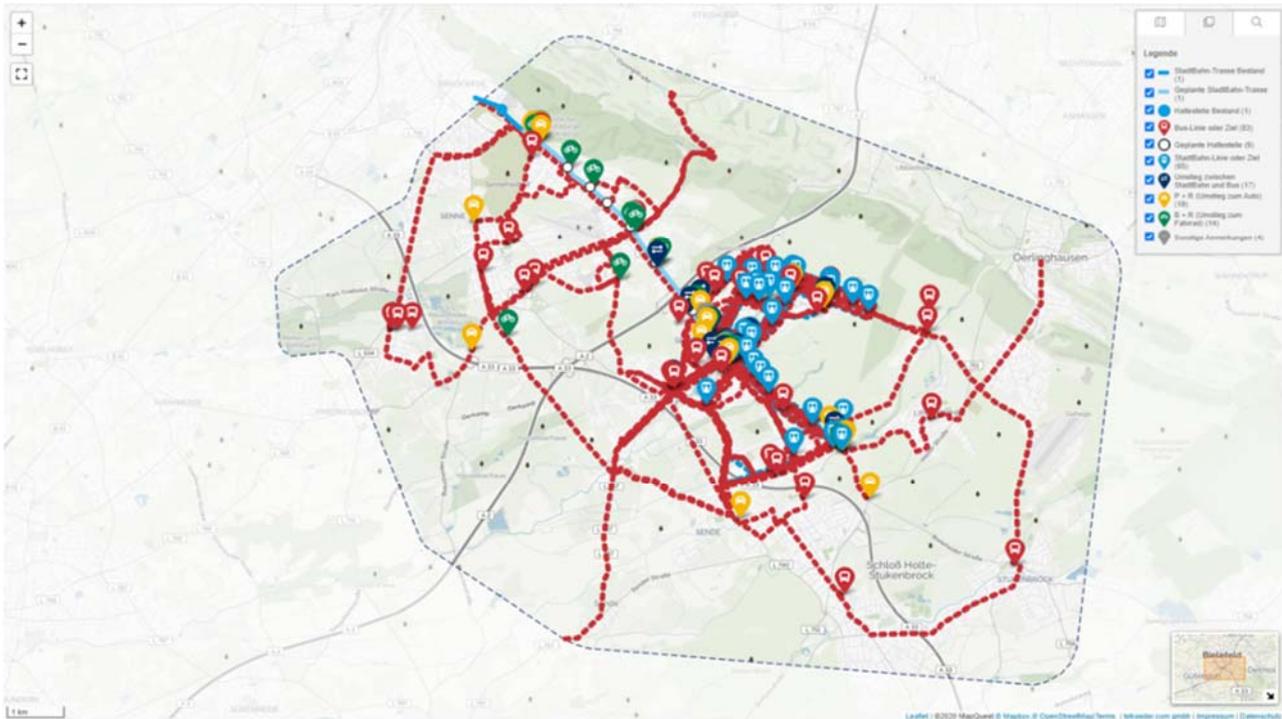


Abbildung 2: Beteiligungskarte aus dem Onlinedialog

Auf der Basis der eingereichten Vorschläge erarbeitete moBiel in Zusammenarbeit mit einem Gutachterbüro 14 Stadtbahnvarianten und zwei Untervarianten. Diese wurden grob im Rahmen einer Bewertung nach FAR-Verfahren bewertet. Die vier Planungsvarianten, die dabei das beste Ergebnis erzielen konnten, wurden in einer Detailuntersuchung vertiefend inklusive Nutzen-Kosten-Untersuchung betrachtet. Die Variante »Am Stadion/Alsterweg« erreichte im Durchschnitt die höchste Punktzahl und wurde somit zur Vorzugsvariante (2).

Über die Auswertung des Onlinedialogs sowie die Einbindung der Ergebnisse in die weitere Planung wurde auf unterschiedliche Weise informiert. Zum einen wurden die Ergebnisse in einer Veranstaltung vorgestellt, die aufgrund der damaligen Coronasituation online stattfinden musste. Über den Chat konnten die Teilnehmenden Fragen stellen, die während oder nach der Veranstaltung beantwortet wurden. Eine Aufzeichnung der Veranstaltung wurde anschließend auf der Projektwebsite (3) veröffentlicht und ist dort auch weiterhin verfügbar. Zum anderen wurde der Weg von den Beteiligungsergebnissen zur Vorzugsvariante in vier Erklärvideos aufbereitet, in denen der Sachverhalt leicht verständlich und mit unterstützenden Grafiken dargestellt wurde. Die Videos wurden auf die Projektwebsite gestellt und aktiv beworben.

3. Die Vorplanung in Sennestadt Nord

Nach der Festlegung der Vorzugsvariante wurden Untersuchungen zur finalen Standortbestimmung der Endhaltestelle angestellt. Hierfür haben moBiel, das Amt für Verkehr, das Bauamt und das Umweltamt im Rahmen der Vorplanung insgesamt neun Varianten untersucht. Dabei waren Belange aus den Bereichen Umwelt, Bau und Verkehr ausschlaggebend. Der Standort »Alsterweg« mit der Haltestelle und der Wendeanlage in der Elbehalle wurde dabei am besten bewertet.

Neben der Endpunktsuche steht in Sennestadt Nord die Querschnittsgestaltung der Straßen, in denen die Stadtbahntrasse entlangführen wird, im Vordergrund. Ähnlich wie an der L756 sind auch in Sennestadt Nord Privatgrundstücke betroffen. Auch hier wurden durch moBiel und die Stadt Bielefeld aktiv der Dialog mit den Eigentümer/innen gesucht und die Ausbaupläne in geschlossenen Kleingruppenformaten vorgestellt.

Nach den Betroffenengesprächen wurde die Öffentlichkeit informiert. Die Bürgerveranstaltung fand erneut als Hybridveranstaltung statt und wurde aufgezeichnet. Sie ist weiterhin auf der Projektwebsite (4) verfügbar.

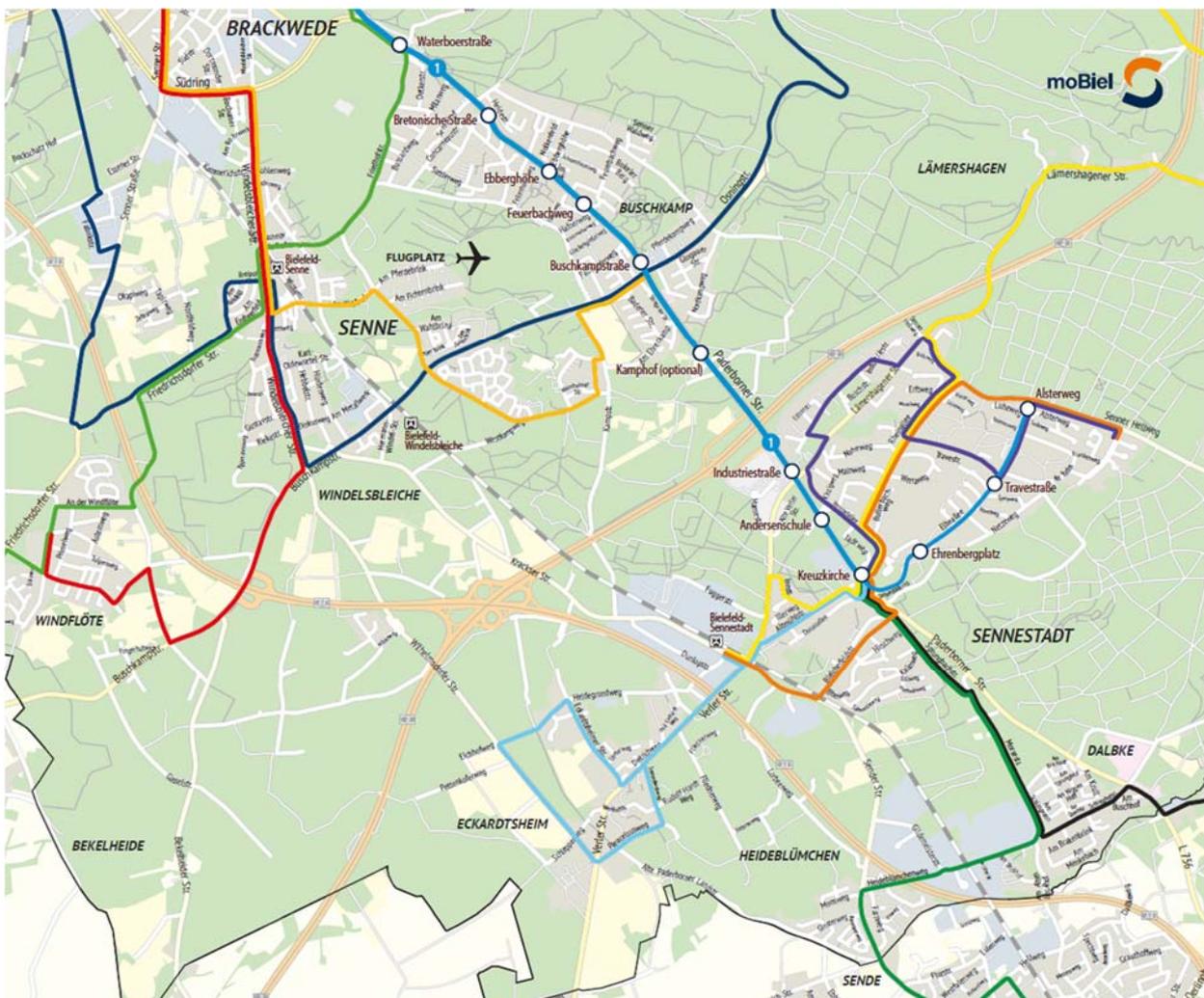


Abbildung 3: Die Vorzugsvariante »Am Stadion/Alsterweg«

Zusammenfassung

Die Bürgerbeteiligung in der Vorplanung zur Mobilitätslinie konnte trotz einer anspruchsvollen Ausgangslage erfolgreich umgesetzt werden. Die Betroffenheit von Privateigentum, die temporären coronabedingten Einschränkungen, aber auch der fachliche Dissens mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW stellten besondere Herausforderungen dar.

Ein Grundsatz in der Beteiligung war es, die Anwohner/innen in Senne und Sennestadt während des gesamten Zeitraums der Vorplanung aktiv zu informieren und zu beteiligen, wenn neue Planungsergebnisse feststanden. In den Zwischenphasen konnten sich Interessierte auf der stets aktuellen Projektwebsite (5) informieren. Fragen zum Ausbauprojekt konnten jederzeit per E-Mail oder telefonisch gestellt werden.

Stadtteulfeste in Senne und Sennestadt wurden regelmäßig genutzt, um vor Ort mit einem Informationsstand sichtbar und ansprechbar zu sein. Aktuell findet einmal pro Monat eine offene Sprechstunde in Sennestadt statt, in der die Einwohner/innen sich über den aktuellen Planungsstand informieren oder ihre Anregungen einbringen können.

Für die vom Ausbauprojekt direkt betroffenen Personen wurde zusätzlich eine feste Ansprechperson bei moBiel bestimmt, die jederzeit per E-Mail oder telefonisch kontaktiert werden kann und zwischen den Einwohner/innen und Fachplaner/innen vermittelt.

Im Rahmen der Ausbauarbeiten wurde zu keinem Zeitpunkt ein vollständig ergebnisoffener Dialog geführt, sondern klar kommuniziert, welche Rahmenbedingungen bereits feststehen bzw. auf welcher Grundlage sie entschieden werden. Anregungen und Vorschläge wurden dennoch zu jedem Zeitpunkt der Vorplanung aufgenommen und geprüft. Wenn es möglich war, wurden die Hinweise in die Planungen integriert. Andernfalls wurde die Entscheidung fachlich begründet. Durch den intensiven persönlichen Austausch mit den Betroffenen konnte ein überwiegend konstruktives Klima erreicht werden, auch wenn nicht alle mit den Ausbauplänen einverstanden sind.

Bis zur Einreichung der Planfeststellungsunterlagen – und somit dem Anfang der formellen Beteiligung – beabsichtigen moBiel und die Stadt Bielefeld weiterhin eine intensive Beteiligung bzw. Information der Betroffenen, Politik und Öffentlichkeit. Ziel bleibt es, frühzeitig alle Belange in der Planung zu berücksichtigen, um die Akzeptanz für das Projekt zu erhöhen und somit ein erfolgreiches Planfeststellungsverfahren zu ermöglichen.

Anmerkungen

(1) <https://www.mobiel.de/L756>

(2) Die Aktualisierung der Verfahrensanleitung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) bzw. der standardisierten Bewertung wurde Mitte 2022 veröffentlicht (Standi 2016+). Da die NKU zur Mobilitätslinie bereits im Jahr 2021 abgeschlossen wurde und mit der zuvor gültigen Verfahrensanleitung (Standi 2016) durchgeführt worden ist, wird die Bewertung der vier Planungsvarianten derzeit nach den neuen Anforderungen wiederholt. Es ist also möglich, dass sich die Vorzugsvariante noch einmal ändert.

(3) <https://www.mobiel.de/nahverkehrskonzept>

(4) <https://www.mobiel.de/endstelle>

(5) <https://www.mobiel.de/mobilitätslinie>

Literatur

Stadt Bielefeld (2008): »Beschlussvorlage der Verwaltung, Nachtragsvorlage«, URL: <https://anwendungen.bielefeld.de/bi/getfile.asp?id=414017&type=do>, (zuletzt aufgerufen am 26.01.2024)

Stadt Bielefeld (2012): »Informationsvorlage der Verwaltung«,
URL: <https://anwendungen.bielefeld.de/bi/getfile.asp?id=549601&type=do>, (zuletzt aufgerufen am 26.01.2024)

Stadt Bielefeld (2014): »Bürgerabstimmung am 25.05.2014«, URL: https://wahlen.regioit.de/2/ba_bielefeld_2014/05711000/html5/Buergerabstimmung_Gemeinde_Gesamtergebnis.html, (zuletzt aufgerufen am 26.01.2024)

Autorin

Kira Möller arbeitet seit 2020 als Referentin für Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation bei der moBiel GmbH in Bielefeld. Dort ist sie primär für die Anwohnerinformation und -beteiligung im Rahmen von Ausbauprojekten zuständig.

Von 2017 bis 2020 war sie als Koordinatorin für Bürgerbeteiligung im Bezirksamt Mitte von Berlin und von 2016 bis 2017 als Projektmanagerin bei der Zebralog GmbH tätig.

Kontakt

E-Mail: kira.moeller@mobiell.de

Tel.: 0521 51-1298

Redaktion eNewsletter

Netzwerk Bürgerbeteiligung

c/o Stiftung Mitarbeit

Redaktion eNewsletter

Am Kurpark 6 | 53177 Bonn

E-Mail: newsletter@netzwerk-buergerbeteiligung.de