

## Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	20.03.2012	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

### **City-Ringbuslinie für die Bielefelder Innenstadt**

Betroffene Produktgruppe

11.12.04.02 ÖPNV

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

keine

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

keine

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Stadtentwicklungsausschuss, 29.03.2011, TOP 5.1, Dr.-Nr. 2288

#### **Sachverhalt:**

##### **1. Ausgangslage**

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 29.03.2011 wurde die Verwaltung beauftragt, in Zusammenarbeit mit moBiel die Umsetzungsmöglichkeiten einer City-Buslinie zu untersuchen. Der Prüfauftrag beinhaltet einen Citybusverkehr mit kleinen, umweltschonenden Fahrzeugen im Einsatzfeld zwischen Hauptbahnhof, Stadtbibliothek, Jahnplatz und bisher schlecht erschlossenen Bereichen des Hufeisens. Als Zielgruppe sollen besonders Senioren und Kurzstreckenfahrer im Einkaufs- / Gelegenheitsverkehr tagsüber angesprochen werden. Die Linie soll mit geringen Haltestellenabständen und dichtem Takt ausgestattet sein. Zur betriebswirtschaftlichen Einschätzung wurde auf eine möglichst kostenlose Nutzung und Finanzierung überwiegend aus Sponsorengeldern und Werbeeinnahmen verwiesen. Die Fahrzeuge sollen einen möglichst klimaschonenden Antrieb aufweisen. Einen Überblick über die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes gibt **Anlage 1**.

##### **2. Analyse der innerstädtischen Erschließung**

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Innenstadt von den Stadtbahn- und Buslinien im Tagesverkehr räumlich und zeitlich komplett erschlossen wird. Nur durch die Wahl deutlich kleinerer Einzugsbereiche als im Nahverkehrsplan festgelegt, können leichte Erschließungsdefizite festgehalten werden. Diese liegen im Bereich Zimmerstraße, der nördlichen August-Bebel-Straße und im Hufeisen am Klosterplatz. Bezogen auf die Verbindungsqualität fehlen direkte Fahrtmöglichkeiten zwischen Kunsthalle / Klosterstraße und Rathaus / Landgericht sowie zwischen Kesselbrink / Neumarkt und Rathaus / Landgericht. Die Aussagen zur Erschließung gibt **Anlage 2** wieder.

##### **3. Mögliche Führung einer City-Buslinie**

Es wurden im Rahmen der Vorüberlegungen und testweisen Befahrungen mehrere Fahrwege untersucht. Zwei Varianten sind von Fahrplan und Befahrbarkeit her umsetzungsfähig:

**Route A** (Linienführung in Form einer „8“ in beiden Richtungen über Jahnplatz):

Jahnplatz - Niederwall - Altstädter Kirchplatz - Hagenbruchstr.- Goldbach – Ritterstr. - Klosterstr. - Alfred-Bozi-Str. - Waldhof - Am Bach - Niederwall – Jahnplatz - Kesselbrink - Kavalleriestr. - Paulusstr. – Hauptbahnhof - Feilenstr. - Paulusstr. - Kavalleriestr. - Friedrich-Ebert-Str. - Herforder Str. – Jahnplatz.

**Route B** (Kurzvariante der Linie A):

Jahnplatz - Kesselbrink - Kavalleriestr. - Paulusstr. – Hauptbahnhof - Feilenstr. - Paulusstr. -

Kavalleriestr. - Friedrich-Ebert-Str. - Herforder Str. – Jahnplatz.

Die Linienwege sind in den **Anlagen 3 und 4** dargestellt

#### **4. Betriebszeiten und Takt**

Grundlage für die Berechnung der Betriebskosten sind zwei verschiedene Ausbaustufen bei den Betriebszeiten:

Mo-Fr 9-19 Uhr, Sa 10-17 Uhr

Mo-Fr 8-20 Uhr, Sa 10-20 Uhr.

Auch bei der Fahrtenhäufigkeit (Takt) wurden zwei Varianten untersucht. Ein 15-Minuten-Takt wird als Minimal-Voraussetzung für die Akzeptanz einer City-Buslinie angesehen. Deutlich attraktiver für die Nutzer wäre jedoch ein 10-Minuten-Takt.

#### **5. Fahrzeuge**

Für eine City-Buslinie müssten neue Fahrzeuge angeschafft werden. Durch die begrenzten Fahrbahnbreiten in der Altstadt müssen diese Fahrzeuge besonders wendig sein. In Frage kommen daher Mini- oder Midi-Busse mit etwa 15 bis 25 Plätzen (Sitz- und Stehplätze). Zudem müssen diese Fahrzeuge aus Gründen der Barrierefreiheit über einen Niederflur-Einstieg und über eine Rollstuhlrampe verfügen. Gemäß der Vorgabe durch den Stadtentwicklungsausschuss wurde ein besonderes Augenmerk auf klimaschonende Antriebstechnik gelegt und bei der Wahl der Referenz-Fahrzeuge berücksichtigt.

#### **6. Betriebskosten**

Die jährlichen Betriebskosten unterscheiden sich je nach gewählter Antriebstechnik, den Betriebszeiten und der gewünschter Angebotsqualität. Die Route B ist mit einer errechneten Fahrdauer von 16 Minuten in einem 15-Minuten-Takt nicht wirtschaftlich zu betreiben, bzw. hätte ähnliche Kosten wie der deutlich attraktivere 10-Minuten-Takt.

Die Betriebskosten (mit konventionellem Antrieb) betragen jährlich etwa 240 bis 310 T€ für einen 15 Minuten-Takt auf der Route A, 350 bis 460 T€ für einen 10'-Takt auf der Route A und 230 bis 300 T€ für einen 10'-Takt auf der Route B. Für den Fall eines Einsatzes von Elektrofahrzeugen ergeben sich durchschnittlich 20% höhere Betriebskosten.

#### **7. Einnahmen**

Über mögliche Einnahmen (z.B. durch Sponsoring, Fahrpreise) kann zum derzeitigen Zeitpunkt keine belastbare Aussage getroffen werden.

Bei Annahme eines durchschnittlichen Erlöses von 50 Cent/Fahrt wären etwa 820.000 (Route A im 10-Min.-Takt) Fahrgäste/Jahr für einen kostendeckenden Betrieb erforderlich. Bei 304 Betriebstagen (Mo-Sa) entspricht dieses etwa 2.700 Fahrgästen/Tag und bei 60 Fahrten/Tag (10 Minuten Takt) durchschnittlich 45 Fahrgäste/je Fahrt.

Die Kapazität der Busse ist mit 22 Sitz- und Stehplätzen für 45 Fahrgäste pro Fahrt nicht ausreichend.

Ein kostendeckender Betrieb mit dem CityBus ist demnach bei 50 Cent Einnahmen je Fahrgast nicht durchführbar. Bei höheren Fahrpreisen wäre die Akzeptanz des Angebotes nicht mehr gegeben.

#### **8. Erfahrungen aus anderen Städten**

Erfahrungen aus anderen Städten liegen nicht vor. In Aachen ist ein CityBus-Betrieb nicht über die Planungsphase hinausgekommen und nicht eingeführt worden.

<b>Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)</b>	
--	--

**Moss**