

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	30.01.2018	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p>Verkehrliche und wirtschaftliche Untersuchung von ÖPNV-Netzvarianten im Korridor Sieker/Stieghorst/Hillegossen</p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.12.04 ÖPNV</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>Ermittlung von Potentialen zur Stadtbahnerweiterung</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>Kosten für die Erstellung des Gutachtens</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>StEA 02.05.2012 Top 7 DS 3592/2009-2014</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Die Verwaltung soll gemeinsam mit der moBiel GmbH einen externen Gutachter mit der Durchführung einer verkehrlichen und wirtschaftlichen Untersuchung bezogen auf die ÖPNV-Erschließung des Korridors Sieker/Stieghorst/Hillegossen beauftragen.</p> <p>Begründung:</p> <p>In einer vom Ingenieurbüro TTK im Jahr 2011 durchgeführten Potentialanalyse zur Erweiterung des Stadtbahnnetzes wurden eine Verlängerung der Linie 2 ab Sieker über die Detmolder Straße bis Hillegossen und eine Verlängerung der Linie 3 ab Stieghorst bis Hillegossen untersucht. Neben den Stadtbahnerweiterungen nach Heepen und Sennestadt wurden der Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 ein hoher Verkehrswert und eine hohe Wirtschaftlichkeit bescheinigt. Dagegen wurden diese Kriterien bei der Verlängerung der Linie 2 damals mit geringerem Potential eingestuft. Die Bewertungsergebnisse sind darauf zurückzuführen, dass die potentiellen Fahrgastzahlen (bezogen auf einen Streckenkilometer Neubaustrecke) bei einer Verlängerung der Linie 3 um 50% im Vergleich zu einer Verlängerung der Linie 2 höher liegen. Außerdem wurden die Baukosten bei der Linie 2 zum damaligen Zeitpunkt deutlich über denen der Linie 3 eingeschätzt. Aus diesen Gründen lautete die seinerzeitige Empfehlung des Gutachters, der Verlängerung der Linie 3 den Vorzug zu geben. Entsprechend gibt es auch einen politischen Beschluss, die Planungen auf dieser Basis voranzutreiben (StEA am 02.05.2012; DS 3592/2009-2014).</p>

Mittlerweile haben sich allerdings die Rahmenbedingungen in einigen Punkten deutlich verändert. In der Potentialanalyse aus dem Jahr 2011 wurde bei der Verlängerung der Linie 3 von einer plangleichen Querung der Stieghorster Straße in Form eines Bahnübergangs ausgegangen. Im Rahmen eines späteren Bürgerbeteiligungsprozesses wurde eine oberirdische Führung im Bereich der Stieghorster Straße und der anschließenden Bebauung stark kritisiert. Deshalb wurde eine kurze Unterführung der Stieghorster Straße einschließlich des direkt anschließenden Bereichs untersucht, was im Falle einer Realisierung mit einer deutlichen Erhöhung der Baukosten verbunden wäre.

Zum anderen ergeben sich wahrscheinlich durch die Konversion des Geländes der Catterick-Kaserne einschneidende städtebauliche Veränderungen. Entscheidend dabei ist, in welcher Form die Umnutzung des Kasernengeländes erfolgt und mit welchem Verkehrsaufkommen zukünftig zu rechnen ist. Davon abhängig ist letztlich auch die Gestaltung des ÖPNV-Netzes und dabei speziell des Stadtbahnnetzes. Im Rahmen einer Studienarbeit wurde eine grundsätzliche Erschließung der Konversionsfläche durch eine Stadtbahnlinie untersucht. Eine dabei angewendete betriebswirtschaftliche Modellrechnung lieferte ein Indiz dafür, dass eine Stadtbahnerschließung sinnvoll ist, sofern die Verdichtungspotentiale der Konversionsfläche in Hinblick auf Wohnbebauung und Arbeitsplätze in starkem Maße ausgenutzt werden.

Auf Grundlage der geänderten Umstände schlägt die Verwaltung deshalb vor, gemeinsam mit moBiel ein Fachbüro mit einer erneuten Trassenprüfung zu beauftragen. Im Detail wird empfohlen, vor Weiterführung der Bauplanung für die bisher favorisierte Streckenverlängerung der Linie 3 den gesamten Korridor Sieker/Stieghorst/Hillegossen einer verkehrlichen und wirtschaftlichen Untersuchung zu unterziehen. Neben der Entwicklung und Bewertung verschiedener Erschließungs- bzw. Netzvarianten soll die Untersuchung auch Aussagen dazu liefern, welche Nutzungsintensität für das Konversionsgelände angestrebt werden muss, um eine hochwertige Erschließung durch den ÖPNV, vorzugsweise die Stadtbahn, wirtschaftlich darstellen zu können.

Nachdem bereits im Aufsichtsrat der moBiel GmbH am 1.12.2017 dieser Beschluss gefasst wurde, wird vorgeschlagen einen gemeinsamen Auftrag im ersten Halbjahr 2018 zu strukturieren, auszuformulieren sowie die Ausschreibung und Auftragsvergabe vorzunehmen. Die inhaltliche Bearbeitung sollte im zweiten Halbjahr 2018 erfolgen. Zu diesem Zeitpunkt steht nach derzeitiger Planung auch das neue Verkehrsmodell einschließlich des ÖPNV-Moduls zur Verfügung. Dieses Verkehrsmodell ist eine wichtige Voraussetzung zur Erzielung fundierter Untersuchungsergebnisse.

Die anteiligen Kosten für die Stadt Bielefeld werden aus der ÖPNV-Pauschale 2018/2019 entnommen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss