

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
<b>2.1 Rechtliche Grundlage und Ausgangssituation</b>			
1. Beirat für Behindertenfragen 07.12.2017	<b>3. Absatz:</b> Dieser Sachverhalt wird durch den folgenden Satz 4 unterstrichen: "Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden". Damit werden vom Gesetzgeber ausdrücklich Ausnahmen zugelassen, sofern diese benannt und begründet sind. Die Forderung nach der Herstellung der Barrierefreiheit gilt also nicht ausnahmslos. Diese Ausnahmeregelung gilt über den 01.01.2022 hinaus.	<b>3. Absatz:</b> "Die Ausnahmeregelungen sind mit dem Beirat für Behindertenfragen abzusprechen."	Der Anregung wird gefolgt.
Neue Formulierung:	<b>3. Absatz:</b> Dieser Sachverhalt wird durch den folgenden Satz 4 unterstrichen: "Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden". Damit werden vom Gesetzgeber ausdrücklich Ausnahmen zugelassen, sofern diese benannt und begründet sind. Die Forderung nach der Herstellung der Barrierefreiheit gilt also nicht ausnahmslos. Diese Ausnahmeregelung gilt über den 01.01.2022 hinaus. <u>Die Ausnahmeregelungen sind mit dem Beirat für Behindertenfragen abzusprechen.</u>		
<b>2.2 Mindeststandards der Barrierefreiheit</b>			
1. Beirat für Behindertenfragen 07.12.2017	<b>3. Punkt:</b> • Geländer an Treppenanlagen	<b>3. Punkt:</b> "und Rampen"	Der Anregung wird gefolgt.
Neue Formulierung	<b>3. Punkt:</b> • Geländer an Treppenanlagen <u>und Rampen</u>		
<b>3.1 Stadtbahnen</b>			
1. Beirat für Behindertenfragen 07.12.2017	<b>2. Punkt:</b> • Informationsmonitore zur Anzeige der nächsten Haltestellen und Anschlüsse im Stadtgebiet Bielefeld in Echtzeit und zur Anzeige weiterer Verkehrsinformationen	<b>2. Punkt:</b> "Diese Informationen müssen auch als Sprachausgabe abrufbar sein"	Der Anregung wird teilweise gefolgt. Die nächste Haltestelle wird derzeit schon über die Innenansage akustisch angekündigt. Aufgrund der zahlreichen Anschlüsse an andere Linien ist es während der kurzen Fahrzeit zwischen den Haltestellen kaum möglich diese aufzuzählen. Das würde allgemein zur akustischen Informationsflut führen. Weiterhin gibt es z.B. über die Verbindungsauskunft in der App Möglichkeiten (Fahrtbegleitung).



**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
	Stadtgebiet Bielefeld in Echtzeit und zur Anzeige weiterer Verkehrsinformationen sind verpflichtend.		über die Innenansage akustisch angekündigt. Aufgrund der zahlreichen Anschlüsse an andere Linien ist es während der kurzen Fahrzeit zwischen den Haltestellen kaum möglich diese aufzuzählen. Das würde allgemein zur akustischen Informationsflut führen. Weiterhin gibt es z.B. über die Verbindungsauskunft in der App Möglichkeiten (Fahrtbegleitung).
Neue Formulierung:	<b>7. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Informationseinrichtungen zur <u>optischen und akustischen</u> Anzeige der nächsten Haltestelle. <u>Informationsmonitore zur optischen Anzeige der Anschlüsse an der nächsten Haltestelle im Stadtgebiet Bielefeld in Echtzeit und weiterer Verkehrsinformationen sind verpflichtend.</u></li> </ul>		
<b>4.1 Stadtbahnhaltestellen</b>			
1. Beirat für Behindertenfragen 07.12.2017	<b>Tunnelhaltestellen, 3. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Auf den Bahnsteigen sind Lautsprecheranlagen und Anzeigen mit dynamischen Abfahrtsinformationen zu betreiben.</li> </ul> <b>Oberirdische Haltestellen, 3. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wegen des Fahrkartenverkaufs außerhalb der Züge sind alle relevanten Stadtbahnhaltestellen mit Ticketautomaten (inkl. Einrichtungen für die elektronische Fahrgastinformation) auszustatten. Die Ausstattung mit Kamera und Notruffunktion ist an diesen Stadtbahnhaltestellen sicherzustellen.</li> </ul>	<b>Tunnelhaltestellen, 3. Punkt:</b> <p>“Diese Informationen müssen auch als Sprachausgabe abrufbar sein.“</p> <b>Oberirdische Haltestellen, 3. Punkt</b> <p>“Alle Einrichtungen für die elektronische Fahrgastinformation müssen barrierefrei zugänglich sein.“</p>	<p>Der Anregung wird teilweise gefolgt. Der Anregung wird bereits an einigen Stellen entsprochen: Über die neuen Automaten sind diese Informationen als Sprachausgabe grundsätzlich verfügbar. Darüber hinaus ist die Ausrüstung aller Tunnel-Haltestellen mit Anzeigen zur dynamischen Fahrgastinformation vorzusehen. Die im Zuge von Neubau bzw. Erneuerung installierten Anzeiger verfügen gemäß dem Stand der Technik über einen Taster zur Sprachausgabe der angezeigten Informationen.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt. Über die neuen Fahrkartenautomaten ist ein barrierefreier Zugang zur elektronischen Fahrgastinformation vom Grundsatz her gegeben.</p>
Neue Formulierung:	<b>Tunnelhaltestellen, 3. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Auf den Bahnsteigen sind Lautsprecheranlagen und Anzeigen mit dynamischen Abfahrtsinformationen zu betreiben. <u>Diese Informationen</u></li> </ul>		

## Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
	<p><u>müssen bei neu gebauten oder erneuerten Anlagen auch als Sprachausgabe abrufbar sein.</u></p> <p><b>Oberirdische Haltestellen, 3. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wegen des Fahrkartenverkaufs außerhalb der Züge sind alle relevanten Stadtbahnhaltestellen mit Ticketautomaten (inkl. Einrichtungen für die elektronische Fahrgastinformation) auszustatten. Die Ausstattung mit Kamera und Notruf Funktion ist an diesen Stadtbahnhaltestellen sicherzustellen. <u>Alle Einrichtungen für die elektronische Fahrgastinformation müssen barrierefrei zugänglich sein.</u></li> </ul> <p><b>Oberirdische Haltestellen, 4. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Weiterhin sind an Schwerpunkthaltestellen zusätzliche Lautsprecheranlagen und zusätzliche Anzeigen mit dynamischen Abfahrtsinformationen zu betreiben. <u>Diese Informationen müssen bei neu gebauten oder erneuerten Anlagen auch als Sprachausgabe abrufbar sein.</u></li> </ul>		
<b>4.2 Bushaltestellen</b>			
1. Beirat für Behindertenfragen 07.12.2017	<p><b>2. Absatz:</b> Alle Bushaltestellen sind generell mit Haltestellenfahrplänen auszustatten. Diese können auch als elektronische Fahrpläne bereitgestellt werden und können je nach Bedarf durch dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI, DFI light etc.) ergänzt werden.</p>	<p><b>2. Absatz:</b> "Diese Informationen müssen auch per Sprachausgabe abrufbar sein."</p>	Der Anregung wird gefolgt. Elektronische bzw. dynamische Informationssysteme werden mit einer Sprachausgabe ausgestattet.
Neue Formulierung:	<p><b>2. Absatz:</b> Alle Bushaltestellen sind generell mit Haltestellenfahrplänen auszustatten. Diese können auch als elektronische Fahrpläne bereitgestellt werden und können je nach Bedarf durch dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI-Anzeigen, DFI light als Display am Haltestellenmast etc.) ergänzt werden. <u>Diese Informationen müssen bei Einsatz von DFI/DFI light auch per Sprachausgabe abrufbar sein, z.B über einen Taster am Mast.</u></p>		
<b>4.3 Verknüpfungs- und Umstiegshaltestellen</b>			
1. Beirat für Behindertenfragen 07.12.2017	<p><b>1. Absatz:</b> Besondere Anforderungen sind zusätzlich zu den vorgenannten Ausstattungsmerkmalen für Bus- und Stadtbahnhaltestellen an Verknüpfungspunkte zu stellen, damit das Umsteigen z. B. zwischen Bus und Stadtbahn für den Fahrgast möglichst komfortabel ist. Anzustreben sind niveaugleiche, kurze und witterungsgeschützte Umsteigewege, vorzugsweise als Tür-zu-Tür-Umstieg.</p>	<p><b>1. Absatz:</b> "Die einzelnen Haltestellen sind durch taktile und kontrastreiche Leitsysteme miteinander zu verbinden."</p>	Der Anregung wird gefolgt.
Neue Formulierung:	<p><b>1. Absatz:</b> Besondere Anforderungen sind zusätzlich zu den vorgenannten Ausstattungsmerkmalen für Bus- und Stadtbahnhaltestellen an Verknüpfungspunkte zu stellen, damit das Umsteigen z. B. zwischen Bus und Stadtbahn für den Fahrgast möglichst komfortabel ist. Anzustreben sind niveaugleiche, kurze und witterungsgeschützte Umsteigewege, vorzugsweise als Tür-zu-Tür-Umstieg. <u>Die einzelnen Haltestellen sind durch taktile und kontrastreiche Leitsysteme miteinander zu verbinden.</u></p>		



**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
<b>3.1 Stadtbahnen</b>			
2. ADFC 12.12.2017		<b>Neu:</b> "separater abgetrennter Abstellbereich für zwei Fahrräder pro Waggon"	Der Anregung wird nicht gefolgt. Es wird auf die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern bei Platzverfügbarkeit in jedem Stadtbahnfahrzeug verwiesen. Ein ausgeglichenes Angebot an Sitzplätzen, Stehplätzen und Sondernutzungsflächen ist zu gewährleisten.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>3.2 Busse</b>			
2. ADFC 12.12.2017		<b>Neu:</b> "Platz zum Abstellen mindestens eines Fahrrades.  pro 10 Busse Anschaffen eines Fahrradanhängers für Stadtbusse".	Der Anregung wird nicht gefolgt: Ein ausgeglichenes Angebot an Sitzplätzen, Stehplätzen und Sondernutzungsflächen ist zu gewährleisten.  Die Anschaffung eines Fahrradanhängers für Busse im Linienverkehr ist aufgrund der Liniennetzstruktur und der bedienten Relationen im Stadtverkehr nicht umsetzbar. Es wird auf die Mitnahmemöglichkeit eines Fahrrades bei Platzverfügbarkeit in jedem Linienbus verwiesen.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>4.1 Stadtbahnhaltestellen</b>			
2. ADFC 12.12.2017		<b>Neu:</b> "überdachte diebstahlsichere Abstellmöglichkeit für mindestens 5 Fahrräder  an Schwerpunkthaltestellen mindestens 10 abschließbare Miet-Fahrradboxen"	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.  Eine pauschale Ausstattung aller Stadtbahnhaltestellen ist nicht zielführend. Im Rahmen des Nahverkehrsplanes erfolgt eine Einzelbetrachtung aller Stadtbahnhaltestellen.
Neue Formuklierung:	Nicht erforderlich.		

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
<b>4.2 Bushaltestellen</b>			
2. ADFC 12.12.2017		<p><b>Neu:</b> "überdachte diebstahlsichere Abstellmöglichkeit für mindestens 1 Fahrrad  an Schwerpunkthaltestellen mindestens 10 abschließbare Miet-Fahrradboxen."</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.  Eine pauschale Ausstattung aller Bushaltestellen ist nicht zielführend. Im Rahmen des Nahverkehrsplanes erfolgt eine Einzelbetrachtung aller Haltestellen.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>4.3 Verknüpfungs- und Umstiegshaltestellen</b>			
2. ADFC 12.12.2017		<p><b>Neu:</b> "geeignete Infrastruktur ergänzen zu von Fahrrädern, an ausgewählten Standorten Miet-Fahrradboxen."</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Eine Betrachtung der erforderlichen Ausstattung von Verknüpfungs- und Umstiegshaltestellen erfolgt im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes im Jahr 2018.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>7.2 Tarif und Vertrieb</b>			
2. ADFC 12.12.2017		<p><b>Neu:</b> "(ggf. unter 7.2) Mietradsystem, das geografisch-funktional (z.B. zwischen Endhaltestellen und Wohngebieten) und tariflich (z.B. einmal Stufe 1 zahlen, und Bus/Bahn/Mietrad nutzen) in das ÖPNV-System integriert ist.  Neubürger von Bielefeld erhalten ein kostenloses 3-Monats-Ticket  Drei-/Viermonats-ÖPNV-Abo für die Winterzeit"</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Betrachtung und Bewertung der Einführung eines Mietradsystems erfolgt im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes im Jahr 2018.  Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Tarifvorgaben sind nicht Bestandteil des Anforderungsprofils des Nahverkehrsplans. Im Zuge der Bearbeitung und Erstellung des Nahverkehrsplans werden diese Aspekte allerdings aufgenommen und untersucht.</p>



**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
	Verkehrsunternehmen ein Baustellen- und Betriebsmanagement vorhalten	eng in ein kommunales Gremium dieser Art integriert werden, um im Falle von Baustellen und Umleitungen frühzeitig auf die Belange des ÖPNV hinweisen zu können.“	zukünftig eine noch engere Abstimmung zwischen der Stadt Bielefeld und dem Verkehrsunternehmen.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
	<b>4.3 Verknüpfungs- und Umstiegshaltstellen</b>		
4. Gleichstellungsstelle für Frauenfragen 12.12.2017	<b>2. Absatz:</b> Neben den bereits für die Schwerpunkthaltestellen genannten Ausstattungselementen sollten an wichtigen Verknüpfungspunkten weitere Infrastruktureinrichtungen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wie kleinere Geschäfte (z.B. Kiosk) vorhanden sein.	<b>2. Absatz:</b> “Nur unter Punkt 4.3 würden wir uns wünschen, dass im zweiten Abschnitt hinter „Aufenthaltsqualität“ der Gesichtspunkt „Soziale Kontrolle zur Vermeidung von Angsträumen“ eingefügt wird.“	Der Anregung wird gefolgt.
Neue Formulierung:	<b>2. Absatz:</b> Neben den bereits für die Schwerpunkthaltestellen genannten Ausstattungselementen sollten an wichtigen Verknüpfungspunkten weitere Infrastruktureinrichtungen, wie kleinere Geschäfte (z.B. Kiosk), zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und der sozialen Kontrolle zur Vermeidung von Angsträumen vorhanden sein.		
	<b>6. Personal</b>		
5. Amt für Schule 13.12.2017		<b>Neu:</b> “zu Punkt 6 des Anforderungsprofils 3. NVP 2018 macht das Amt für Schule den Vorschlag, in Bussen Busbegleiter dort einzusetzen, wo vermehrt behinderte Schüler/- innen den ÖPNV nutzen. Die Busbegleiter sollen ggf. unterstützend tätig sein und gleichzeitig eine Aufsichtsfunktion wahrnehmen.“	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Sicherheits- und Servicepersonal ist an Schwerpunkthaltestellen und in den Fahrzeugen im Einsatz. Ergänzend ist ein gezielter und ggf. verstärkter Einsatz z.B. von Buspaten (speziell ausgebildete Schüler) sinnvoll. Das Ausmaß des Einsatzes von Sicherheits- und Servicepersonal wird im Konzept des Nahverkehrsplanes konkretisiert.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
	<b>1.1 Raum- und Siedlungsstruktur</b>		
6. Pro-Bus-Heepen 13.12.2017	<p><b>Letzter Absatz (Seite 5):</b> Als Oberzentrum der Region erfüllt die Stadt Bielefeld auch Versorgungs- und Dienstleistungsaufgaben für die angrenzenden Städte und Gemeinden. Die Standards für den Regionalbusverkehr werden in Anlehnung an die bereits vorhandenen Vorgaben der geltenden Nahverkehrspläne der Nachbar-Aufgabenträger definiert. Folgende Nachbarorte gilt es dabei zu betrachten:</p>	<p><b>Letzter Absatz (Seite 5):</b> "Die besondere Stellung Bielefelds als regionales Oberzentrum sollte noch stärker herausgestellt werden und sich nicht nur auf die direkten Nachbarorte beschränken. In NVPs anderer Oberzentren sind beispielsweise Zeitvorgaben für die Erreichbarkeit des Oberzentrums aus den Umlandgemeinden mittels ÖPNV enthalten."</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Im Nahverkehrsplan werden nur diejenigen Nachbarorte angeführt, die direkt an die Stadt Bielefeld angebunden werden. Weiter entfernte Orte werden häufig mit dem SPNV erreicht, der nicht Bestandteil des Bielefelder NVP ist. Auf Zeitvorgaben wird verzichtet, um die Flexibilität der Bedienung möglichst groß zu halten.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
	<b>1.2 Erschließung</b>		
6. Pro-Bus-Heepen 13.12.2017		<p><b>Neu:</b> "Hier könnten Bedarfshaltestellen als zusätzliches Angebot im dünn besiedelten Außenbereich ggf. mitaufgenommen werden."</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Im Busliniennetz ist jede Haltestelle eine "Bedarfshaltestelle", es wird nur gehalten, wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen möchten. Im Stadtbahnnetz wird aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens immer gehalten. Im Abendverkehr wird auf Buslinien bei Bedarf auch zwischen den Haltestellen gehalten.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich		
	<b>1.3 Verbindung</b>		
6. Pro-Bus-Heepen 13.12.2017		<p><b>Verknüpfung mit dem Schienenpersonennah- und Fernverkehr (SPNV / SPFV):</b> "Neben den bereits ausgewiesenen Verbindungen sollte auch der Verbindungsstandard aus den einzelnen Gebieten mit einem Verknüpfungspunkt mit dem SPNV und dem SPFV (Bielefeld Hbf) klassifiziert und hinterlegt werden."</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Es werden in der Definition der Angebotsprofile keine konkreten Haltestellen, jedoch Verbindungsstandards bezogen auf Gebietskategorien aufgenommen. Die Vorgaben zu den</p>

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
		<p>Dieser soll dabei folgenden Standards entsprechen:</p> <p>von/nach Innenstadt: direkt            von/nach Gebiet mit hoher Nutzungsdichte: direkt*            von/nach Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte: direkt*            von/nach Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte: 1 Umstieg            *) ein Umstieg Stadtbahn/Bus zur Vermeidung von Parallelverkehr ist zulässig</p> <p>Diese Klassifizierung ist mit dem derzeitigen Angebot grundsätzlich einhaltbar, da alle Buslinien aus Bereichen hoher und mittlerer Nutzungsdichte an einer Stadtbahn-Endhaltestelle, am zentralen Verknüpfungspunkt Jahnplatz oder an einem sonstigen Verknüpfungspunkt (z.B. Haltestellen Brackwede-Zentrum) mit der Stadtbahn, welche den Hauptbahnhof direkt anbindet, verknüpft sind.“</p>	<p>Haltestellen des SPNV enthält der Nahverkehrsplan des NWL als Aufgabenträger des Schienenverkehrs. Die Verknüpfung zum SPNV ist ein wichtiger Aspekt bei der Erstellung des Nahverkehrsplans. Konkrete Anforderungen und Standards zur Verknüpfung mit dem SPNV und SPFV werden im Zuge der Erstellung des NVP formuliert.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>1.3 Verbindung</b>			
6. Pro-Bus-Heepen 13.12.2017		<p><b>Gebrochene Verkehre:</b>            “Das Ziel der Stadt Bielefeld, den Stadtbahnverkehr durch Vermeidung von Parallelverkehr zu stärken, ist im Grundsatz richtig. Nicht vergessen werden darf jedoch, dass jeder Umstieg eine Verbindung im ÖPNV deutlich unattraktiver macht. Jeder zusätzliche Umstieg führt Berechnungen zufolge bereits zu einem Fahrgastverlust in Höhe von 40-50%. Umgekehrt lassen sich mindestens ebenso hohe Fahrgastzugewinne erzielen, wenn man von gebrochenen auf umsteigefreie Verbindungen umstellt. Die Fahrgastzahlentwicklungen der Stadtbahnverlängerungen Stieghorst oder Moenkamp sprechen da eine eindeutige Sprache.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Sie wird bei der Berechnung der Liniennetzkonzepte im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplans angewendet.</p>

## Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
		<p>Im Hinblick auf ein attraktives Angebot und die Zielsetzung der Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNVs am Gesamtverkehr gehören damit gebrochene Verkehre auf den Prüfstand. Als zusätzliche Einschränkung sollte daher aufgenommen werden:</p> <p>anstelle von:            *) ein Umstieg Stadtbahn/Bus zur Vermeidung von Parallelverkehr ist zulässig</p> <p>*) Ein Umstieg Stadtbahn/Bus zur Vermeidung von Parallelverkehr ist zulässig, wenn der äquivalente Reisezeitwiderstand gem. den Vorgaben der standardisierten Bewertung der gebrochenen Verbindung geringer ist, als der einer direkten Verbindung.            Der Wert des Reisezeitwiderstandes ("gefühlte Reisezeit") als feste Rechengröße, in den nach definitiven Vorgaben alle Einflussfaktoren vom verwendeten Verkehrsmittel über dessen Taktung, Reisegeschwindigkeit, Umsteigeerfordernisse und Umsteigebedingungen etc. einer Verbindung einfließen, lässt sich relativ einfach und genau ermitteln und ermöglicht so eine gute Vergleichsbasis.            Diese Vorgabe sollte heute schon weitestgehend, wenn nicht sogar vollständig erfüllt sein aufgrund der hohen Verbindungsqualität der Stadtbahn in Verbindung mit einer frühzeitigen Verknüpfung der Zubringerbusverkehre. Sie beugt zudem möglichen, unerwünschten Angebotsverschlechterungen vor und bietet Anreiz, lange überfällige Stadtbahnverlängerungen in die Außenbezirke in Angriff zu nehmen.“</p>	
Neue Formulierung:	<p><b>3. Absatz:</b>            Es ist erklärtes Ziel der Stadt Bielefeld unter wirtschaftlichen, gesamtverkehrlichen und Kapazitäts Gesichtspunkten die Stadtbahnlinien durch Vermeidung von Parallelverkehr zu stärken. Ein Umstieg vom Bus zur Stadtbahn und umgekehrt gilt somit als hinnehmbar und wird ähnlich einer direkten Verbindung gewertet, wenn eine hohe Umsteigequalität und Attraktivität der Verbindung sichergestellt und nachgewiesen werden kann.</p>		

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
<b>1.3 Verbindung</b>			
6. Pro-Bus-Heepen 13.12.2017	<b>Tabelle 5: Umstiegsstandards</b> Bus/Bus      Fußwege unter 100 m	<b>Tabelle 5: Umstiegsstandards</b> "Für den Umstieg Bus/Bus sollten nicht nur Fußweglängen unter 100m, sondern auch deren Barrierefreiheit eingefordert werden."	Der Anregung wird gefolgt.
Neue Formulierung:	<b>Tabelle 5: Umstiegsstandards</b> Bus/Bus <u>Barrierefreie</u> Fußwege unter 100 m		
<b>1.3 Verbindung</b>			
6. Pro-Bus-Heepen 13.12.2017		<b>Tangentiallinien:</b> "Es sollte überprüft werden, ob das heute schon vorhandene Netz der Tangentiallinien nicht noch weiter zu einem vollständigen Ringsystem zwischen den Stadtteilzentren ausgebaut werden könnte, wodurch sich letztendlich nicht nur Reisezeiten verkürzen lassen, sondern auch der zentrale Verknüpfungspunkt Jahnplatz entlastet werden könnte."	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Sie wird nicht in die Definition der Anforderungsprofile übernommen, allerdings bei der Erstellung der Liniennetzkonzepte im Zuge der Bearbeitung des Nahverkehrsplans berücksichtigt.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich		
<b>1.4 Bedienung</b>			
6. Pro-Bus-Heepen 13.12.2017		<b>Neu:</b> "Das frühe Ende der NVZ bereits um 20.30 ist verwunderlich, hier sollte geschaut werden, ob dies auch im Hinblick auf sich änderndes Arbeits- und Freizeitverhalten bis 21.00 ausgedehnt werden müsste. Ggf. sollte man hierzu auf Ergebnisse von Fahrgastzählungen zurückgreifen. Ebenso verwunderlich ist das Einsetzen der HVZ nachmittags erst um 15.00 Uhr. Bei einem hohen Anteil des Ausbildungsverkehrs am Bielefelder ÖPNV ist in den Tagesganglinien der Auslastung bisher immer eine deutliche Mittagsspitze zwischen 13.00 und 15.00 wahrnehmbar, die es sogar erforderlich macht, einzelne Linien (z.B. die Linie 4 während der Vorlesungszeiten) zu verstärken. Die komplette Mittagsspitze läge nun außerhalb der HVZ."	Der Anregung wird nicht gefolgt. Das Ende der NVZ orientiert sich am Geschäftsschluss gegen 20 Uhr.  Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Definition der HVZ entspricht der Nachfragekurve. Auf einzelnen Linien im Schülerverkehr setzt mittags zum Schulschluss eine höhere Nachfrage ein, auf die linienspezifisch mit Einsatzwagen reagiert wird. Über das gesamte Netz gesehen ist dies nicht der Fall, so dass an der Definition der HVZ festgehalten wird.

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
		Problematisch sind heute noch das dünne Angebot der Spätverkehre (Nutzer von Kultur- und Freizeitangeboten) und die teilweise stark eingeschränkten Sonn- und Feiertagsverkehre (z.B. im Erschließungsbereich der Hauptbuslinie 25). Hier wäre insgesamt eine Angebotsverbesserung anzustreben.“	Die Anregung zur Kenntnis genommen. Sie wird linienspezifisch bei der Erstellung der Konzeption berücksichtigt.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>2.2 Mindeststandards der Barrierefreiheit</b>			
6. Pro-Bus-Heepen 13.12.2017	<b>5. Absatz, 2. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>mindestens einer Sondernutzungsfläche (Fläche für Rollstuhl / Kinderwagen / Personen mit Gepäck) mit den Mindestmaßen 90 x 130 cm. Bei Stadtbahnen sind diese Flächen möglichst an jeder Tür vorzusehen</li> </ul>	<b>5. Absatz, 2. Punkt:</b> <p>“Das Mindestmaß der Sondernutzungsfläche von 90x130 cm ist als zu knapp anzusehen. Besser wäre eine größere Sondernutzungsfläche mit mindestens 180cm - 200cm Länge, so dass auch mehrere Fahrgäste mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Rollator gleichzeitig befördert werden können. Im Bereich der Sondernutzungsfläche können Klappsitze angeordnet sein.“</p>	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Breite von 180 cm ist fahrzeugtechnisch nicht möglich, weil sie den Durchgang durch das Fahrzeug behindern würde. Die Mindestbreite für einen Rollstuhl ergibt sich aus DIN 18040-3, Kap. 4.2. Es ist ein ausgewogenes Verhältnis von Sitz- und Stehplätzen sowie Sondernutzungsflächen sicherzustellen.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>3.2 Busse</b>			
6. Pro-Bus-Heepen 13.12.2017		<b>Neu:</b> <p>“Hier wird leider keinerlei Aussage zur sukzessiven Umstellung auf emissionsfreie alternative Antriebe getroffen. Im NVP sollte hierzu eine klare Vorgabe getroffen werden. Einstieg könnte die zeitnahe Umstellung einer innerstädtischen Linie mit kürzerem Laufweg (z.B. Linie 24 oder 29 sein).“</p>	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Mittelfristig ist der Einsatz emissionsfreier Busse (Elektrobusse) vorgesehen. Der Fuhrpark ist sukzessive umzustellen. Die Konkretisierung weiterer Forderungen und die daraus resultierenden Konsequenzen sind Gegenstand politischer Beschlüsse.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>4. Infrastruktur</b>			
6. Pro-Bus-Heepen 13.12.2017		<b>Neu:</b> <p>“Neben den Haltestellen sollten auch für die übrige Infrastruktur einheitliche Vorgaben festgelegt werden, insbesondere um den hohen heutigen Standard insbesondere des</p>	Den Anregungen wird nicht gefolgt. Sie werden nicht in die Definition des Anforderungsprofils übernommen, da es sich um betriebliche, technische und z.T.

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
		<p>Stadtbahnnetzes auch zukünftig zu erhalten. Dies beinhaltet: Das Stadtbahnnetz ist so angelegt, dass es ein einheitliches Netz bildet, auf welches die Fahrzeugflotte abgestimmt ist, so dass alle Stadtbahnwagen freizügig auf allen Strecken des Netzes eingesetzt werden können. Die Spurweite beträgt 1000mm, die Bahnsteighöhe liegt bei 86cm über Schienenoberkante. Gleismittenabstände sind auf 2650mm Fahrzeugbreite abzustimmen. Die Bahnsteigbreiten sind auf 2300mm breite Fahrzeuge abgestimmt, breitere Fahrzeuge besitzen ein bombiertes Profil, das bis auf Höhe der Bahnsteigkante die 2300mm in der Breite nicht überschreitet. Im Linienverkehr befahrene Streckenabschnitte sind grundsätzlich zweigleisig anzulegen, Begegnungsverbote sind nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig. Wo immer möglich sollte die Stadtbahn auf Eigentrasse verkehren.“</p>	<p>sogar gesetzliche Vorgaben und Tatsachen handelt. Eine Wiederholung dieser Vorgaben im Anforderungsprofil ist nicht vorgesehen.</p>
Neue Formulierung	Nicht erforderlich.		
		<b>4.1 Stadtbahnhaltestellen</b>	
6. Pro-Bus-Heepen 13.12.2017		<p><b>Tunnelhaltestellen:</b> Neu: "Erhöhung des Sicherheitsgefühls vor allem in den Abendstunden durch personelle Besetzung bzw. Bereitschaft von Sicherheitspersonal mit kurzfristig möglicher Intervention. Dies betrifft nicht nur Tunnelhaltestellen, sondern auch Verknüpfungspunkte mit dem Busverkehr (Stadtbahn-Endhaltestellen). Auch sollte innerhalb von Bussen und Stadtbahnen in den Abend- und Nachtstunden die Anwesenheit von Sicherheits- und Begleitpersonal vorgesehen werden."</p> <p><b>Oberirdische Haltestellen:</b> Teilweise ist, sofern baulich machbar, eine Verbesserung des Wind- und Wetterschutzes</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Sicherheits- und Serviceteams sind bereits an allen Tagen der Woche im Einsatz. Diese Teams sind an den Haltestellen im Tunnel präsent, begleiten Fahrten, führen Ticketkontrollen durch und stehen für Service und Auskünfte zur Verfügung.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
		(z.B. seitliche Abschirmung von Sitzbänken an Haltestellen in exponierter Lage anzustreben.) Dies betrifft auch den Großteil aller Bushaltestellen. Die vorgeschriebene Überdachung ab bereits 50 Einsteigern pro Tag ist gut, sollte dann aber auch umgesetzt werden.“	Die eingesetzten Stadtmöbel basieren auf einem politisch beschlossenen Design und stehen im Eigentum des Vertragspartners Ströer Deutsche Städte Medien.
Neue Formulierung:	<b>Tunnelhaltestellen: Neuer Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sicherheits- und Servicepersonal ist innerhalb der Betriebszeit des ÖPNV, insbesondere in den Tunnelhaltestellen und in Stadtbahnfahrzeugen, einzusetzen.</li> </ul>		
		<b>7.2 Tarif und Vertrieb</b>	
6. Pro-Bus-Heepen 13.12.2017		<b>Neu:</b> “Für Nutzer der Bahncard 25 und 50 bringt die Einführung des Westfalentarifs erhebliche Nachteile mit sich: Für Bahnverbindungen des Regionalverkehrs innerhalb des Verbundbereiches können keine rabattierten Fahrscheine mehr erworben werden. Hier sollte eine Lösung gefunden werden, dass Bahncard-Rabatte auch auf den Schienenverkehrsstrecken des Tarifgebietes beim Fahrkartenerwerb in Abzug gebracht werden können.“	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Zuständigkeit für Tarifangelegenheiten liegt bei der Westfalentarif GmbH. Die Anregung wird als Empfehlung in den NVP der Stadt Bielefeld aufgenommen.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich		
		<b>1. Netzanforderungen</b>	
7. Bielefeld pro Nahverkehr 12.12.2017		<b>Neu:</b> “In den beiden Absätzen vor 1.1 werden allgemeine Netzanforderungen formuliert. Uns fehlt ein Hinweis, dass das Bus- und Stadtbahnnetz sinnvoll mit dem SPNV und dem Fernverkehr verknüpft sein muss. Dafür müssten eigentlich auch Mindeststandards definiert werden. Wir regen an, dazu einen zusätzlichen Unterpunkt „1.5 Verknüpfung mit SPNV und	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Es werden in der Definition der Angebotsprofile Verbindungsstandards bezogen auf Gebietskategorien aufgenommen. Die Vorgaben zu den Haltestellen des SPNV enthält der Nahverkehrsplan des NWL als

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
		Fernverkehr“ vorzusehen.“	Aufgabenträger des Schienenverkehrs. Die Verknüpfung zum SPNV ist ein wichtiger Aspekt bei der Erstellung des Nahverkehrsplans. Konkrete Anforderungen und Standards zur Verknüpfung mit dem SPNV und SPFV werden im Zuge der Erstellung des NVP formuliert.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
	<b>1.1 Raum- und Siedlungsstruktur</b>		
7. Bielefeld pro Nahverkehr 12.12.2017		<p><b>Neu:</b>            “Leider gibt die Karte auf S. 4 wegen des kleinen Maßstabs nur ein sehr grobes Bild. Bei der Tab. 1 (S. 5) finden wir die nähere Charakterisierung der vier Raumkategorien als grobes Raster einleuchtend. Die Zuordnung der Stadtteile/Siedlungen überzeugt uns dagegen nicht durchgehend. Warum wird beispielsweise Bethel/Gadderbaum dem „Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte“ zugeordnet, während sich Gellershagen beim „Gebiet mit hoher Nutzungsdichte“ wiederfindet?            Was der *-Zusatz „Gebiete mit hoher Merkmalausprägung“ bedeuten soll, erschließt sich uns nicht.</p> <p>Neben der Einteilung des Stadtgebiets nach Siedlungskategorien, für die dann Mindeststandards für die ÖPNV-Bedienung definiert werden, halten wir auch die Definition von Mindeststandards für solche Einrichtungen für wichtig, die von besonderem öffentlichen Interesse sind, die sich aber in eher solitärer Lage befinden. Wir erinnern an den Streit um die Anbindung der JVA-Ummeln durch die Linie 88. Wir halten es für unerlässlich, dass eine solche wichtige Einrichtung mindestens im Stundentakt in der NVZ durch eine standortnahe Haltestelle</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.            Es wurden Werte der Einwohnerdichten zugrunde gelegt. Gellershagen hat in weiten Teilen eine höhere Dichte als Bethel / Gadderbaum.</p> <p>Damit soll die besondere Bedeutung innerhalb der Raumkategorie unterstrichen werden. Dies ist ein Hinweis, der im Rahmen der späteren Konzeption aufgegriffen wird.</p> <p>Der Anregung wird teilweise gefolgt. Es können nicht für alle, auch bereits erschlossene, (solitäre) Anlagen und Ziele Mindeststandards definiert werden. Entscheidend für die Bedienstungsstandards sind die Gebietskategorien. Zahlreiche solitäre Einrichtungen werden bei der Konzepterstellung jedoch gesondert berücksichtigt.            Bedeutende solitäre Einrichtungen wie Krankenhäuser werden in der Abbildung der Gebietskategorien aufgenommen.</p>

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
		bedient wird. Zwei weitere wichtige Einrichtungen sind die Seniorenanlage und das Krankenhaus Rosenhöhe. Die Anbindung beider Einrichtungen ist derzeit unbefriedigend. Wir schlagen vor, für solche Einrichtungen einen Mindeststandard zu definieren.	
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>1.2 Erschließung</b>			
7. Bielefeld pro Nahverkehr 12.12.2017	<b>Tabelle 3, 4. Spalte:</b> <b>Eisenbahnregionalverkehr bzw. SPNV</b> (nur <u>additiv</u> zu Bus und Stadtbahn)	<b>Tabelle 3, 4. Spalte:</b> "In der Tab. 3 ist als drittes Verkehrsmittel der SPNV angegeben. Uns ist nicht klar, welche Aussage (oder Forderung) mit den dort angegebenen Radien verbunden wird. Möglicherweise steckt die Erklärung in dem Klammerzusatz „nur additiv zu Bus und Stadtbahn“. Aber wir verstehen den Klammerzusatz nicht. Die Flächenerschließung durch den SPNV ist in Bielefeld bekanntermaßen schlecht. Einschließlich des Hauptbahnhofs gibt es in Bielefeld nur (noch) 6 SPNV-Bahnhöfe. Bei einem Einzugsradius von 800 m werden damit maximal 12 km <sup>2</sup> erschlossen. Umso wichtiger ist eine gute Verknüpfung von Bus und Stadtbahn mit dem SPNV-Netz (siehe oben S. 2)."	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Vorgaben für den SPNV werden im Nahverkehrsplan des NWL getroffen. Die Aufnahme der Einzugsradien des SPNV in Tabelle 3 hat informativen Charakter. Eine punktuelle Erschließung eines Gebietes durch einen SPNV-Haltepunkt ersetzt nicht die flächendeckende Erschließung durch ein Bus- und Stadtbahnangebot. Dennoch kann die Punkt zu Punkt-Bedienung des SPNV ein ergänzendes Element bei der Betrachtung der Verbindungs- und Bedienungsqualität sein.
Neue Formulierung:	<b>Tabelle 5:</b> 4. Zeile: Umstiegsart Bus/SPNV      Barrierefreie Fußwege unter 150 m		
<b>1.3 Verbindung</b>			
7. Bielefeld pro Nahverkehr 12.12.2017	<b>Tabelle 4: Verbindungsstandards</b>	<b>Tabelle 4: Verbindungsstandards</b> "Wir geben zu bedenken, dass zwei Bus-Bus-Umstiege (siehe Tab. 4) für einen Weg ein sehr hohes Nutzungshemmnis darstellen. Das gilt insbesondere dann, wenn die Wartezeit lang und/oder die Anschlüsse unzuverlässig sind. Zweimal im Regen ohne Wetterschutz mehr als fünf Minuten warten zu müssen, wird viele Menschen von der Bus-Nutzung abhalten."	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. In den zwei Umstiegen ist auch ein Stadtbahn-Umstieg enthalten. Es wird nicht immer zu vermeiden sein, dass zweimal zwischen Bus / Bus umgestiegen werden muss.

## Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
	<p><b>Tabelle 5: Umstiegsstandards</b> Bus/Bus                      Fußwege unter 100 m</p> <p><b>5. Absatz:</b> Durch die Einrichtung und den Ausbau dezentraler Verknüpfungspunkte soll die Effizienz des Liniennetzes verbessert werden.</p> <p><b>6. Absatz:</b> Im Hinblick auf die Barrierefreiheit ist ein Umsteigen als akzeptabel zu bewerten, wenn der Umstieg an der Umsteigehaltestelle auch hinsichtlich der Haltestelleninfrastruktur sicher und barrierefrei ist.</p> <p><b>7. Absatz:</b> Zugunsten eines höheren auf das Stadtzentrum bezogenen Leistungsangebots kann im Abendverkehr (Schwachverkehrszeit) auf Vorgaben der Verbindungsqualität verzichtet werden. Durch den Wegfall von schwach nachgefragten Tangentiallinien im Abendverkehr entstehen dann zum Teil zusätzliche Umsteigenotwendigkeiten.</p> <p><b>8. Absatz:</b> Bei Verbindungen über die Grenzen des Stadtgebietes in die Zentren der Nachbarorte ist ein Umstieg auf dem Weg in die Bielefelder Innenstadt zulässig, entweder mit Anschluss zur Stadtbahn oder zu ähnlich hoch frequentierten Stadtbuslinien.</p>	<p><b>Tabelle 5: Umstiegsstandards</b> "Bei Tab. 5 sollte bei „Bus/Bus“ der Fußweg selbstverständlich auch barrierefrei sein.“</p> <p><b>5. Absatz:</b> "Der erste Satz auf S. 8 ist in der Allgemeinheit wenig aussagekräftig. Er macht nach unserer Auffassung in einem Text, bei dem es um die Festlegung von Mindeststandards geht, keinen Sinn.</p> <p><b>6. Absatz:</b> Im nächsten Abschnitt wird gefordert, dass Umsteigehaltestellen hinsichtlich der Infrastruktur „sicher und barrierefrei“ sein sollen. Sie müssen nach unserer Auffassung auch wettergeschützt sein.</p> <p><b>7. Absatz:</b> Auch wenn wir die wirtschaftlichen Hintergründe sehr wohl sehen, halten wir die Aussage des 3. Abschnitts auf S. 8 für problematisch. Wer abends im Dunkeln einen zusätzlichen Umstieg in Kauf nehmen muss, wird dann lieber doch gleich das Auto nehmen.</p> <p><b>8. Absatz:</b> Die Aussage des vierten Absatzes auf S. 8 finden wir unklar. Die Festlegung attraktiver Verbindungsstandards für die Busverkehre in Nachbargemeinden halten wir für sehr wichtig. Soweit Nachbargemeinden durch SPNV angeschlossen sind, ist die Festlegung von Standards Sache des Aufgabenträgers für den SPNV. Aber für die Verbindung zu Nachbargemeinden wie Isselhorst, Werther, Spenge, Leopoldshöhe ..., die nur mit Buslinien angebunden werden, sollten Standards festgelegt werden. Gute Verknüpfungen zu den</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Der Satz bereitet ggf. Elemente der späteren Netzkonzeption vor.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Durch den Entfall der Tangentiallinien wird eine zusätzliche Umsteigenotwendigkeit in der Regel in der Innenstadt (Jahnplatz) erforderlich. Eine relativ hohe soziale Kontrolle und ein entsprechendes subjektives Sicherheitsgefühl sind gegeben.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge einer höheren Betriebsflexibilität soll die Möglichkeit bestehen, auch einmal zwischen Bus / Bus umsteigen zu dürfen. In der Regel wird es sich hauptsächlich um ein Umstieg von / zur Stadtbahn handeln.</p>

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
		Nachbargemeinden sind in hohem Interesse von Bielefeld, um die Auto-Pendlerströme zu senken.	
Neue Formulierung:	<p><b>Tabelle 5: Umstiegsstandards</b> Bus/Bus <u>barrierefreie</u> Fußwege unter 100</p> <p><b>6. Absatz:</b> Im Hinblick auf die Barrierefreiheit ist ein Umsteigen als akzeptabel zu bewerten, wenn der Umstieg an der Umsteigehaltestelle auch hinsichtlich der Haltestelleninfrastruktur <u>sicher, barrierefrei und wettergeschützt</u> ist.</p>		
	<b>1.4 Bedienung</b>		
7. Bielefeld pro Nahverkehr 12.12.2017	<b>Tabelle 6: Verkehrszeiten</b>	<p><b>Tabelle 6: Verkehrszeiten</b> "In der Tab. 6 fehlen folgende Schwachverkehrszeiten: Samstag ca. 5 – 6 Uhr Sonntag, Feiertag ca. 5 – 9 Uhr (ggf. differenziert ca. 5 – 6 Uhr und ca. 6 – 9 Uhr)</p> <p>Weiterhin fehlt der Zeitkorridor für die Nachtbusse. Insgesamt kommen die Nachtbusse in dem Anforderungsprofil nicht vor, das gilt auch für die Flächenerschließung. Das mag daran liegen, dass die Nachtbusse in Bielefeld leider noch immer einen tariflichen Sonderbereich bilden, obwohl das Nachtbusangebot längst als ein ganz reguläres ÖPNV-Angebot zu betrachten ist. Deshalb haben alle großen Städte bzw. Verbünde die Nachtbusse schon vor Jahren in den regulären Tarif integriert. Dieser Schritt ist auch in Bielefeld überfällig. Nach unserer Auffassung müssen selbstverständlich auch für Nachtbusse Mindeststandards festgelegt werden."</p>	<p>Der Anregung wird teilweise gefolgt. Die Verkehrszeiten Samstag 5 – 6 Uhr und Sonntag / Feiertag 5 – 9 Uhr werden als SVZ ergänzt.</p> <p>Der Anregung wird teilweise gefolgt. Der Bielefelder Nachtbus wird von 1 bis 5 Uhr in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen als Nachtverkehrszeit in das Anforderungsprofil des Nahverkehrsplanes mit aufgenommen. Beim Nachtbus gibt es im Einzelfall Abweichungen von den Planungsparametern des Tagesverkehrs.</p> <p>Der Bielefelder Nachtbus wird aktuell als eigenwirtschaftliches Angebot mit besonderer Finanzierung und besonderem Tarif betrieben. Die hohe Qualität des Bielefelder Nachtbusses kann bis auf weiteres nicht mehr sichergestellt werden, wenn dieser Bestandteil des Westfalentarifes wird. Der Vorschlag zur Tarifintegration wird aufgenommen und geprüft. Der Frühverkehr ab 5 Uhr an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ist dagegen ein Bestandteil des Tagesnetzes / der Daseinsvorsorge und wird zum</p>





### Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
		<p>unterschiedlichen Interessengruppen zu klären, was denn nun Barrierefreiheit bedeute und wie sie umzusetzen sei. Daraus sind diverse Empfehlungen oder Handreichungen entstanden. Von besonderer Bedeutung ist nach unserer Auffassung die DIN 18040-3, die – nach jahrelangem zähen Ringen – im Frühjahr 2015 in Kraft gesetzt wurde. Der vorgelegte Text nimmt nirgendwo Bezug auf diese DIN oder andere Handreichungen oder Empfehlungen. Stattdessen bleibt der weitere Text ab 2.2 häufig vage und unbestimmt. Wir würden es z. B. sehr begrüßen, wenn im NVP für die Erstellung neuer Infrastrukturanlagen die o.g. DIN verbindlich gemacht würde. Wir können nicht erkennen, was dagegen sprechen könnte“</p>	<p>und bei seiner Umsetzung automatisch angewendet und bedürfen nicht einer besonderen Erwähnung. Das trifft nicht nur für die Barrierefreiheit, sondern auch für viele Bereiche (Fahrzeugtechnik, Betrieb, usw.) zu.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>2.2 Mindeststandards der Barrierefreiheit</b>			
7. Bielefeld pro Nahverkehr 12.12.2017	<p><b>1. Absatz:</b> Das Bielefelder Stadtbahnnetz ist als Hochflurssystem ausgebildet. Der barrierefreie Zugang zu den Hochflurstadtbahnen geschieht an den Hochbahnsteigen über Rampenanlagen oder Aufzüge. Ziel ist es, alle Stadtbahnhaltestellen mit Hochbahnsteigen und barrierefreien Zugängen auszustatten.</p> <p><b>2. Absatz:</b> Im Busnetz werden ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Sämtliche Haltestellen werden im Rahmen des Straßenausbaus und der Straßensanierung als barrierefreie Niederflurssystemhaltestellen ausgebaut.</p>	<p><b>1. Absatz:</b> Im ersten Absatz von 2.2. heißt es: „Ziel ist es, alle Stadtbahnhaltestellen ... auszustatten.“ Wir plädieren für eine klarere Formulierung: „Alle Stadtbahnhaltestellen sind mit Hochbahnsteigen und barrierefreien Zugängen auszustatten.“</p> <p><b>2. Absatz:</b> “Den zweiten Absatz finden wir nicht akzeptabel. Wenn nur im Rahmen des Straßenbaus und der Straßensanierung auf Niederflurssystemhaltestellen umgestellt wird, kann es für wichtige, stark frequentierte Haltestellen im ungünstigen Fall noch ein oder zwei Jahrzehnte dauern, bis umgestellt wird, eben weil eine Straßensanierung vorläufig nicht ansteht. Der Zugang muss nach unserer Auffassung ein anderer sein. Es muss nach einer Bestandsanalyse (die ja inzwischen vorliegt) ein Handlungsprogramm mit klarer</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt. Diese Vereinbarung besteht zwischen der Stadt Bielefeld und Beirat für Behindertenfragen. Darüber hinaus werden im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten weitere Umbauten durchgeführt, einschließlich unter Inanspruchnahme von Zuschussmitteln. Eine Priorisierung der barrierefrei umzubauenden Haltestellen wird im NVP dargestellt.</p>

## Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
	<p><b>3. Absatz, 5. und 6. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ausreichende Bewegungsflächen für Rollstühle und Rollatoren auf den Zuwegungen und Warteflächen</li> <li>• ausreichende Beleuchtung der Zuwegung und der Haltestellen.</li> </ul> <p><b>4. Absatz:</b> Die Gestaltung der Haltestellen und der Fahrzeuge ist dahingehend aufeinander abzustimmen, dass geringe vertikale und horizontale Spaltbreiten zwischen Eingangstür und Bordstein bzw. Bahnsteigkante zu überwinden sind</p> <p><b>5. Absatz, 2. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mindestens einer Sondernutzungsfläche</li> </ul>	<p>Priorisierung erstellt werden, das dann Zug um Zug abgearbeitet wird.“</p> <p><b>3. Absatz, 5. und 6. Punkt:</b> “Im 3. Absatz, 5. Spiegelpunkt werden „ausreichende Bewegungsflächen ...“ gefordert. Das ist sehr unbestimmt. In der o. g. DIN gibt es dazu klare Vorgaben. Auch die „ausreichende Beleuchtung“ ist uns zu unbestimmt.</p> <p>Das sog. Zwei-Sinne-Prinzip kommt in dem Text zu den Anforderungen bei den Haltestellen gar nicht vor.</p> <p>Akustische Infos sollte es beispielsweise zumindest an allen Umsteigehaltestellen geben.“</p> <p><b>4. Absatz:</b> “Im nächsten Absatz werden „geringe“ Spaltbreiten gefordert. Auch das ist zu unbestimmt. Die o. g. DIN fordert 5 x 5 cm. Wir wissen, dass das ambitioniert ist. In Bielefeld liegt das derzeit deutlich höher. Nach dem Start des Vamos hat es darüber eine kontroverse öffentliche Diskussion gegeben. Soll das so bleiben? Sollte nicht vielmehr versucht werden, bei der nächsten Fahrzeuggeneration/-beschaffung zu besseren Werten zu kommen? Deshalb wünschen wir uns eine klarere, ambitioniertere Vorgabe.“</p> <p><b>5. Absatz, 2. Punkt:</b> “Nächster Absatz, 2. Spiegelpunkt: In Bussen</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Es gelten die Vorgaben der betreffenden Regelwerke. Es ist nicht vorgesehen geltende Standards und Vorgaben der Regelwerke in der Definition der Anforderungsprofile detailliert wieder zu geben.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Ausgabe akustischer Informationen wird zukünftig durch die Ticketautomaten sichergestellt.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Spaltbreiten orientieren sich an den technisch und betrieblich bedingten Parametern und Standards. Im Stadtbahnbereich werden an Hochbahnsteigen die geforderten 5 x 5 cm annähernd erreicht. In der täglichen Praxis hat sich der aktuelle Standard als zweckmäßig herausgestellt. Im Busbereich werden mit 18 cm hohen Bordsteinen Kompromisse zwischen störungsfreier Anfahrbarkeit / Überstreichen und Spaltbreite eingegangen. Für besondere Fälle sind die Fahrzeuge zusätzlich mit der kneeling-Technik und einer Klapprampe ausgestattet.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis</p>

## Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
	<p>(Fläche für Rollstuhl / Kinderwagen / Personen mit Gepäck) mit den Mindestmaßen 90 x 130 cm. Bei Stadtbahnen sind diese Flächen möglichst an jeder Tür vorzusehen</p> <p><b>5. Absatz, 4. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>akustische und optische Fahrgastinformation.</li> </ul>	<p>mehren sich die Konflikte um die knappe Fläche für Sondernutzungen. Es kommt vor, dass Busse Rollstuhlfahrer/innen nicht mitnehmen können, weil die Sondernutzungsfläche schon komplett belegt ist. Alles spricht dafür, dass der Bedarf an Sondernutzungsfläche wachsen wird. Es sollte deshalb geprüft werden, ob für neue Busse eine größere Sondernutzungsfläche vorgeschrieben werden sollte. Das Wort „möglichst“ sollte im zweiten Satz des 2. Spiegelpunkts gestrichen werden.“</p> <p><b>5. Absatz, 4. Punkt:</b></p> <p>“Bzgl. des letzten Spiegelpunkts (S. 12 oben) machen wir noch einmal darauf aufmerksam, dass die farbig unterlegten Liniennummern bei den Stadtbahnen für sehbehinderte Menschen schlecht erkennbar sind. Ein schwarz-weißer Kontrast käme ihnen entgegen.“</p>	<p>genommen. Sie wird bei zukünftigen Fahrzeugbestellungen berücksichtigt (Sondernutzungsfläche bei Gelenkbussen an der 3. Tür bei Neubeschaffungen). Es ist generell ein ausgewogenes Verhältnis von Sitz- und Stehplätzen sowie Sondernutzungsflächen sicherzustellen. Durch das „möglichst“ wird eine gewisse Flexibilität bei der Fahrzeuggestaltung offengehalten, ohne dass der Zweck eines Anforderungsprofils verloren geht.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Farbig unterlegte Liniennummern sind für kognitiv beeinträchtigte Fahrgäste von Vorteil.</p>
Neue Formulierung:	<p><b>1. Absatz:</b> Das Bielefelder Stadtbahnnetz ist als Hochflursystem ausgebildet. Der barrierefreie Zugang zu den Hochflurstadtbahnen geschieht an den Hochbahnsteigen über Rampenanlagen oder Aufzüge. <u>Alle Stadtbahnhaltestellen sind mit Hochbahnsteigen und barrierefreien Zugängen auszustatten.</u></p> <p><b>2. Absatz:</b> Im Busnetz werden ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Sämtliche Haltestellen werden im Rahmen des Straßenausbaus und der Straßensanierung als barrierefreie Niederflursystemhaltestellen ausgebaut. <u>Darüber hinaus werden Förderprogramme des Landes genutzt, um weitere Haltestellen barrierefrei auszubauen.</u></p> <p><b>3. Absatz, 1. Punkt neu:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips</li> </ul>		
		<b>3. Fahrzeuge</b>	
7. Bielefeld pro Nahverkehr 12.12.2017	<p><b>3. Absatz:</b> Alle Fahrzeuge müssen als Produkte des Bielefelder Stadtverkehrs erkennbar und gekennzeichnet sein. Die Werbung auf seitlichen Fahrzeugscheiben soll grundsätzlich die Sicht der Fahrgäste nicht beeinträchtigen.</p>	<p><b>3. Absatz:</b> Wir finden den 2. Satz im 3. Abschnitt zu unbestimmt. Wir würden eine klarere Formulierung begrüßen, z. B.: „Die Werbung auf seitlichen Fahrzeugscheiben darf die Sicht der Fahrgäste nicht beeinträchtigen.“</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Durch das „grundsätzlich“ wird eine gewisse Flexibilität bei der Gestaltung offengehalten, ohne dass der Zweck eines Anforderungsprofils verloren geht.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		

## Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
<b>3.1 Stadtbahnen</b>			
7. Bielefeld pro Nahverkehr 12.12.2017	<p><b>1. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Erreichbarkeit des Fahrers für den Fahrgast über Sprechstellen vom zweiten oder dritten Wagen aus ist sicherzustellen</li> </ul> <p><b>3. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Temperierung der Fahrgastinnenräume</li> </ul>	<p><b>1. Punkt:</b></p> <p>“Der 1. Spiegelpunkt fällt weit hinter den derzeitigen Standard zurück. Derzeit gibt es nach unserer Kenntnis an jeder Stadtbahntür eine Sprechanlage, mit der man den Fahrer bzw. die Fahrerin erreichen kann. Das sollte als Standard festgeschrieben werden.“</p> <p><b>3. Punkt:</b></p> <p>“Beim 3. Spiegelpunkt schlagen wir vor, „Temperierung“ durch „Klimatisierung“ zu ersetzen. Die Klimatisierung sollte sich zudem nicht nur auf den Fahrgastinnenraum begrenzen, sondern auch die Fahrerkabine einbeziehen.“</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Da durch kurze Haltestellenabstände technisch keine echte Klimatisierung erfolgen kann, ist „Temperierung“ (Entfeuchtung, leichte Kühlung) die richtige Bezeichnung. Die Fahrerkabinen aller Stadtbahnfahrzeuge sind klimatisiert.</p>
Neue Formulierung:	<p><b>1. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Erreichbarkeit des Fahrers für den Fahrgast über Sprechstellen vom zweiten oder dritten Wagen aus ist sicherzustellen. <u>Sprechstellen befinden sich in jedem Türbereich.</u></li> </ul>		
<b>3.2 Busse</b>			
7. Bielefeld pro Nahverkehr 12.12.2017	<p><b>1. bis 3. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Es sind Fahrzeuge nach dem jeweils aktuell geltendem Umweltstandard anzuschaffen, derzeit gilt Euro 6 in Verbindung mit einem CRT-Filtersystem.</li> <li>Es ist ausschließlich schwefelfreier Kraftstoff zu nutzen.</li> <li>Emissionsarme Fahrzeugtechniken sind unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten einzusetzen.</li> </ul>	<p><b>1. bis 3. Punkt:</b></p> <p>“Der 3. NVP wird voraussichtlich eine zeitliche Reichweite von ca. 10 Jahren haben. In der nächsten Dekade sind erhebliche Veränderungen bei der Antriebstechnik der Stadtbusse zu erwarten. Dem trägt die Aufzählung (insbesondere die ersten drei Spiegelpunkte) nicht Rechnung. Der dritte Spiegelpunkt klingt wie eine Bremse bei der Einführung von Elektrobussen. Zumindest könnte dieser Spiegelpunkt dazu missbraucht werden, die Einführung von Elektrobussen auszubremsen. Das kann nicht im Interesse der Stadt sein. Es muss im Gegenteil eine positive Formulierung gefunden werden, die die Einführung von Elektrobussen als erwünscht herausstellt.“</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Mittelfristig ist der Einsatz emissionsfreier Busse (Elektrobusse) vorgesehen. Der Fuhrpark ist sukzessive umzustellen. Die Konkretisierung weiterer Forderungen und die daraus resultierenden Konsequenzen sind Gegenstand politischer Beschlüsse.</p>

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
	<p><b>9. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Eine Einrichtung zum Verkauf häufig nachgefragter Tickets für Gemeinschaftstarife in NRW ist verpflichtend.</li> </ul> <p><b>10. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Temperierung der Fahrgastinnenräume.</li> </ul>	<p><b>9. Punkt:</b> "Was mit dem 9. Spiegelpunkt gemeint ist, wird nach unserer Auffassung nicht klar. Sind Tickets der anderen Verbundtarife und des NRW-Tarifs gemeint? Und was sind „häufig nachgefragte Tickets“? Auf die Tickets des Westfalentarifs kann sich das nicht beziehen, weil entsprechend 7.2 alle Tickets des Westfalentarifs in den Bussen ausdrückbar sein müssen. Wir bitten um Klarstellung.“</p> <p><b>10. Punkt:</b> Bzgl. des 10. Spiegelpunktes siehe oben unter 3.1.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Pauschalpreistickets des NRW-Tarifs werden angeboten.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt: Da durch kurze Haltestellenabstände technisch keine echte Klimatisierung erfolgen kann, ist „Temperierung“ (Entfeuchtung, leichte Kühlung) die richtige Bezeichnung.</p>
Neue Formulierung:	<p><b>9. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Eine Einrichtung zum Verkauf <u>aller ab der Tarifzone Bielefeld</u> angebotenen Tickets im Westfalentarif (außer Abos) ist verpflichtend.</li> </ul> <p><b>7.2 Tarif und Vertrieb</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Der Betreiber muss die Vertriebsstruktur neben rund 100 Automaten an den Stadtbahnhaltestellen und wichtigen Verknüpfungspunkten im Busnetz entsprechend vorhalten und bedarfsgerecht ausbauen. Sämtliche Busse verfügen über Ticketdrucker <u>zum Verkauf aller ab der Tarifzone Bielefeld angebotenen Tickets im Westfalentarif (außer Abos).</u></li> </ul>		
<b>4.1 Stadtbahnhaltestellen</b>			
7. Bielefeld pro Nahverkehr 12.12.2017	<p><b>Tunnelhaltestellen, 1. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Es sind Sitzgelegenheiten und Informationsvitrinen zu installieren. Als statische Informationsmedien sind Haltestellenfahrplan, Netzplan, Umgebungsplan und Tarifinformationen vorzuhalten. Die Fahrplan-Aushänge können auch als elektronische Fahrpläne bereitgestellt werden</li> </ul> <p><b>Oberirdische Haltestellen, 3. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wegen des Fahrkartenverkaufs außerhalb der Züge sind alle relevanten Stadtbahnhaltestellen mit Ticketautomaten</li> </ul>	<p><b>Tunnelhaltestellen, 1. Punkt:</b> "Was ist im ersten Spiegelkreis mit „als elektronische Fahrpläne“ gemeint? Display eines Monitors?"</p> <p><b>Oberirdische Haltestellen, 3. Punkt:</b> "Im dritten Spiegelkreis verstehen wir die mit dem Adjektiv „relevant“ vorgenommene Einschränkung nicht. Es müssen alle</p>	<p>Mit „elektronischen Fahrplänen“ ist die Darstellung auf einem Display / Monitor / Bildschirm gemeint.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt.</p>

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
	(inkl. Einrichtungen für die elektronische Fahrgastinformation) auszustatten. Die Ausstattung mit Kamera und Notruf Funktion ist an diesen Stadtbahnhaltestellen sicherzustellen.  <b>Oberirdische Haltestellen, 4. Punkt:</b> ○ Weiterhin sind an Schwerpunkthaltestellen zusätzliche Lautsprecheranlagen und zusätzliche Anzeigen mit dynamischen Abfahrtsinformationen zu betreiben.	Stadtbahnhaltestellen mit Ticketautomaten ausgestattet werden.“  <b>Oberirdische Haltestellen, 4. Punkt:</b> “Im vierten Spiegelkreis wird der Begriff „Schwerpunkthaltestelle“ verwendet. Das finden wir zu unbestimmt. Welche Haltestellen bzw. welcher Haltestellentypus sind gemeint?“	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die genaue Ausgestaltung erfolgt im Rahmen der Konzeptentwicklung.
Neue Formulierung:	<b>Oberirdische Haltestellen, 3. Punkt:</b> ○ Wegen des Fahrkartenverkaufs außerhalb der Züge sind alle Stadtbahnhaltestellen mit Ticketautomaten auszustatten. <u>Die Ticketautomaten neuer Bauart sind mit Einrichtungen für die elektronische Fahrgastinformation zu versehen. Die Ausstattung mit Kamera und Notruf Funktion ist an diesen Stadtbahnhaltestellen sicherzustellen. In Einzelfällen bleibt ein Automat älterer Bauart bestehen.</u>		
<b>4.2 Bushaltestellen</b>			
7. Bielefeld pro Nahverkehr 12.12.2017		<b>Neu:</b> “Im Einleitungsabschnitt finden wir „ausreichend bemessene Aufstellflächen“ zu unbestimmt. Die DIN 18040-3 macht klare Vorgaben. Die sollten hier übernommen werden. Im Hinblick auf die Barrierefreiheit ist es wichtig, dass die Haltestellenkante gerade ist und dass die Haltestelle geradlinig angefahren werden kann. Ein entsprechender Hinweis fehlt.“	Der Anregung wird nicht gefolgt. Detaillierte Planungsdetails werden in der Definition der Anforderungsprofile nicht aufgeführt. Es gelten die Vorgaben der einschlägigen Regelwerke. Spätere Änderungen der Vorgaben der Regelwerke werden somit automatisch übernommen, was mit konkreten Maßangaben nicht ohne weiteres möglich ist.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich		
<b>4.3 Verknüpfungs- und Umstiegshaltestellen</b>			
7. Bielefeld pro Nahverkehr 12.12.2017	<b>3. Absatz:</b> Weiterhin sind an wichtigen Verknüpfungshaltestellen Ticketautomaten aufzustellen (inkl. Einrichtungen für die elektronische Fahrgastinformation). Es sind statische Anschlusspläne für die wichtigsten Verbindungen vorzuhalten. Weiterhin sind Monitore bzw. Anzeigen zur dynamischen Anschluss- bzw. Fahrtinformation zu betreiben.	<b>3. Absatz:</b> “Im 3. Absatz ist von „wichtigen Verknüpfungshaltestellen“ die Rede. Das finden wir zu unbestimmt.“	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Durch die Formulierung „wichtige Verknüpfungshaltestelle“ wird eine gewisse Flexibilität bei der Gestaltung offengehalten, ohne dass der Zweck eines Anforderungsprofiles verloren geht. Die genaue Ausgestaltung erfolgt im Rahmen

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		der Konzeptentwicklung.
<b>5. Betrieb</b>			
7. Bielefeld pro Nahverkehr 12.12.2017	<p><b>2. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Baustellen- und Betriebsmanagement               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zur Koordination der betrieblichen Belange z.B. im Falle von Baustellen, Umleitungen, für Befahrbarkeitsprüfungen, Fahrerinformation etc. muss das Verkehrsunternehmen ein Baustellen- und Betriebsmanagement vorhalten.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>4. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anschluss-Sicherung               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Leitstelle und im Fahrdienst sind angehalten, im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten für alle gemäß Nahverkehrsplan definierten Anschlüsse die Anschlussicherung zu realisieren. Eine verkehrsträgerübergreifende, technische Anschluss-Sicherung über das Betriebsleitsystem ist anzustreben.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>5. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pünktlichkeit, Verfügbarkeit               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Eine max. Verspätung von 5 Minuten ist im Jahresdurchschnitt von 90% der Stadtbahnfahrten sowie von 85% der Busfahrten einzuhalten.</li> <li>○ 85 % aller vorgesehenen Anschlüsse müssen erreicht werden.</li> <li>○ Zur Vermeidung von Fahrausfällen ist eine angemessene Fahrzeugreserve sowie</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>2. Punkt:</b></p> <p>“Zum 2. Spiegelpunkt „Baustellen- und Betriebsmanagement“: Hier ist nach unserer Meinung nicht nur das Verkehrsunternehmen gefordert, sondern auch die Stadt. Wir schlagen statt „... muss das Verkehrsunternehmen ein ...“ die Formulierung „ ... müssen das Verkehrsunternehmen und die Stadt ein abgestimmtes ...“ vor.</p> <p><b>4. Punkt:</b></p> <p>“Beim 4. Spiegelpunkt finden wir die Formulierungen zu unbestimmt. Im ersten Satz könnte „im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten“ entfallen. Im zweiten Satz sollte es heißen „...Anschluss-Sicherung ist über das Betriebsleitsystem sicher zu stellen““.</p> <p><b>5.Punkt:</b></p> <p>“Beim 5. Spiegelpunkt „Pünktlichkeit, Verfügbarkeit“ finden wir die Vorgaben zu wenig ambitioniert. 85 % Busfahrten mit max. 5 Min. Verspätung bedeuten, dass jede 6. bis 7. Busfahrt mehr als 5 Minuten verspätet sein darf. Das finden wir deutlich zu hoch. Das gilt auch für das Quorum bei den Anschlüssen: Wenn man jeden 6. bis 7. Anschluss verpasst, kann man nach unserer Auffassung nicht mehr von einem hochwertigen ÖPNV sprechen. In anderen</p>	<p>Der Anregung wird teilweise gefolgt. Gemeint ist, dass beim Verkehrsunternehmen ein Betriebsmanagement vorhanden sein muss. Eine Zusammenarbeit mit dem Baustellenmanagement der Stadt Bielefeld ist erforderlich. Vorgaben zur Struktur der Stadt Bielefeld sind nicht Bestandteil des NVP.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Durch die gewählte Formulierung wird eine gewisse Flexibilität bei der Ausgestaltung offengehalten, ohne dass der Zweck eines Anforderungsprofils verloren geht. Die Auswahl der zu sichernden Anschlüsse muss auf Basis einer definierten Matrix mit definierten Anschlussbeziehungen und auf Basis der betrieblichen Möglichkeiten unter Beachtung der Gesamtsituation erfolgen. Die genaue Ausgestaltung einer Anschluss-Sicherung erfolgt im Rahmen der Konzeptentwicklung.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Bei einer Verschärfung der Anforderungen muss nach den Ursachen der Verspätungen differenziert werden. In Bielefeld ist aufgrund der verkehrlichen Rahmenbedingungen eine deutlich höhere Pünktlichkeitsquote nicht zu gewährleisten.</p>

## Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

### Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
	Reservefahrpersonal vorzuhalten. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Durch die Einrichtung von Busspuren und Busschleusen und die Ausweitung der Beschleunigung an Lichtsignalanlagen ist die Pünktlichkeit zu optimieren.</li> </ul>	Städten werden deutlich höhere Quoren angestrebt. Im NVP Leipzig z. B. ist vorgegeben, dass mindestens 98% der Busse und Bahnen max. 3 Minuten verspätet sein dürfen. Im NVP Hannover ist ein Mindestquorum von 95% mit einer max. Verspätung von 2 Minuten bei der Stadtbahn und 5 Min. bei den Bussen vorgegeben. Wir plädieren deshalb für deutlich ambitioniertere Vorgaben.“	
Neue Formulierung:	<b>2. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Baustellen- und Betriebsmanagement               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zur Koordination der betrieblichen Belange z.B. im Falle von Baustellen, Umleitungen, für Befahrbarkeitsprüfungen, Fahrerinformation etc. muss das Verkehrsunternehmen ein Baustellen- und Betriebsmanagement vorhalten. <u>Eine Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Baustellenmanagement der Stadt Bielefeld ist erforderlich.</u></li> </ul> </li> </ul>		
<b>7.2 Tarif und Vertrieb</b>			
7. Bielefeld pro Nahverkehr 12.12.2017	<b>2. Absatz:</b> Die Fahrgäste sollen ihre Tickets und Abonnements in den zentralen Kundenzentren des Betreibers erwerben können. In den Stadtteilen sind Vorverkaufsstellen für den Ticketverkauf einzurichten. Ein Abo-Vertrieb und elektronische Vertriebswege sind vorzuhalten.	<b>2. Absatz:</b> “Wir finden die Vorgabe im 2. Absatz, dass „in den Stadtteilen Vorverkaufsstellen für den Ticketverkauf einzurichten“ sind, zu schwach. Uns erreicht immer wieder die Kritik, dass es zu wenige Vorverkaufsstellen gebe. Das gilt insbesondere, seit moBiel für den Ticketverkauf im Bus eine „Strafgebühr“ eingeführt hat. Wir plädieren deshalb dafür, die Zahl der Vorverkaufsstellen deutlich zu erhöhen. Eine entsprechende Vorgabe müsste unter 7.2. formuliert werden.“	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Sie wird im Rahmen der Konzeptentwicklung geprüft. Die Servicegebühr beim Ticketerwerb in den Fahrzeugen dient der Beschleunigung der Fahrgastwechselfvorgänge und damit letztendlich der Sicherstellung eines hohen Pünktlichkeitsniveaus.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>8. Mitwirkung des Betreibers</b>			
7. Bielefeld pro Nahverkehr 12.12.2017	<b>1. Absatz:</b> Der Betreiber organisiert den Einbezug repräsentativer Meinungsbildner mit mindestens halbjährlichen Treffen, in dem diese über ihre betrieblichen Erfahrungen berichten und Anregungen und Verbesserungsvorschläge machen können. Bei fahrgastspezifischen Unternehmensentscheidungen sind diese repräsentativen Meinungsbildner mit	<b>1. Absatz:</b> “Die Intention des 1. Absatzes begrüßen wir ausdrücklich, finden die Formulierung aber zu unbestimmt. Wer ist mit „repräsentative Meinungsbildner“ gemeint? Der Fahrgastbeirat? Oder auch Organisationen wie der VCD, Pro Bahn oder auch wir? Das bedarf der Konkretisierung.“	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Gemeint ist insbesondere der moBiel-Kundenbeirat.

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
	einzubezieh.		
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
	<b>9. Qualitätskriterien und Sozialstandards für das Fahr- und Servicepersonal</b>		
7. Bielefeld pro Nahverkehr 12.12.2017		<p><b>Neu:</b>            "Damit ein hochwertiger ÖPNV in Bielefeld angeboten werden kann, sind hohe Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal zu stellen. Damit diese erfüllt werden können, damit das Berufsbild Stadtbahn- und Busfahrer im Bereich des ÖPNV der Stadt Bielefeld weiterhin attraktiv bleibt und eine ausreichend motivierte Belegschaft gewährleistet werden kann, sind die folgenden Qualitätskriterien und Sozialstands einzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anwendung bzw. Einhaltung des jeweiligen Tarifvertrags und darüber hinausgehender Vorgaben (z.B. Betriebsvereinbarungen zu Pausenlänge und Pausenbezahlung, bezahlte Arbeitsunterbrechungen, Dienstschichtlänge...), insbesondere               <ul style="list-style-type: none"> <li>o TVN- NW Manteltarifvertrag, TV-N NW Entgelttarifvertrag, in der jeweils aktuellen Fassung</li> <li>o Betriebliche Altersversorgung, VBL (gleiche Qualität, auch für neu eingestellte Beschäftigte)</li> <li>o Beschäftigte werden unbefristet, mit einer 6 monatigen Probezeit eingestellt.</li> </ul> </li> <li>• Ausbildung nach dem Berufsbildungsgesetz ( Fahrbetrieb, Werkstatt, Verwaltung...) im Rahmen der vorliegenden und fortzuschreibenden Nachfolge- / Nachbesetzungsplanung</li> <li>• Sicherung einer ausreichenden Qualifikation des Fahrpersonals, der Beschäftigten im technischen Bereich wie Werkstätten, Infrastruktur usw. Die Kosten für die erforderlichen Qualifizierungsmaßnahmen, einschließlich der Vergütung für die von den Beschäftigten dafür aufzuwendenden Zeiten,</li> </ul>	<p>Der Anregung wird in Grundsätzen gefolgt: Auch seitens moBiel wird die Einhaltung hoher Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal als Grundlage für einen hochwertigen ÖPNV in Bielefeld für erforderlich gehalten. Damit kann zudem sichergestellt werden, dass das Berufsbild des Stadtbahn- und Busfahrers einen hohen Stellenwert behält, motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Einsatz kommen und damit ein für die Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste Bielefelds ein attraktiver ÖPNV gewährleistet wird. moBiel unterstützt insoweit die Aufnahme von Qualitätskriterien und Sozialstandards in das Anforderungsprofil des NVP.</p>

### Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
		<p>trägt der Arbeitgeber.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelungen zur Untervergabe (soziale und qualitative Standards, Umfang der Vergabe). Erfolgt der Einsatz von Subunternehmern im Rahmen einer Fremdvergabe, haben diese ebenfalls die Einhaltung dieser Verpflichtungen zu garantieren. Die derzeitige Fremdvergabequote von 25 % gem. der Vereinbarung zum TV-N NW, darf auch zukünftig nicht überschritten werden.</li> <li>• Der Bestand der zwei Betriebshöfe im Stadtgebiet Bielefeld, einschließlich der dazugehörigen Sozial- und Pausenräume, ist zu gewährleisten. Weiterhin ist der Bestand der vorhandenen Sozialräume an den Endstationen (Toiletten und Pausenräume) zu gewährleisten. Auf neu einzurichtenden Linien (z.B. übernommene Linien der BVO) sind ebenfalls entsprechende Sozialräume an den Endstationen einzurichten.</li> <li>• Für den Fall, dass ein Verkehrsunternehmens die Übernahme des eigenwirtschaftlichen Betrieb auf dem gesamten Liniennetz oder einem Teil des Netzes beantragt, ist der zukünftige Betreiber verpflichtet, die Beschäftigten vom bisherigen Betreiber mit allen Rechten und Pflichten zu übernehmen.</li> </ul>	
Neue Formulierung:	<p><b><u>9. Qualitätskriterien und Sozialstandards für das Fahr- und Servicepersonal</u></b>  Damit ein hochwertiger ÖPNV in Bielefeld angeboten werden kann, sind hohe Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal zu stellen. Die folgenden Qualitätskriterien und Sozialstands sind einzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Verpflichtung des Betreibers, allen Beschäftigten die Arbeitsbedingungen und Entgelte nach dem Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe Nordrhein-Westfalen (TV-N NW) in der jeweils geltenden Fassung zu gewähren, soweit der persönliche und räumliche Geltungsbereich dieses Tarifvertrages reicht.</u></li> <li>• <u>Verpflichtung des Betreibers zur Einhaltung sämtlicher einschlägigen Vorgaben des Tarifreue- und Vergabegesetzes Nordrhein-Westfalen (TVgG NRW) in der jeweils geltenden Fassung.</u></li> <li>• <u>Anwendung darüber hinausgehender betrieblicher Regelungen und Betriebsvereinbarungen, insbesondere zu Themen wie Pausenregelung, Arbeitsunterbrechungen, Dienstplänen etc.</u></li> <li>• <u>Gewährleistung einer betrieblichen Altersversorgung für alle Beschäftigten, VBL oder gleichwertig.</u></li> <li>• <u>Durchführung von Ausbildungen nach dem Berufsbildungsgesetz für alle Bereiche, insbesondere Fahrbetrieb, Werkstatt, Verwaltung und</u></li> </ul>		

## Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
	<p><u>damit Sicherstellung einer geregelten Nachfolge- bzw. Nachbesetzungsplanung.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Die erforderliche Qualifikation der Beschäftigten, insbesondere im Fahrbetrieb und in den technischen Bereichen, erfolgt durch entsprechende Qualifikationsmaßnahmen auf Kosten des Arbeitgebers (inkl. Vergütung der Mitarbeiter).</u></li> <li>• <u>Einhaltung einer Unter- / Fremdvergabequote von maximal 25%.</u></li> <li>• <u>Weitergabe der Verpflichtungen zur Einhaltung der Qualitätskriterien und Sozialstandards, insbesondere der Anwendung eines einschlägigen und repräsentativen Tarifvertrages gem. TVqG NRW bei einer Untervergabe an Subunternehmer.</u></li> <li>• <u>Sicherstellung des Bestandes der zwei Betriebshöfe im Stadtgebiet Bielefeld, einschließlich der dazugehörigen Sozial- und Pausenräume.</u></li> <li>• <u>Gewährleistung des Bestandes der vorhandenen Sozialräume an den Endstationen (Toiletten und Pausenräume).</u></li> <li>• <u>Einrichtung entsprechender Sozialräume an den Endstationen bei Übernahme neuer Linien bzw. bei Erweiterung des Netzes.</u></li> <li>• <u>Verpflichtung eines neuen Betreibers (z.B. im Falle eines eigenwirtschaftlichen Antrages) zur Übernahme der Beschäftigten vom bisherigen Betreiber mit sämtlichen sich aus dem bisherigen Anstellungsverhältnis ergebenden Rechten und Pflichten (Besitzstandswahrung).</u></li> </ul>		
	<b>1.3 Verbindung</b>		
8. Seniorenrat 14.12.2017	<p><b>1. Absatz:</b> Im Vordergrund der Bemühungen um ein attraktives ÖPNV-System stehen auch die gute Erreichbarkeit aller relevanten Ziele sowie die schnelle Überwindung der Distanzen. Hierzu gehören gute Verbindungsqualitäten zwischen Wohn- und Arbeitsplätzen, Schulstandorten, Einkaufszentren, Freizeitzentren sowie zu den Nachbarstädten und -kommunen. Dabei sind die wichtigsten Quellen und Ziele möglichst zeitgünstig und auf direktem Wege miteinander zu verbinden. Auf kurzen Entfernungen sollen Umstiege vermieden werden. Die Linien sollen möglichst direkt und für den Fahrgast plausibel geführt werden.</p>	<p><b>1. Absatz:</b> "Bei Punkt 1.3 sollte die Verbindungsqualität ergänzt werden: ... Freizeitzentren, <b>öffentlichen Einrichtungen, Krankenanstalten, Altenheimen</b> sowie zu den ..."</p>	Der Anregung wird gefolgt.
Neue Formulierung:	<p><b>1. Absatz:</b> Im Vordergrund der Bemühungen um ein attraktives ÖPNV-System stehen auch die gute Erreichbarkeit aller relevanten Ziele sowie die schnelle Überwindung der Distanzen. Hierzu gehören gute Verbindungsqualitäten zwischen Wohn- und Arbeitsplätzen, Schulstandorten, Einkaufszentren, Freizeitzentren, <u>öffentlichen Einrichtungen, Krankenanstalten, Altenheimen, u.a.</u> sowie zu den Nachbarstädten und -kommunen. Dabei sind die wichtigsten Quellen und Ziele möglichst zeitgünstig und auf direktem Wege miteinander zu verbinden. Auf kurzen Entfernungen sollen Umstiege vermieden werden. Die Linien sollen möglichst direkt und für den Fahrgast plausibel geführt werden.</p>		

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
<b>3.1 Stadtbahnen</b>			
8. Seniorenrat 14.12.2017	<b>2. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Informationsmonitore zur Anzeige der nächsten Haltestellen und Anschlüsse im Stadtgebiet Bielefeld in Echtzeit und zur Anzeige weiterer Verkehrsinformationen</li> </ul>	<b>2. Punkt:</b> <p>“Hier fehlt sowohl bei 3.1 <b>Stadtbahnen</b> als auch 3.2. <b>Busse</b> der Zusatz der <b>akustischen Anzeige der nächsten Haltestelle.</b>“</p>	Der Anregung wird teilweise gefolgt: Die nächste Haltestelle wird derzeit schon über die Innenansage akustisch angekündigt. Aufgrund der zahlreichen Anschlüsse an andere Linien ist es während der kurzen Fahrzeit zwischen den Haltestellen kaum möglich diese aufzuzählen. Das würde allgemein zur akustischen Informationsflut führen.
Neue Formulierung:	<b>2. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><u>Informationsmonitore zur optischen und akustischen Anzeige der nächsten Haltestelle. Informationsmonitore zur optischen Anzeige der Anschlüsse an der nächsten Haltestelle im Stadtgebiet Bielefeld in Echtzeit und weiterer Verkehrsinformationen sind verpflichtend.</u></li> </ul>		
<b>3.2 Busse</b>			
8. Seniorenrat 14.12.2017	<b>7. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Informationsmonitore zur Anzeige der nächsten Haltestellen und Anschlüsse im Stadtgebiet Bielefeld in Echtzeit und zur Anzeige weiterer Verkehrsinformationen sind verpflichtend.</li> </ul>	<b>7. Punkt:</b> <p>“Hier fehlt sowohl bei 3.1 <b>Stadtbahnen</b> als auch 3.2. <b>Busse</b> der Zusatz der <b>akustischen Anzeige der nächsten Haltestelle.</b>“</p>	Der Anregung wird teilweise gefolgt: Die nächste Haltestelle wird derzeit schon über die Innenansage akustisch angekündigt. Aufgrund der zahlreichen Anschlüsse an andere Linien ist es während der kurzen Fahrzeit zwischen den Haltestellen kaum möglich diese aufzuzählen. Das würde allgemein zur akustischen Informationsflut führen.
Neue Formulierung:	<b>7. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><u>Informationseinrichtungen zur optischen und akustischen Anzeige der nächsten Haltestelle. Informationsmonitore zur optischen Anzeige der Anschlüsse an der nächsten Haltestelle im Stadtgebiet Bielefeld in Echtzeit und weiterer Verkehrsinformationen sind verpflichtend.</u></li> </ul>		
<b>4.1 Stadtbahnhaltestellen</b>			
8. Seniorenrat 14.12.2017	<b>Tunnelhaltestellen, 1. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Es sind Sitzgelegenheiten und Informationsvitrinen zu installieren. Als statische Informationsmedien sind Haltestellenfahrplan, Netzplan, Umgebungsplan und Tarifinformationen vorzuhalten. Die Fahrplan-Aushänge können auch als elektronische Fahrpläne</li> </ul>	<b>Tunnelhaltestellen, 1. Punkt:</b> <p>“Bei der Ausstattung der Haltestellen mit Fahrplänen <b>fehlt</b> sowohl bei 4.1 als auch 4.2 der Zusatz: <b>„Haltestellenpläne mit großem Schriftbild.“</b>“</p>	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Schriftgröße variiert je nach Fahrtenangebot, das auf dem Aushang dargestellt werden muss. In der Regel werden Aushänge im DIN A 3-Format verwendet, die Schriftgröße wird auf das

## Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
	<p>bereitgestellt werden.</p> <p><b>Oberirdische Haltestellen, 2. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Als statische Informationsmedien sind Haltestellenfahrplan, Netzplan, Umgebungsplan und Tarinformen vorzuhalten. Die Fahrplan-Aushänge können auch als elektronische Fahrpläne bereitgestellt werden.</li> </ul>	<p><b>Oberirdische Haltestellen, 2. Punkt:</b></p> <p>“Bei der Ausstattung der Haltestellen mit Fahrplänen <b>fehlt</b> sowohl bei 4.1 als auch 4.2 der Zusatz: „<b>Haltestellenpläne mit großem Schriftbild.</b>“</p>	<p>maximal verfügbare Maß skaliert.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>4.2 Bushaltestellen</b>			
8. Seniorenrat 14.12.2017	<p><b>3. Absatz, 1. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Als Mindestausstattung sind ein Haltestellenschild mit gut lesbaren Linien- und Zielbezeichnungen einschließlich eines am Mast angebrachten und gegebenenfalls beleuchteten Informationskastens vorzusehen.</li> </ul> <p><b>3. Absatz, 2. und 3. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• An aufkommensstarken Haltestellen (in der Regel ab 100 Einsteigern/Tag) ist ein separat aufgestellter Papierkorb im abgestimmten Haltestellendesign notwendig.</li> <li>• Haltestellen mit einem höheren Fahrgastaufkommen (ab ca. 50 Einsteiger / Tag) sind in der Regel mit einem Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten auszustatten. Fahrgastunterstände sind transparent auszugestalten, zu beleuchten und mit einer integrierten Informationsvitrine für Fahrplan, Netzplan und Tarinformen zu versehen.</li> </ul>	<p><b>3. Absatz, 1. Punkt:</b></p> <p>“Bei der Ausstattung der Haltestellen mit Fahrplänen <b>fehlt</b> sowohl bei 4.1 als auch 4.2 der Zusatz: „<b>Haltestellenpläne mit großem Schriftbild.</b>“</p> <p><b>3. Absatz, 2. und 3. Punkt:</b></p> <p>“Ferner werden in 4.2 die Standards der Haltestellenausstattung klassifiziert und zwischen aufkommensstarke (ab 100 Einsteiger / Tag) und Haltestellen mit einem höheren Fahrgastaufkommen (ab ca. 50 Einsteiger / Tag) unterschieden. Wir gehen davon aus, dass die Gesamtausstattung der zweitgenannten Haltestelle auch, - bis auf den Papierkorb -, auch für die erste genannte gilt. Dieses ist aber nur schwer vorstellbar. Wir meinen, dass es <b>500 Einsteiger / Tag</b> heißen muss.“</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Schriftgröße variiert je nach Fahrtenangebot, das auf dem Aushang dargestellt werden muss. In der Regel werden Aushänge im DIN A 3-Format verwendet, die Schriftgröße wird auf das maximal verfügbare Maß skaliert.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Angaben sind richtig.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>7.2 Tarif und Vertrieb</b>			
8. Seniorenrat 14.12.2017	<b>3. Absatz:</b> Der Betreiber muss die Vertriebsstruktur neben	<b>3. Absatz:</b> “In 7.2 (Tarif und Vertrieb) wünschen wir, dass	Der Anregung wird nicht gefolgt.

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
	rund 100 Automaten an den Stadtbahnhaltestellen und wichtigen Verknüpfungspunkten im Busnetz entsprechend vorhalten und bedarfsgerecht ausbauen. Sämtliche Busse verfügen über Ticketdrucker, mit denen den Fahrgästen das komplette Sortiment von Tickets (Abos ausgenommen) angeboten wird.	der letzte Satz wie folgt ergänzt werden sollte: ... das komplette Sortiment von Tickets (Abos ausgenommen) <b>ohne Servicegebühr</b> angeboten wird.“	Die Servicegebühr beim Ticketerwerb in den Fahrzeugen dient der Beschleunigung der Fahrgastwechsellvorgänge und damit letztendlich der Sicherstellung eines hohen Pünktlichkeitsniveaus.
Neue Formulierung	Nicht erforderlich.		
	<b>1. Netzanforderungen</b>		
9. Kundenbeirat 14.12.2017	<b>2. Absatz:</b> In Bielefeld ist ein einheitliches, in der Angebotsqualität abgestuftes Netz- und Angebotskonzept vorgesehen, welches die vorhandenen Verkehrsmittel Stadtbahn und Stadtbus mit dem Hauptnetz und den Ergänzungslinien, Regionalbus, Schulbus, Nachtbus sowie Bedarfsverkehr (Anruf-Sammeltaxi (AST), Anruf-Linienfahrten (ALF)) umfasst.	<b>2. Absatz:</b> „z.B.“ einfügen, um mögliche zukünftige Weiterentwicklungen berücksichtigen...“	Der Anregung wird gefolgt. Mögliche Weiterentwicklungen im Bereich flexibler Bedienungsformen sollen berücksichtigt werden. Daher soll keine Festlegung auf bestimmte Produktnamen erfolgen, sondern durch einfügen von „z.B.“ eine gewisse Flexibilität bei der Benennung erhalten bleiben.
Neue Formulierung:	<b>2. Absatz:</b> In Bielefeld ist ein einheitliches, in der Angebotsqualität abgestuftes Netz- und Angebotskonzept vorgesehen, welches die vorhandenen Verkehrsmittel Stadtbahn und Stadtbus mit dem Hauptnetz und den Ergänzungslinien, Regionalbus, Schulbus, Nachtbus sowie <u>flexible</u> Bedienungsformen (z.B. Anruf-Sammeltaxi (AST), Anruf-Linienfahrten (ALF)) umfasst.		
	<b>1.2 Erschließung</b>		
9. Kundenbeirat 14.12.2017	<b>3. Absatz, 4. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die nächste Haltestelle sollte innerhalb einer akzeptablen Zugangszeit von maximal 10 Minuten Fußweg erreichbar sein.</li> </ul>	<b>3. Absatz, 4. Punkt:</b> “Die nächste Haltestelle sollte innerhalb einer akzeptablen Zugangszeit von maximal 10 Minuten Fußweg bei durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit (4 bis 6 km/h) erreichbar sein.“	Der Anregung wird gefolgt.
Neue Formulierung:	<b>3. Absatz, 4. Punkt:</b> Die nächste Haltestelle sollte innerhalb einer akzeptablen Zugangszeit von maximal 10 Minuten Fußweg, <u>bei durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit (4 bis 6 km/h)</u> , erreichbar sein.		

## Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
<b>1.3 Verbindung</b>			
9. Kundenbeirat 14.12.2017	<p><b>Tabelle 4: Verbindungsstandards, letzte Zeile</b></p> <p><b>Tabelle 4: Verbindungsstandards, Fußnote</b> * ein Umstieg Stadtbahn / Bus zur Vermeidung von Parallelverkehr ist zulässig</p>	<p><b>Tabelle 4: Verbindungsstandards, letzte Zeile</b> “Sternchen fehlen ...“</p> <p><b>Tabelle 4: Verbindungsstandards, Fußnote:</b> “Umstieg Stadtbahn –Stadtbahn zählt nicht als Umstieg“</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Bei allen Angaben mit Umstiegen fehlt das * für einen (weiteren) zulässigen Umstieg zur Vermeidung von Stadtbahn-Bus-Parallelverkehr.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt.</p>
Neue Formulierung:	<p><b>Tabelle 4: Verbindungsstandards</b> <u>Ein Umstieg Stadtbahn / Stadtbahn zählt nicht als Umstieg.</u> * ein Umstieg Stadtbahn / Bus zur Vermeidung von Parallelverkehr ist zulässig.</p>		
<b>1.4 Bedienung</b>			
9. Kundenbeirat 14.12.2017	<p><b>Tabelle 6: Verkehrszeiten</b></p> <p><b>Tabelle 7: Bedienstandards Stadtverkehr</b></p> <p><b>6. Absatz:</b> Die Erreichbarkeit des Oberzentrums Bielefeld soll durch einen qualitativ hochwertigen und</p>	<p><b>Tabelle 6: Verkehrszeiten</b> “Sa 6 Uhr schon Normalverkehrszeit? Differenzierterer Zeitrahmen SVZ, NVZ Mo-Fr, Sa“</p> <p><b>Tabelle 7: Bedienstandards Stadtverkehr</b> “Bedarfsgesteuerter Verkehr / Verkehr on demand statt AST? Bestellung per app; kein Produktname.“</p> <p><b>6. Absatz:</b> “Dabei ist die Umsteigequalität / Attraktivität zu beachten. Prüfen der Auswirkungen auf die</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Verkehrszeiten Samstag 5 – 6 Uhr und Sonntag / Feiertag 5 – 9 Uhr werden als SVZ ergänzt.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Im NVP darf durchaus festgelegt werden, welche Leistungen oder Produkte durch das Verkehrsunternehmen zu erbringen sind. Die Bezeichnung AST wird durch flexible Bedienungsformen ersetzt, um mögliche zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen. Die Forderung nach einer Bestellung per app wird nicht in das Anforderungsprofil des NVP aufgenommen, da eine Umsetzung von vielen externen Faktoren abhängt und die Einführung nur bedingt gesteuert werden kann.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>

## Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
	leistungsfähigen Regionalbusverkehr gewährleistet werden. Zur Vermeidung von Parallelverkehr ist dieser schwerpunktmäßig an die Umsteigepunkte zur Stadtbahn zu führen. Der Bedienungsstandard für den Regionalbusverkehr wird in Anlehnung an die bereits vorhandenen Vorgaben der geltenden Nahverkehrspläne der Nachbar-Aufgabenträger festgelegt.	Nachfrage durch Verkehrsmodell“	Die Umsteigequalität wird in Kap. 4.3 definiert. Bei der Einführung von gebrochenen Verkehren im Rahmen der Konzeption wird die Attraktivität der neuen Verbindung nachgewiesen.
Neue Formulierung:	<p><b>Tabelle 6: Verkehrszeiten</b> Schwachverkehrszeit Samstag 5 – 6 Uhr und Sonntag / Feiertag 5 – 9 Uhr Die Bezeichnung AST wird im gesamten Dokument durch <u>flexible Bedienungsformen</u> ersetzt, um mögliche zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen.</p> <p><b>6. Absatz:</b> Die Erreichbarkeit des Oberzentrums Bielefeld soll durch einen qualitativ hochwertigen und leistungsfähigen Regionalbusverkehr gewährleistet werden. Zur Vermeidung von Parallelverkehr ist dieser schwerpunktmäßig an die Umsteigepunkte zur Stadtbahn zu führen. <u>Ein Umstieg Stadtbahn / Bus zur Vermeidung von Parallelverkehr ist zulässig. Dabei ist eine hohe Umsteigequalität und die Attraktivität der Verbindung sicherzustellen und nachzuweisen.</u> Der Bedienungsstandard für den Regionalbusverkehr wird in Anlehnung an die bereits vorhandenen Vorgaben der geltenden Nahverkehrspläne der Nachbar-Aufgabenträger festgelegt.</p>		
	<b>3.2 Busse</b>		
9. Kundenbeirat 14.12.2017	<p><b>9. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Eine Einrichtung zum Verkauf häufig nachgefragter Tickets für Gemeinschaftstarife in NRW ist verpflichtend.</li> </ul>	<p><b>9. Punkt:</b> “Von Bielefeld ausgehende Verbindungen im Westfalen-Tarif müssen angeboten werden.“</p>	Der Anregung wird gefolgt.
Neue Formulierung:	<p><b>9. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Eine Einrichtung zum Verkauf <u>aller ab der Tarifzone Bielefeld angebotenen Tickets im Westfalentarif (außer Abos)</u> ist verpflichtend.</li> </ul> <p><b>7.2 Tarif und Vertrieb</b> Der Betreiber muss die Vertriebsstruktur neben rund 100 Automaten an den Stadtbahnhaltestellen und wichtigen Verknüpfungspunkten im Busnetz entsprechend vorhalten und bedarfsgerecht ausbauen. Sämtliche Busse verfügen über Ticketdrucker <u>zum Verkauf aller ab der Tarifzone Bielefeld angebotenen Tickets im Westfalentarif (außer Abos).</u></p>		
	<b>4.3 Verknüpfungs- und Umstiegshaltestellen</b>		
9. Kundenbeirat 14.12.2017	<p><b>4. Absatz, 2. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Anlagen für Park+Ride, Kiss+Ride, Taxi- und AST-Anschluss</li> </ul>	<p><b>4. Absatz, 2. Punkt:</b> “Bedarfsgesteuerte Verkehre / Verkehre on demand“</p>	Siehe Stellungnahme zu Kap. 1.4, Tabelle 7.
Neue Formulierung:	<p><b>4. Absatz, 2. Punkt:</b> Die Bezeichnung AST wird im gesamten Dokument durch <u>flexible Bedienungsformen</u> ersetzt, um mögliche zukünftige Entwicklungen zu</p>		

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
	berücksichtigen.		
		<b>5. Betrieb</b>	
9. Kundenbeirat 14.12.2017	<b>Störungsmanagement, 3. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Im Falle von Verzögerungen im Betriebsablauf / Störungen sind die Fahrgäste über die Leitstelle auf unterschiedlichen Kanälen bestmöglich zu informieren.</li> </ul>	<b>Störungsmanagement, 3. Punkt:</b> “Insbesondere auch durch den Fahrer oder die Verkehrszentrale für die Kunden im Fahrzeug ...“	Der Anregung wird gefolgt.
Neue Formulierung:	<b>Störungsmanagement, 3. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Im Falle von Verzögerungen im Betriebsablauf / Störungen sind die Fahrgäste <u>durch den Fahrer</u>, über die Leitstelle <u>oder</u> auf unterschiedlichen Kanälen bestmöglich zu informieren.</li> </ul>		
		<b>6. Personal</b>	
9. Kundenbeirat 14.12.2017	<b>3. Absatz:</b> Das Fahr-, Sicherheits- und Servicepersonal muss Auskunft in leicht verständlicher Sprache geben können und bei Bedarf Auskünfte über Smartphone und Internet bzw. über die Leitstelle einholen können.	<b>3. Absatz:</b> “Auskünfte auf elektronischem Wege (z.B. smartphone, nach Stand der Technik)“	Der Anregung wird gefolgt.
Neue Formulierung:	<b>3. Absatz:</b> Das Fahr-, Sicherheits- und Servicepersonal muss Auskunft in leicht verständlicher Sprache geben können und bei Bedarf Auskünfte <u>auf</u> elektronischem Wege (z.B. Smartphone, nach Stand der Technik) bzw. über die Leitstelle einholen können.		
		<b>1. Netzanforderungen</b>	
10. ACE 15.12.2017		<b>Neu:</b> “Zukünftig wird der Mobilitätsmix an Bedeutung gewinnen. D.h. der Weg von A nach B wird durch Nutzung verschiedene Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Deshalb ist bei den Netzanforderungen besonders an der Stadtgrenze ein umfangreicheres P&R-System erforderlich.  Neben den Stadtbahn- und Buslinien ist auch das Schienennetz der DB AG stärker mit einzubeziehen. Zusätzlich zur Fernverkehrsachse Dortmund-Hannover führen	Den Anregungen wird nicht gefolgt. Die Anlage eines P+R-Systems wird vorrangig an Haltestellen mit einem dichten Fahrplankontakt, insbesondere Stadtbahnhaltestellen, verfolgt. Im Zuge der Erstellung des NVP sind auch entsprechende Konzepte aufzuzeigen.  Der Schienenpersonennahverkehr wird im NVP des NWL behandelt. Auf Bielefelder Stadtgebiet ist eine Verknüpfung vorgesehen. Besondere Vorgaben zur

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
		mehrere Schienenstränge durch Bielefeld zum Hauptbahnhof. Auch wenn es hier vorrangig um den NVP Bielefeld geht, darf die Anknüpfung an den Fernverkehr nicht vernachlässigt werden.“	Anknüpfung an den Fernverkehr sind nicht vorgesehen, allerdings muss der Hauptbahnhof aus allen Stadtbezirken gut erreichbar sein. Hier wird auf das im NVP zu erstellende Liniennetzkonzept und Leistungsangebot verwiesen.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
		<b>1.1 Raum- und Siedlungsstruktur</b>	
10. ACE 15.12.2017	<b>Abbildung 1: Grundlagenkarte der NVP-Raumkategorien und Versorgungszentren</b>	<p><b>Abbildung 1: Grundlagenkarte der NVP-Raumkategorien und Versorgungszentren</b> “Die Übersichtskarte mit der Darstellung der Nutzungsdichte wäre aussagekräftiger, wenn das vorhandene Stadtbahnnetz unterlegt und das DB Schienennetz deutlicher dargestellt wäre.“</p> <p>Da die Schiene die größten Transportkapazitäten aufweist, sind Stadtbahnerweiterungen in Bereiche mit hoher und teilweise mittlerer Nutzungsdichte mit aufzunehmen.“</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Die Stadtbahn- und Schienenstrecken werden stärker hervorgehoben.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Darstellung der Erweiterung des Stadtbahnnetzes erfolgt im NVP und ist nicht Bestandteil des Anforderungsprofils.</p>
Neue Formulierung:	<b>Abbildung 1: Grundlagenkarte der NVP-Raumkategorien und Versorgungszentren</b> Die Kartengrundlage wird angepasst.		
		<b>1.2 Erschließung</b>	
10. ACE 15.12.2017		<p><b>Neu:</b> “Bei der Erschließung ist der Eisenbahnregionalverkehr stärker einzubeziehen. Zusätzliche Haltepunkte in Verbindung mit Zubringerbuslinien können kürzere Reisezeiten bedeuten. Die Haltestellen sind unter Berücksichtigung der Siedlungsstrukturen einzurichten. Da kann z.B. bei einer „Siedlungslücke“ der Abstand zwischen zwei Haltestellen auch mal größer sein.“</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Darstellung und Entwicklung des Eisenbahnregionalverkehrs ist dem NVP des NWL vorbehalten. Im NVP der Stadt Bielefeld wird das derzeit vorhandene Schienennetz und Fahrplanangebot zugrunde gelegt. Die Vorgabe neuer Haltepunkte im SPNV ist im NVP der Stadt Bielefeld nicht vorgesehen.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
<b>1.4 Bedienung</b>			
10. ACE 15.12.2017		<p><b>Neu:</b>            “Bei der Auflistung der Verkehrszeitarten und den entsprechenden Taktzeiten fehlt die Zeit sonntags vor 9:00 Uhr. Es ist hoffentlich nicht angedacht, den ÖPNV sonntags erst um 9:00 Uhr beginnen zu lassen.            Da am Sonntag viele Regionalverbindungen um 9:00 Uhr vom Hbf Bielefeld abfahren, ist eine ÖPNV-Anbindung aus den einzelnen Stadtteilen unabdingbar.“</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.            Die Verkehrszeiten            Samstag 5 – 6 Uhr und            Sonntag / Feiertag 5 – 9 Uhr            werden als SVZ ergänzt.            Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.            Die genaue Ausgestaltung dieser SVZ ist als Frühbusverkehr oder als Stadtbahn / Bus / AST möglich und wird im Rahmen der Konzeptentwicklung festgelegt.</p>
Neue Formulierung:	<p><b>Tabelle 6: Verkehrszeiten</b>            Schwachverkehrszeit Samstag 5 – 6 Uhr und Sonntag / Feiertag 5 – 9 Uhr</p>		
<b>2.1 Rechtliche Grundlage und Ausgangssituation</b>			
10. ACE 15.12.2017		<p><b>Neu:</b>            “Wir kritisieren die in diesem Kapitel ausführliche Befassung mit den möglichen Ausnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022. Sinnvoll ist eine Festlegung, bis wann die Barrierefreiheit gegeben ist. Dazu gehört auch die barrierefreie Erreichung der Haltestelle.“</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.            Nach der Bestandsaufnahme aller Haltestellen ist davon auszugehen, dass bis zum 01.01.2022 nicht alle Haltestellen im Bus- und Stadtbahnliniennetz vollständig barrierefrei umgestaltet werden können. Gemäß PBefG hat der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der genannten Frist anzugeben und diese zu begründen. Darauf wird hier hingewiesen.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>2.2 Mindeststandards der Barrierefreiheit</b>			
10. ACE 15.12.2017	<p><b>1. Absatz:</b>            Das Bielefelder Stadtbahnnetz ist als Hochflursystem ausgebildet. Der barrierefreie Zugang zu den Hochflurstadtbahnen geschieht an den Hochbahnsteigen über Rampenanlagen oder Aufzüge. Ziel ist es, alle Stadtbahnhaltestellen mit Hochbahnsteigen und barrierefreien Zugängen</p>	<p><b>1. Absatz:</b>            “Im Stadtbahnnetz sind die noch nicht barrierefreien Haltestellen unverzüglich mit Hochbahnsteigen nachzurüsten. Dabei ist die jetzige und zukünftige Länge der Stadtbahnzüge zu berücksichtigen.“</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.            Gemäß §8 Abs. 3 PBefG ist das Ziel zu berücksichtigen, bis 01.01.2022 für die Nutzung des ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Das gilt auch</p>

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
	<p>auszustatten.</p> <p><b>2. Absatz:</b> Im Busnetz werden ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Sämtliche Haltestellen werden im Rahmen des Straßenausbaus und der Straßensanierung als barrierefreie Niederflurssystemhaltestellen ausgebaut.</p>	<p><b>2. Absatz:</b> “Die Bushaltestellen erst im Rahmen des Straßenausbaus bzw. der Straßensanierung als Niederflurssystemhaltestelle auszustatten, halten wir zeitlich für zu unbestimmt. Hier sollte die Anzahl der noch umzubauenden Haltepunkte genannt und wie viele jährlich umgebaut werden können, festgelegt werden.“</p> <p><b>Neu:</b> “Die Sondernutzungsflächen sind bei Bussen, die auf Linien mit überdurchschnittlicher Nutzung von mobilitätseingeschränkten Personen eingesetzt werden, entsprechend größer zu gestalten.“</p>	<p>für die noch fehlende Ausstattung der Stadtbahnhaltestellen mit Hochbahnsteigen.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt. Diese Vereinbarung besteht zwischen der Stadt Bielefeld und Beirat für Behindertenfragen. Darüber hinaus werden im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten weitere Umbauten durchgeführt, einschließlich unter Inanspruchnahme von Zuschussmitteln. Eine Priorisierung der barrierefrei umzubauenden Haltestellen wird im NVP dargestellt.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Aufgrund einer möglichst freizügigen Einsetzbarkeit aller Busse im gesamten Liniennetz wird auf unterschiedliche und linienspezifische Ausstattungen verzichtet. Es ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Sitz-, Steh- und Sondernutzungsflächen zu gewährleisten.</p>
Neue Formulierung:	<p><b>2. Absatz:</b> Im Busnetz werden ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Sämtliche Haltestellen werden im Rahmen des Straßenausbaus und der Straßensanierung als barrierefreie Niederflurssystemhaltestellen ausgebaut. <u>Darüber hinaus werden Förderprogramme des Landes genutzt, um weitere Haltestellen barrierefrei auszubauen.</u></p>		
	<b>3.1 Stadtbahnen</b>		
10. ACE 15.12.2017	<p><b>3. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Temperierung der Fahrgastinnenräume</li> </ul>	<p><b>3. Punkt:</b> “Ergänzend zur Temperierung der Fahrgastinnenräume sollten die Fahrerkabinen der Stadtbahnen grundsätzlich klimatisiert sein.“</p>	<p>Der Anregung wird bereits entsprochen. Die Fahrerkabinen sind bei allen Stadtbahnfahrzeugen bereits klimatisiert.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
	<b>3.2 Busse</b>		
10. ACE 15.12.2017	<p><b>Punkte 1 bis 3:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es sind Fahrzeuge nach dem jeweils aktuell geltendem Umweltstandard anzuschaffen,</li> </ul>	<p><b>Punkte 1 bis 3:</b> “Bei den zukünftigen Bussen erwarten wir mehr Investitionen in neue emissionsarme</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
	derzeit gilt Euro 6 in Verbindung mit einem CRT-Filtersystem. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ist ausschließlich schwefelfreier Kraftstoff zu nutzen.</li> <li>• Emissionsarme Fahrzeugtechniken sind unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten einzusetzen.</li> </ul>	Antriebstechnik. Der Hinweis auf schwefelfreien Kraftstoff und neue Technik nur unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten könnte sich als Hemmschuh bei der Beschaffung emissionsarmer bzw. -freier Fahrzeuge erweisen.“	Mittelfristig ist der Einsatz emissionsfreier Busse (Elektrobusse) vorgesehen. Der Fuhrpark ist sukzessive umzustellen. Die Konkretisierung weiterer Forderungen und die daraus resultierenden Konsequenzen sind Gegenstand politischer Beschlüsse.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>4.1 Stadtbahnhaltestellen</b>			
10. ACE 15.12.2017	<b>Oberirdische Haltestellen, 3. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wegen des Fahrkartenverkaufs außerhalb der Züge sind alle relevanten Stadtbahnhaltestellen mit Ticketautomaten (inkl. Einrichtungen für die elektronische Fahrgastinformation) auszustatten. Die Ausstattung mit Kamera und Notruf funktion ist an diesen Stadtbahnhaltestellen sicherzustellen.</li> </ul> <b>1. Absatz:</b> Haltestellen der Stadtbahn sind auf die eingesetzten Hochflurfahrzeuge abgestimmt. Der Hochbahnsteig hat eine einheitliche Höhe 86 cm über Schienenoberkante. Für Langzüge und Vamos ist eine Haltestellenlänge von ca. 70 m erforderlich.	<b>Oberirdische Haltestellen, 3. Punkt:</b> <b>“Alle Stadtbahn-Haltestellen sind mit Fahrkartenautomaten auszurüsten.“</b>  <b>1. Absatz:</b> “Sie sind in der Länge so zu bauen, dass eine komplette Doppeltraktion bzw. Langzug Platz an der Haltestelle hat. Eine Begrenzung von der ersten bis zur letzten Fahrgasttüre eines Zuges halten wir für zu kurz.“	Der Anregung wird gefolgt.          Der Anregung wird gefolgt. Sie wird im Regelfall beim Neubau berücksichtigt. Die Länge des Hochbahnsteigs soll die Bedienung aller Fahrgasttüren gewährleisten. Daraus ergibt sich die nutzbare Länge eines Hochbahnsteigs.
Neue Formulierung:	<b>Oberirdische Haltestellen, 3. Punkt:</b> Wegen des Fahrkartenverkaufs außerhalb der Züge sind alle Stadtbahnhaltestellen mit Ticketautomaten auszustatten. <u>Die Ticketautomaten neuer Bauart sind mit Einrichtungen für die elektronische Fahrgastinformation zu versehen. Die Ausstattung mit Kamera und Notruf funktion ist an diesen Stadtbahnhaltestellen sicherzustellen. In Einzelfällen bleibt ein Automat älterer Bauart bestehen.</u>  <b>1. Absatz:</b> Haltestellen der Stadtbahn sind auf die eingesetzten Hochflurfahrzeuge abgestimmt. Der Hochbahnsteig hat eine einheitliche Höhe 86 cm über Schienenoberkante. Für Langzüge und Vamos ist eine Haltestellenlänge von ca. 70 m erforderlich. <u>Die Länge des Hochbahnsteigs soll bei Neubauten grundsätzlich die Bedienung aller Fahrgasttüren gewährleisten.</u>		
<b>4.2 Bushaltestellen</b>			
10. ACE 15.12.2017	<b>3. Absatz, 2. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• An aufkommensstarken Haltestellen (in der</li> </ul>	<b>3. Absatz, 2. Punkt:</b> “Alle Bushaltestellen sind im Sinne der	Der Anregung wird nicht gefolgt.

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
	Regel ab 100 Einsteigern/Tag) ist ein separat aufgestellter Papierkorb im abgestimmten Haltestellendesign notwendig.	Sauberkeit mit Abfallkörben auszustatten.“	Um den mit der Entleerung verbundenen Aufwand zu begrenzen, werden Papierkörbe nur an Haltestellen mit einem höheren Fahrgastaufkommen aufgestellt.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>4.3 Verknüpfungs- und Umstiegshaltestellen</b>			
10. ACE 15.12.2017	<p><b>4. Absatz, 1. Punkt:</b> An wichtigen Verknüpfungspunkten sind intermodale Angebote zu berücksichtigen. Dies umfasst folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>eine geeignete Infrastruktur zur sicheren und zur witterungsgeschützten Abstellung von Fahrrädern</li> </ul> <p><b>1. und 2. Absatz:</b> Besondere Anforderungen sind zusätzlich zu den vorgenannten Ausstattungsmerkmalen für Bus- und Stadtbahnhaltestellen an Verknüpfungspunkte zu stellen, damit das Umsteigen z. B. zwischen Bus und Stadtbahn für den Fahrgast möglichst komfortabel ist. Anzustreben sind niveaugleiche, kurze und witterungsgeschützte Umsteigewege, vorzugsweise als Tür-zu-Tür-Umstieg.</p> <p>Neben den bereits für die Schwerpunkthaltestellen genannten Ausstattungselementen sollten an wichtigen Verknüpfungspunkten weitere Infrastruktureinrichtungen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wie kleinere Geschäfte (z.B. Kiosk) vorhanden sein.</p>	<p><b>4. Absatz, 1. Punkt:</b> “An Haltestellen, die vermehrt von Radfahrern im Rahmen des Mobilitätsmix genutzt werden, sind Fahrradboxen bzw. Fahrradständer aufzustellen.“</p> <p><b>1. und 2. Absatz:</b> “Stark frequentierte Umsteigestellen – insbesondere an den Endstationen der Stadtbahnlinien – ist der witterungsgeschützte Tür-an-Tür-Umstieg zu ermöglichen. An Endstationen mit Kiosk sind zusätzlich öffentliche Toiletten vorzusehen.“</p>	<p>Die Anregung wird im Anforderungsprofil des NVP bereits berücksichtigt.</p> <p>Die Anregung wird im Anforderungsprofil des NVP bereits berücksichtigt. Die Bereitstellung öffentlicher Toiletten ist mit einem erhöhten Investitions- und Unterhaltungsaufwand verbunden. Aus Sicht eines Anforderungsprofils an das Verkehrsangebot ist diese Forderung nicht unbedingt erforderlich. Weitergehende Anforderungen und die daraus resultierenden Konsequenzen sind auf Grundlage einer politischen Entscheidung zu treffen.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>5. Betrieb</b>			
10. ACE 15.12.2017	<p><b>2. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Baustellen- und Betriebsmanagement <ul style="list-style-type: none"> <li>Zur Koordination der betrieblichen Belange z.B. im Falle von Baustellen, Umleitungen, für Befahrbarkeitsprüfungen,</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>2. Punkt:</b> “Beim Baustellenmanagement sind Kommunikation und Absprachen mit dem städtischen Baustellenmanagement unerlässlich.“</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Eine Zusammenarbeit mit dem Baustellenmanagement der Stadt Bielefeld ist erforderlich und wird gewährleistet. Vorgaben zur Struktur der Stadt Bielefeld</p>

## Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
	<p>Fahrerinformation etc. muss das Verkehrsunternehmen ein Baustellen- und Betriebsmanagement vorhalten.</p> <p><b>4. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anschluss-Sicherung <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Leitstelle und im Fahrdienst sind angehalten, im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten für alle gemäß Nahverkehrsplan definierten Anschlüsse die Anschlusssicherung zu realisieren. Eine verkehrsträgerübergreifende, technische Anschluss-Sicherung über das Betriebsleitsystem ist anzustreben.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>5. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pünktlichkeit, Verfügbarkeit <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Eine max. Verspätung von 5 Minuten ist im Jahresdurchschnitt von 90% der Stadtbahnfahrten sowie von 85% der Busfahrten einzuhalten.</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>4. Punkt:</b></p> <p>“Anschlusssicherung ist besonders bei den an die Stadtbahnendstationen anschließenden Buslinien in die Rand- bzw. Nachbargebiete zu gewährleisten.“</p> <p><b>5. Punkt:</b></p> <p>“Bei der Zielsetzung zur Pünktlichkeit halten wir 95% für angemessen. Umlaufpläne von Bussen über mehrere Linien sind zu vermeiden, damit entstandene Verspätungen nicht auf andere Linien übertragen werden. Durch vermehrten Einsatz von Kap-Haltestellen, die dem Bus eine Pulkführerschaft ermöglicht, wird die Pünktlichkeit ebenfalls gesteigert.“</p>	<p>sind nicht Bestandteil des NVP.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Konkrete Vorgaben zur Anschlusssicherung werden im Rahmen der Konzeptentwicklung zum NVP definiert.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Bei einer Verschärfung der Anforderungen muss nach den Ursachen der Verspätungen differenziert werden. In Bielefeld ist aufgrund der verkehrlichen Rahmenbedingungen eine deutlich höhere Pünktlichkeitsquote nicht zu gewährleisten. Als Rahmenplan enthält der NVP keine Angaben zur Betriebs- und Umlaufplanung einzelner Linien. Die Gestaltung der Haltestellen erfolgt im Zuge der Umsetzung in Anbetracht der örtlichen Gegebenheiten.</p>
Neue Formulierung:	<p><b>2. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Baustellen- und Betriebsmanagement <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zur Koordination der betrieblichen Belange z.B. im Falle von Baustellen, Umleitungen, für Befahrbarkeitsprüfungen, Fahrerinformation etc. muss das Verkehrsunternehmen ein Baustellen- und Betriebsmanagement vorhalten. <u>Eine Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Baustellenmanagement der Stadt Bielefeld ist erforderlich.</u></li> </ul> </li> </ul>		
<b>6. Personal</b>			
10. ACE 15.12.2017		<p><b>Neu:</b></p> <p>“Um den Anforderungen gerecht zu werden, ist vermehrt Fachpersonal einzusetzen. Ferner müssen die Betriebe tarifgebunden sein.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Es wird ausschließlich Fachpersonal</p>

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
		Insofern ist es wichtig, soziale Standards im NVP festzuschreiben. Damit wird auch bei eventuell einmal stattfindenden Ausschreibungen verhindert, dass Verkehrsunternehmen den Zuschlag erhalten, die ihr günstigeres Angebot durch eingesparte Personalkosten auf dem Rücken ihres Personals begründen.“	eingestellt. Die Anforderungen sind im Kap. 9 definiert. Anforderungen an soziale Standards und Tarifgebundenheit werden in das Anforderungsprofil des NVP mit aufgenommen.
Neue Formulierung:	Siehe neues <b>Kap. 9 Qualitätskriterien und Sozialstandards für das Fahr- und Servicepersonal</b>		
	<b>7.1 Information</b>		
10. ACE 15.12.2017		<p><b>Neu:</b> “Um eine größere Akzeptanz und damit Nutzung des ÖPNV zu erreichen, ist eine ganzheitliche Mobilitätsberatung notwendig. Neben den Infos zu Fahrplänen gehören dazu auch Infos zu Car-Sharing, E-Bikes und Mietfahrrädern.</p> <p>Auch könnte Neubürgern ein Begrüßungsangebot z.B. mit einer zeitlich begrenzten kostenfreien Nutzung des ÖPNV gestellt werden.“</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. In den Beratungszentren des Betreibers ist eine verkehrsträgerübergreifende Beratung zur multimodalen Verkehrsmittelwahl sicherzustellen.</p> <p>Der geltende Tarif (derzeit Westfalentarif) ist vom Verkehrsunternehmen anzuwenden. Die Anregung zum Begrüßungsangebot wird im NVP geprüft und ggf. berücksichtigt.</p>
Neue Formulierung:	<b>6. Absatz neu:</b> In den Beratungszentren des Betreibers ist eine Verkehrsträger übergreifende Beratung zur multimodalen Verkehrsmittelwahl sicherzustellen.		
	<b>7.2 Tarif und Vertrieb</b>		
10. ACE 15.12.2017		<p><b>Neu:</b> “Im Zusammenhang mit der sicher steigenden Nutzung von Handytickets halten wir die „Bediengebühr“ beim Erwerb von Fahrscheinen beim Fahrer nicht mehr für zeitgemäß.“</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Nutzung der Handytickets widerspricht nicht der Erhebung einer „Bediengebühr“. Die Servicegebühr beim Ticketerwerb in den Fahrzeugen dient der Beschleunigung der Fahrgastwechsellvorgänge und damit letztendlich der Sicherstellung eines hohen Pünktlichkeitsniveaus.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
		<b>1.1 Raum- und Siedlungsstruktur</b>	
11. Bethel 15.12.2017	<b>Abbildung 1: Grundlagenkarte der NVP-Raumkategorien und Versorgungszentren</b> <b>Tabelle 1: Raumkategorien</b>	<b>Abbildung 1: Grundlagenkarte der NVP-Raumkategorien und Versorgungszentren</b> <b>Tabelle 1: Raumkategorien</b> "Frage: Zur Zuordnung: Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte; "Bethel" und Gebiet mit geringer Nutzungsdichte; "Eckhardtshiem. Welche Kennzahlen liegen der Stadt Bielefeld für die Einstufung zur Verfügung? Sind in diesen Kennzahlen auch die Beteleinrichtungen, z.B. Schulen, Krankenhäuser, EvKB, Ausbildungs- und Arbeitsplätze eingeflossen? Wenn ja wie viele?"	Die Zuordnung der Stadtteile zu Raumkategorien erfolgte auf der Grundlage der allgemeinen Einwohnerdichte und der Existenz verschiedener Einrichtungen. Die exakte Anzahl dieser Einrichtungen im Stadtgebiet wurde nicht erhoben. Solitäre Aufkommensschwerpunkte werden in der Abbildung 1 analog zu den Versorgungszentren noch nachgeführt.
Neue Formulierung:	<b>Abbildung 1: Grundlagenkarte der NVP-Raumkategorien und Versorgungszentren</b> Ergänzung wichtiger solitärer Aufkommensschwerpunkte (Krankenhäuser, Bildungseinrichtungen)		
		<b>1.4 Bedienung</b>	
12. MoBiel 15.12.2017	<b>Tabelle 6: Verkehrszeiten</b>	<b>Tabelle 6: Verkehrszeiten</b> "Im Punkt 1.4, Tabelle 6 „Verkehrszeiten" weisen wir darauf hin, dass die Normalverkehrszeit an Samstagen derzeit um 7 Uhr beginnt. An Sonn- und Feiertagen beginnt die Normalverkehrszeit derzeit gegen 12 Uhr. Die aktuelle Formulierung der Mindeststandards weitet diese Zeiten an Samstagen auf 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen auf 9 Uhr aus."	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Der Beginn der Normalverkehrszeit an Samstagen und Sonntagen gilt derzeit nicht einheitlich für alle Stadtbahn- und Buslinien. Mit diesen Vorgaben soll eine Vereinheitlichung des Betriebsbeginns in der Normalverkehrszeit an Wochenenden und Feiertagen soweit wirtschaftlich vertretbar vollzogen werden.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
		<b>4.1 Stadtbahnhaltestellen</b>	
12. MoBiel 15.12.2017		<b>Tunnelhaltestellen:</b> "Wir möchten weiterhin insbesondere darauf hinweisen, dass bei der Umsetzung der Qualitätsstandards das Prinzip der	Der Anregung wird nicht gefolgt. Da die Ticketautomaten ausnahmslos im Zugangsbereich (Zwischenebene im

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
		Wirtschaftlichkeit zu beachten ist. Dies gilt z.B. bei der unter Punkt 4.1 formulierten Installation von Anzeigen mit dynamischen Abfahrtsinformationen oder Zugzielanzeigern in allen Tunnelhaltestellen der Stadtbahn. Über die in 2017 neu installierten Ticketautomaten wird die erstgenannte Funktion bereits erfüllt. Bei übersichtlichen und nur von einer Linie bedienten Haltestellen kann die zweite Anforderung auch durch statische Schilder abgedeckt werden.“	Tunnel oder im Straßenraum neben den Zugängen) der Tunnelhaltestellen angebracht sind, können sie bei Tunnelhaltestellen nicht allein die Funktion einer dynamischen Abfahrtsinformation am Bahnsteig übernehmen. Eine statische Beschilderung ist hier nicht ausreichend.
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
		<b>5. Betrieb</b>	
12. MoBiel 15.12.2017	<b>5. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pünktlichkeit, Verfügbarkeit <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zur Vermeidung von Fahrtausfällen ist eine angemessene Fahrzeugreserve sowie Reservefahrpersonal vorzuhalten.</li> </ul> </li> </ul>	<b>5. Punkt:</b> “Auch die im Punkt 5 unter „Pünktlichkeit, Verfügbarkeit“ geforderte angemessene Fahrzeugreserve sollte unter Beachtung der definierten Verspätungen und unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Kriterien gewählt und bemessen werden.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Bemessung und Vorhaltung einer angemessenen Fahrzeugreserve für einen stabilen Betrieb obliegt dem Betreiber (Verkehrsunternehmen).
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
		<b>1.1 Raum- und Siedlungsstruktur</b>	
13. Bauamt 19.12.2017	<b>Abbildung 1: Grundlagenkarte der NVP-Raumkategorien und Versorgungszentren</b>	<b>Abbildung 1: Grundlagenkarte der NVP-Raumkategorien und Versorgungszentren</b> “Wir bitten um die Ergänzung der in der Grundlagenkarte (S. 4) noch nicht dargestellten Zentralen Versorgungsbereiche (siehe dazu unsere E-Mail vom 10. Oktober 2017).“	Der Anregung wird gefolgt. Die noch fehlenden Versorgungsbereiche werden ergänzt.
Neue Formulierung:	<b>Abbildung 1: Grundlagenkarte der NVP-Raumkategorien und Versorgungszentren</b> Die noch fehlenden Versorgungsbereiche werden ergänzt.		
		<b>Allgemeine Anregungen</b>	
14. Umweltamt 03.01.2018		<b>Lärminderungsziele der Stadt Bielefeld</b> Folgende Ziele und Anforderungen sind zu	Die Anregungen werden zur Kenntnis

### Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
		<p>berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zur Verkehrsregelung an Knotenpunkten, Einmündungen und Fußgängerquerungen sind Reisezeitverluste durch Wartezeiten sowie im Interesse eines besseren Verkehrsflusses Brems- und Anfahrvorgänge möglichst zu vermeiden.</li> <li>• LSA-Vorrangschaltungen sollen in Anlehnung an das Stadtgeschwindigkeitskonzept (u.a. T 30) angepasst werden (derzeit in Aufstellung).</li> <li>• Wenn unterirdische Stadtbahnverbindungen geschaffen werden sollten, sind oberirdisch frei werdende Verkehrsflächen straßenräumlich aufzuwerten.</li> <li>• Aus Gründen des Umweltschutzes soll dem schienengebundenen ÖPNV dann der Vorrang gegenüber dem Busverkehr eingeräumt werden, wenn dies betriebswirtschaftlich vertretbar ist. ÖPNV-Maßnahmen sind mit den Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs zu kombinieren.</li> <li>• Die Nahverkehrsfahrzeuge sollen umweltverträgliche Antriebssysteme aufweisen, die Lärm- und Schadstoffbelastungen weitestgehend vermeiden. Die nach dem aktuellen Stand wissenschaftlicher und praktischer Erkenntnisse verfügbaren Techniken sollen eingesetzt werden. Die Vorgaben des LAP und LRP zur Beschaffung und zum Einsatz von E-Bussen sind zu beachten.</li> </ul> <p>Folgende konkrete Hinweise und Vorgaben lt. Lärmaktionsplan (LAP) und Luftreinhalteplan (LRP) sollen beachtet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Neubau- und Umbaumaßnahmen sind Schienenwege derart auszubauen, dass Lärm und Erschütterungen weitestgehend vermieden werden.</li> </ul>	<p>genommen. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen und Detailplanungen der Verkehrssteuerung und Verkehrslenkung sind nicht Bestandteil des Anforderungsprofils und auch nicht des NVP als Rahmenplan für die Entwicklung des ÖPNV.</p> <p>Alle Maßnahmen werden nach den aktuell geltenden technischen Vorschriften und gültigen Regelwerken ausgeführt und bedürfen nicht einer gesonderten Benennung.</p>

### Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lt. dem 2010 und 2016 vom Rat der Stadt Bielefeld beschlossenen LAP ST1 und ST2 ist zur Reduzierung des Schienenlärms der Stadtbahn der Ausbau weitgehend unverriegelter, begrünter Stadtbahntrassen auf Flächen, die nicht gleichzeitig von Kfz-Verkehr genutzt werden derart anzulegen, dass sie eine Geräuschkürzung von mindestens 2 dB(A) bewirken sowie Staub und Schadstoffpartikel filtern bzw. binden. Außerdem ist die Ausführung des Gleisoberbaus mit schall- und erschütterungsarmer Schienenlagerung vorzusehen.</li> <li>• Die regelmäßige Wartung der Schienenfahrzeuge und Gleispflege ist sicherzustellen. Der betriebliche Einsatz von Schienenreinigungsfahrzeugen soll soweit möglich außerhalb des empfindlichen Nachtzeitraums organisiert werden.</li> <li>• Bei der Ausschreibung der Nahverkehrsleistungen sollen die Emissionsstandards lt. LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung angewendet werden (vgl. Kapitel 4.1.1.5 des LAP ST2, Seite 44, Bielefeld 2015). Sofern ein höherwertiger Standard verfügbar ist, der dem Stand der Technik entspricht, ist dieser bei der Fahrzeugneubeschaffung vorzugeben.</li> <li>• Die Mobilitätsberatung soll die Bevölkerung über aktuelle Verknüpfungsangebote ÖPNV-SPNV (Bus-Schiene), Radleihsysteme, verkehrsmittelübergreifende Tarifangebote informieren und dadurch ein umweltverträgliches Mobilitätsverhalten fördern.</li> <li>• Sobald die für die Nahverkehrsplanung relevanten Maßnahmen des aktuellen LRP, wie z.B. Einsatz schadstoffarmer Busse und Wirtschaftsfahrzeuge spätestens mit Inkrafttreten der Abgasnorm VI/6, LSA-</li> </ul>	

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
		Optimierungen, Straßenbegrünungen und „Rasengleise“, Stadtbahnverlängerungen abschließend feststehen, sind diese in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.“	
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
	<b>1.2 Erschließung</b>		
14. Umweltamt 03.01.2018	<b>3. Absatz, 2. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Neu entstehende Siedlungsgebiete sollen sich bei der Planung an bestehenden ÖV-Achsen orientieren und möglichst frühzeitig durch den ÖPNV erschlossen werden.</li> </ul>	<b>3. Absatz, 2. Punkt:</b> <p>“Aus Sicht der Grünplanung bestehen Bedenken gegenüber dem Punkt „Neu entstehende Siedlungsgebiete sollen sich bei der Planung an bestehenden ÖV-Achsen orientieren [...]“.</p> <p>Eine nachhaltige Siedlungsentwicklung kann sich nicht nur an dem Verlauf der ÖPNV Achsen orientieren, sondern muss die Belange des Naturschutzes wie die der Sicherung schützenswerter Landschaftsräume und erholungswirksame Freiräume berücksichtigen. Neu zu schaffende ÖPNV-Achsen sollten sich aus grünplanerischer Sicht an bestehenden Verkehrsachsen orientieren, damit die freie Landschaft nicht unnötig in Anspruch genommen wird.</p> <p>Entlang der Stadtbahntrassen ist der jeweilige Straßenraum mit Bäumen zur Schaffung beschatteter Geh-, Fahr- und Aufenthaltsbereiche zu begrünen.</p> <p>Als Maßnahme zur Lärminderung sowie zur Förderung kleinräumiger Kühleffekte ist die Begrünung der Stadtbahntrassen (Rasengleise) im Rahmen der Gleisbettsanierung und Trassenneuplanung anzustreben.“</p>	<p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Weder im Anforderungsprofil noch im NVP wird die Siedlungsentwicklung vorgegeben. Zur Gewährleistung eines leistungsfähigen ÖPNV sollten neue Siedlungsgebiete nach Möglichkeit im Einzugsbereich vorhandener ÖV-Achsen liegen.</p> <p>Der NVP ist als Rahmenplan zu verstehen. Die konkrete Gestaltung von Stadtbahntrassen ist nicht Bestandteil des Anforderungsprofils zum NVP.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
	<b>3.2 Busse</b>		
14. Umweltamt 03.01.2018	<b>1. bis 3. Punkt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Es sind Fahrzeuge nach dem jeweils aktuell geltendem Umweltstandard anzuschaffen,</li> </ul>	<b>1. bis 3. Punkt:</b> <p>“Es ist zu prüfen Busse mit Brennstoffzellenantrieb bzw.</p>	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
	<p>derzeit gilt Euro 6 in Verbindung mit einem CRT-Filtersystem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ist ausschließlich schwefelfreier Kraftstoff zu nutzen.</li> <li>• Emissionsarme Fahrzeugtechniken sind unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten einzusetzen.</li> </ul>	<p>Hybridmotormodelle durch Mittel aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020“ der Bundesregierung anzuschaffen. Dieses Förderprogramm ist momentan in der Aufstellung begriffen, eine konkrete Förderrichtlinie ist noch nicht veröffentlicht aber insgesamt werden hier 1 Mrd. Euro von Bund und Ländern bereit gestellt werden.“</p>	<p>Mittelfristig ist der Einsatz emissionsfreier Busse (Elektrobusse) vorgesehen. Der Fuhrpark ist sukzessive umzustellen. Die Konkretisierung weiterer Forderungen und die daraus resultierenden Konsequenzen sind Gegenstand politischer Beschlüsse.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>4.1 Stadtbahnhaltestellen</b>			
14. Umweltamt 03.01.2018	<p><b>Tunnelhaltestellen, 6. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ WLAN/Hotspots sind unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte vorzusehen.</li> </ul>	<p><b>Tunnelhaltestellen, 6. Punkt:</b></p> <p>Bei der evtl. Einrichtung von WLAN Hotspots an oberirdischen Haltestellen ist ein regeneratives Energieversorgungsmodell zu prüfen. Siehe z.B. energieautarke WLAN Hotspots des Stadtmöbels „CityTree“ der Firma Green City Solutions, die durch Solarenergie versorgt werden.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Einrichtung von WLAN Hotspots an oberirdischen Haltestellen ist derzeit nicht vorgesehen.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>4.1 Stadtbahnhaltestellen</b>			
14. Umweltamt 03.01.2018	<p><b>Oberirdische Haltestellen, 1. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ An Hochbahnsteigen sind Wetterschutzdächer mit Sitzgelegenheiten und Informationsvitriolen Bestandteil der Grundausstattung.</li> </ul>	<p><b>Oberirdische Haltestellen, 1. Punkt:</b></p> <p>“Für oberirdische Stadtbahnhaltestellen, Bushaltestellen und oberirdische Verknüpfungs- und Umstiegshaltestellen (Bestand und Neuplanung) ist jeweils ein geeigneter Sonnenschutz (z.B. durch getönte Wetterdächer aus Glas) zur Schaffung eines bioklimatisch begünstigten Geh- und Aufenthaltsbereiches im Freien zu berücksichtigen (= Maßnahme der Klimaanpassung).“</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Das derzeit zum Einsatz kommende Stadtmobiliar ist vom Design her politisch beschlossen und vertraglich mit dem Werbepartner Ströer Deutsche Städte Medien als Eigentümer der Anlagen vereinbart. Das Haltestellenmobiliar wird nicht im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplanes definiert, aber die Anregung fließt in zukünftige Gestaltungsüberlegungen mit ein.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>4.2 Bushaltestellen</b>			
14. Umweltamt 03.01.2018	<p><b>3. Absatz, 3. Punkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestellen mit einem höheren</li> </ul>	<p><b>3. Absatz, 3. Punkt:</b></p> <p>“Für oberirdische Stadtbahnhaltestellen,</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis</p>

### Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Auswertung der Stellungnahmen

Absender	Text Anforderungsprofil	Text Stellungnahme	Stellungnahme Amt für Verkehr
	<p>Fahrgastaufkommen (ab ca. 50 Einsteiger / Tag) sind in der Regel mit einem Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten auszustatten. Fahrgastunterstände sind transparent auszugestalten, zu beleuchten und mit einer integrierten Informationsvitrine für Fahrplan, Netzplan und Tarifinformationen zu versehen.</p>	<p>Bushaltestellen und oberirdische Verknüpfungs- und Umstiegshaltestellen (Bestand und Neuplanung) ist jeweils ein geeigneter Sonnenschutz (z.B. durch getönte Wetterdächer aus Glas) zur Schaffung eines bioklimatisch begünstigten Geh- und Aufenthaltsbereiches im Freien zu berücksichtigen (= Maßnahme der Klimaanpassung).“</p>	<p>genommen. Das derzeit zum Einsatz kommende Stadtmobiliar ist vom Design her politisch beschlossen und vertraglich mit dem Werbepartner Ströer Deutsche Städte Medien als Eigentümer der Anlagen vereinbart. Das Haltestellenmobiliar wird nicht im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplanes definiert, aber die Anregung fließt in zukünftige Gestaltungsüberlegungen mit ein.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		
<b>Sonstige Anregungen</b>			
<p>14. Umweltamt 03.01.2018</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus-Schiene-Konzepte „Heepen, Sennestadt“</li> <li>• Bedarfsermittlung und Standortprüfung für Radleihsysteme für den Weg zur Arbeit insbesondere bei großen Gewerbegebieten zur Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten.</li> <li>• Bedarfsanalyse und Beschaffung zusätzlicher Fahrradanhänger für Freizeitbusse (Freizeitbuskonzept) insbesondere an Wochenenden und an Feiertagen.</li> <li>• Haltestellenkataster zur Dokumentation des Haltestellen-Ausbauzustands mit B+R/P+R-Information</li> <li>• Verkehrsmittelübergreifender Tarif für beliebige Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds im Stadtgebiet</li> </ul>	<p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Im Zuge der Erstellung des NVP werden Verkehrskonzepte für alle Stadtteile (auch für Heepen und Sennestadt) untersucht und ggf. zur Umsetzung in den NVP aufgenommen. Das gilt auch für die Bedarfsermittlung und Standortprüfung für Radleihsysteme und einen Verkehrsmittel übergreifenden Tarif. Aufgrund der Charakteristiken des städtischen und von Bielefeld ausgehenden regionalen Busnetzes ist der Einsatz von Fahrradanhängern nicht vorgesehen. Eine Fahrradmitnahme ist grundsätzlich in allen Bussen und Stadtbahnen ohne Zeiteinschränkung möglich. Eine Bestandsaufnahme der Haltestellen wird im Zuge der Konzeptentwicklung erarbeitet bzw. aktualisiert.</p>
Neue Formulierung:	Nicht erforderlich.		

**Anforderungsprofil des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld  
Auswertung der Stellungnahmen**

<b>Absender</b>	<b>Text Anforderungsprofil</b>	<b>Text Stellungnahme</b>	<b>Stellungnahme Amt für Verkehr</b>
-----------------	--------------------------------	---------------------------	--------------------------------------