

DRITTER NAHVERKEHRSPLAN

DER STADT BIELEFELD

2021



Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr



the mind of movement



DRITTER NAHVERKEHRSPLAN

DER STADT BIELEFELD

2021

Auftraggeber:

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
August-Bebel-Straße 92
33602 Bielefeld

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Bielefeld, August 2021

Inhalt

1	Bestandsaufnahme	13
1.1	Gesetzliche Rahmenvorgaben	13
1.1.1	Europäischer Rechtsrahmen	13
1.1.2	Vorgaben des Bundes im Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	13
1.1.3	ÖPNV-Gesetz des Landes NRW	15
1.2	Nahverkehrspläne Schiene und Umland.....	16
1.2.1	Nahverkehrspläne Westfalen-Lippe und VVOWL	16
1.2.2	NVP für die Kreise Minden-Lübbecke und Herford	16
1.2.3	NVP für den Kreis Gütersloh	17
1.2.4	NVP für den Kreis Lippe	18
1.3	Lokale Rahmenbedingungen des ÖPNV	18
1.3.1	Statistische Gliederung und Einwohnerzahlen	19
1.3.2	Überregionale Verkehrsstruktur und SPNV	20
1.3.3	Entwicklung des ÖPNV in Bielefeld	21
1.3.4	Mobilitätsnachfrage	23
1.4	Organisation und Unternehmensstrukturen des ÖPNV	25
1.5	Finanzierung des ÖPNV.....	26
1.6	Zusammenfassung	27
2	Anforderungen an den ÖPNV	28
2.1	Ziele der Stadt Bielefeld	28
2.2	Anforderungsprofil	29
2.3	Zusammenfassung	31
3	Status Quo des Nahverkehrs in Bielefeld	32
3.1	Umsetzung des Nahverkehrsplanes 2007	32
3.1.1	Stadtbahn	32
3.1.2	Bus	33
3.1.3	Liniennetz Bus und Stadtbahn	34
3.1.4	Angebots- und Betriebskonzepte	38
3.1.5	Nicht umgesetzte Maßnahmen	41

3.2	Gegenüberstellungen der Bestandsaufnahme und des Anforderungsprofils Nahverkehrsplan 2007	42
3.2.1	Erschließungsqualität	42
3.2.2	Bedienungsqualität	43
3.2.3	Verbindungsqualität	47
3.2.4	Verknüpfungspunkte, Bike+Ride, Park+Ride	48
3.2.5	Fahrzeugqualität	48
3.3	Wirkungsanalyse	49
3.4	Zusammenfassung	52
4	Schwachstellenanalyse des aktuellen ÖPNV-Angebots.....	53
4.1	Erschließungsqualität	53
4.2	Verbindungsqualität – Bedienungshäufigkeit	70
4.3	Verbindungsqualität Umsteigehäufigkeit	77
4.4	Zusammenfassung	77
5	Beschreibung des Handlungsbedarfs	78
5.1	Handlungsbedarf aus der Schwachstellenanalyse	78
5.1.1	Handlungsbedarf Erschließungsqualität	78
5.1.2	Handlungsbedarf Verbindungsqualität	79
5.2	Prüfung von Szenarien	81
6	Entwicklung eines Basisszenarios	83
6.1	Ausgangslage und Ziel	83
6.2	Beschreibung des Basisszenarios	83
6.3	Verkehrliche Wirkungen und Kostenwirkungen	86
6.3.1	Methodik der Berechnungen	86
6.3.2	Ergebnisse und Bewertung der Maßnahmen	87
6.4	Zusammenfassung der Empfehlungen für die Umsetzung der Maßnahmen im Busbereich	111
6.5	Bewertung weiterer Vorschläge und Beschlüsse	112
7	Entwicklung eines Maximalszenarios.....	116
7.1	Ausgangslage und Ziel	116
7.2	Beschreibung des Maximalszenarios	116
7.3	Verkehrliche Wirkungen	119

7.4	Kostenwirkungen	125
7.5	Fazit	125
8	Entwicklung des Visionsszenarios	126
8.1	Ausgangslage und Ziel	126
8.2	Beschreibung des Visionsszenarios.....	127
8.2.1	Erreichen der Mobilitätsstrategie-Leitziele	127
8.2.2	Mögliche Betriebsphasen	143
8.2.3	Maßnahmenkonzept	143
8.3	Verkehrliche Wirkungen	176
8.3	Kostenwirkungen	179
8.4	Empfehlung	179
8.5	Fazit	180
9	Umsetzungsstrategie Visionsszenario	182
9.1	Vorgehensweise	182
9.2	Umsetzung Maßnahmensteckbriefe.....	183
9.3	Umsetzung Stadtbahn	184
9.4	Umsetzung Busnetz	185
9.4.1	Umsetzungspriorität 0	185
9.4.2	Umsetzungspriorität 1	187
9.4.3	Umsetzungspriorität 2	193
9.4.4	Umsetzungspriorität 3	197
9.4.5	Umsetzungspriorität 4	199
9.4.6	Umsetzungspriorität 5	201
9.5	Finanzierung	202
9.5.1	Status Quo Betrieb/Fahrplan	202
9.5.2	Investitionskosten	203
9.5.3	Kostenschätzung Maßnahmensteckbriefe	209
9.5.4	Zusammenfassung der Kosten	211
9.6	Fazit	213
10	Umsetzungskonzept für barrierefreie Haltestellen.....	214
10.1	Stadtbahnhaltestellen	214
10.2	Bushaltestellen	216

10.3	Zusammenfassung	222
11	Innovative Konzepte	224
11.1	Park & Ride	224
11.2	Bike & Ride	228
11.3	Carsharing in Bielefeld und Best Practice Karlsruhe	231
11.4	BikeSharing	232
11.5	Weitere inter- und multimodale Systeme in Bielefeld.....	233
11.5.1	Organisation unter dem Label flowBie	233
11.5.2	E-Roller Alma	234
11.5.3	E-Tretroller	234
11.5.4	On-Demand-Verkehr Anton	234
11.5.5	Fahrradverleihsystem Bielefeld	235
11.6	Mobilitätsstationen und intermodale Angebote – Best Practice	235
11.6.1	Best Practice: Untersuchung Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)	235
11.6.2	Best Practice: Mobilitätsstationen in Städten unterschiedlicher Größen	236
11.7	Zusammenfassung	238

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Buslinien im Nahverkehrsplan Kreise Minden-Lübbecke und Herford	17
Tabelle 2:	Buslinien im Nahverkehrsplan Kreis Gütersloh	18
Tabelle 3:	Entwicklung der Fahrgastzahlen moBiel in absoluten Werten	51
Tabelle 4:	Erschließungsstandards/ Haltestelleneinzugsradien	53
Tabelle 5:	Anforderung Fahrtenzahlen zwischen den Raumkategorien	71
Tabelle 6:	Relationen mit Schwachstellen (Bedienungshäufigkeit/Taktung)	74
Tabelle 7:	Linien mit zu geringer Bedienungshäufigkeit /Taktung	77
Tabelle 8:	Feststellung des Handlungsbedarfs für die Maßnahmendefinition im Nahverkehrsplan	79
Tabelle 9:	Handlungsbedarf bei Linien mit mangelhafter Verbindungsqualität	81
Tabelle 10:	Übersicht Maßnahmen Basisszenario	85
Tabelle 11:	Zu erwartende Mehrleistung und Mehrkosten im Basisszenario	89
Tabelle 12:	Basisszenario Linie 51 Verbesserung Brake und Erschließung Media Markt	92
Tabelle 13:	Basisszenario Direktverbindung Jöllenbeck-Universität durch Linie 154	93
Tabelle 14:	Basisszenario Erschließung Rote Erde	94
Tabelle 15:	Basisszenario Babenhausen: Verdichtung der Linie 57 Lohmannshof - Dornberg – Babenhausen – Babenhausen Süd	95
Tabelle 16:	Basisszenario Verlängerung Linie 31 über Wertherstraße bis Jahnplatz	96
Tabelle 17:	Basisszenario Umplanung der Linien 25 und 26: Umlenkung der Gegenlastrichtung und Durchbindung bis Babenhausen Süd	98
Tabelle 18:	Basisszenario Brechung der Linien 61 und 62 auf die Stadtbahnlinie 4	99
Tabelle 19:	Basisszenario Verdichtung der Linie 369	100
Tabelle 20:	Erschließung der Bollstraße und Frordissen im Abendverkehr – Linie 138	101
Tabelle 21:	Linie 88 Bedienung JVA Brackwede	102
Tabelle 22:	Verlängerung der Linie 94 bis Brackwede Bahnhof zur besseren Anbindung an das Versorgungszentrum Normannenstraße	103
Tabelle 23:	Basisszenario Verdichtung Linie 28	104
Tabelle 24:	Basisszenario Abendverkehr Ausweitung Linien 22 und 121	105
Tabelle 25:	Basisszenario Taktverdichtung auf der Linie 27	106
Tabelle 26:	Basisszenario Taktverdichtung auf der Linie 352	107
Tabelle 27:	Basisszenario Verbindung Sennestadt - Oerlinghausen Süd	108

Tabelle 28:	Basisszenario Anbindung interkommunales Gewerbegebiet	109
Tabelle 29:	Basisszenario Schnellbus Verl-Bielefeld	110
Tabelle 30:	Empfehlung zur Umsetzung Basisszenario	112
Tabelle 32:	Weitere Zielmaßnahmen - Themenfelder	117
Tabelle 33:	Veränderungen je Verkehrsmittel im Maximalszenario, Vergleich mit Analysefall 2017	120
Tabelle 34:	Wichtige Verknüpfungshaltestellen des Maximalszenarios	123
Tabelle 35:	Zu erwartende Mehrleistung und Mehrkosten im Maximalszenario (Stand der Kosten 2018)	125
Tabelle 36:	Taktvorgaben Visionsszenario Montag-Freitag (Anlage 6A)	129
Tabelle 37:	Taktvorgaben Visionsszenario Samstag (Anlage 6B)	130
Tabelle 38:	Taktvorgaben Visionsszenario Sonntag und Feiertag (Anlage 6C)	131
Tabelle 39:	Handlungsbedarf bei Stadtbahn-Beschleunigung	134
Tabelle 40:	Handlungsbedarf bei Bus-Beschleunigung	134
Tabelle 41:	Veränderungen je Verkehrsmittel im Visionsszenario, Prozentpunkte, Vergleich mit Analysefall 2017	178
Tabelle 42:	Zu erwartende Mehrleistung und Mehrkosten im Visionsszenario (Kostenstand 2018)	179
Tabelle 47:	Priorisierungskriterien von Bushaltestellen	217
Tabelle 48:	P+R-Anlagen in Bielefeld an den Stadtbahnhaltestellen	225
Tabelle 49:	B+R-Anlagen in Bielefeld an den Stadtbahnhaltestellen	229
Tabelle 50:	Mobilitätsstationen in unterschiedlichen Städten	237

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Modal Split stadtteilspezifisch	24
Abbildung 2:	Leitbild für die Mobilität in Bielefeld	29
Abbildung 3:	Entwicklung der Fahrgastzahlen (Vergleich moBiel / VDV)	50
Abbildung 4:	Entwicklung der Fahrgastzahlen moBiel im Vergleich Stadtbahn zu Busnetz (Index 1990=100)	51
Abbildung 5:	Analyse Erschließung – Übersicht Stadt Bielefeld	55
Abbildung 6:	Analyse Erschließung: (1) Bezirk Jöllenbeck	56
Abbildung 7:	Erschließungslücken in Jöllenbeck – Detailansicht	58
Abbildung 8:	Analyse Erschließung: (2) Bezirk Dornberg	59
Abbildung 9:	Erschließungslücken in Dornberg – Detailansicht	60
Abbildung 10:	Analyse Erschließung: (3) Bezirk Brackwede	61
Abbildung 11:	Analyse Erschließung: (4) Bezirke Senne/Sennestadt	62
Abbildung 12:	Analyse Erschließung: (4) Bezirke Senne/Sennestadt –Detailansicht	63
Abbildung 13:	Analyse Erschließung: (5) Bezirk Stieghorst, südlicher Bezirk Heepen	65
Abbildung 14:	Analyse Erschließung: (5) Bezirk Stieghorst, südlicher Bezirk Heepen – Detailansicht	66
Abbildung 15:	Analyse Erschließung: (6) Bezirk Heepen (Mitte und nördlicher Teil)	67
Abbildung 16:	Analyse Erschließung: (6) Bezirk Heepen (Mitte und nördlicher Teil) – Detailansicht	68
Abbildung 17:	Analyse Erschließung: (7) Bezirke Mitte, Schildesche, Gadderbaum	70
Abbildung 18:	Übertrag der Raumkategorien auf das Verkehrsmodell	72
Abbildung 19:	Beispielhafte Darstellung von Relationen	73
Abbildung 20:	Relationen mit Schwachstellen (Bedienungshäufigkeit/Taktung)	75
Abbildung 21:	Im Basisszenario geänderte und unveränderte Linien (Bus und Stadtbahn)	85
Abbildung 22:	Veränderungen im Modal Split	88
Abbildung 23:	Basisszenario Stadtbahnen	90
Abbildung 24:	Basisszenario Linie 51 Verbesserung Brake und Erschließung Media Markt	91
Abbildung 25:	Basisszenario Direktverbindung Jöllenbeck-Universität durch Linie 154	93
Abbildung 26:	Basisszenario Heepen - Erschließung des Bereichs Rote Erde	94
Abbildung 27:	Basisszenario Verdichtung der Linie 57 Lohmannshof - Dornberg – Babenhausen – Babenhausen Süd	95

Abbildung 28:	Basisszenario Verlängerung Linie 31 über Wertherstraße bis Jahnplatz	96
Abbildung 29:	Basisszenario Umlanung der Linien 25 und 26: Umlenkung der Gegenlastrichtung und Durchbindung bis Babenhausen Süd	97
Abbildung 30:	Basisszenario Brechung der Linien 61 und 62 auf die Stadtbahnlinie 4	99
Abbildung 31:	Basisszenario Verdichtung der Linie 369	100
Abbildung 32:	Linie 138 - Erschließung Bollstraße und Frordissen im Abendverkehr	101
Abbildung 33:	Linie 88 Bedienung JVA Brackwede	102
Abbildung 34:	Verlängerung der Linie 94 bis Brackwede Bahnhof	103
Abbildung 35:	Verdichtung Linie 28 und 29	104
Abbildung 36:	Abendverkehr Ausweitung Linien 22 und 121	105
Abbildung 37:	Taktverdichtung auf der Linie 27 auf 20-Minuten-Takt	106
Abbildung 38:	Taktverdichtung auf der Linie 352	107
Abbildung 39:	Verbindung Sennestadt - Oerlinghausen Süd	108
Abbildung 40:	Anbindung interkommunales Gewerbegebiet	109
Abbildung 41:	Schnellbus Verl-Bielefeld	110
Abbildung 42:	Übersicht Stadtbahn und Bus im Maximalszenario	118
Abbildung 43:	Veränderung der ÖV-Nachfrage (Personen/d) Maximalszenario	120
Abbildung 44:	Darstellung der Analyseergebnisse im Maximalszenario	122
Abbildung 45:	Neuaufteilung Stadtbahnnetz	127
Abbildung 46:	Ausbau ÖPNV Angebot	128
Abbildung 47:	Beschleunigung ÖPNV	132
Abbildung 48:	Übersicht Beschleunigungsmaßnahmen	133
Abbildung 49:	Haltestellen Ausstattung	135
Abbildung 50:	Ladeinfrastruktur	135
Abbildung 51:	Fahrradabstellanlagen	136
Abbildung 52:	Mobilitätsstation	136
Abbildung 53:	Kombinationsangebote im Umweltverbund	137
Abbildung 55:	Carsharingsysteme	137
Abbildung 56:	Bauliche Ausgestaltung Mobilitätsstationen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 57:	Digitalisierung	138
Abbildung 59:	Zubringer und Abholverkehre	138
Abbildung 67:	Fahrtanzahlen pro Tag im Status quo	144

Abbildung 68:	Fahrtanzahlen pro Tag im Visionsszenario	145
Abbildung 69:	Phasen des Stadtbahn-Ausbaus im Visionsszenario	148
Abbildung 70:	Veränderung der ÖV-Nachfrage in Personen am Tag im Visionsszenario in den Verkehrszellen	176
Abbildung 71:	Veränderung der ÖV-Nachfrage bei den Fahrgastströmen zwischen den Statistischen Bezirken	177
Abbildung 72:	Umsetzungsjahre des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen (bereits ausgebaute Haltestellen sind nicht dargestellt) – Bielefeld Nordwest (Stand 2018)	219
Abbildung 73:	Umsetzungsjahre des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen (bereits ausgebaute Haltestellen sind nicht dargestellt) – Bielefeld Nordost (Stand 2018)	220
Abbildung 74:	Umsetzungsjahre des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen (bereits ausgebaute Haltestellen sind nicht dargestellt) – Bielefeld Südwest (Stand 2018)	221
Abbildung 75:	Umsetzungsjahre des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen (bereits ausgebaute Haltestellen sind nicht dargestellt) – Bielefeld Südost (Stand 2018)	222
Abbildung 76:	Einzugsbereich bestehender B+R-Anlagen und Pkw Nachfrage / Tag	230

1 Bestandsaufnahme

Die Stadt Bielefeld als sogenannter Aufgabenträger für den städtischen Stadtbahn- und Busverkehr sowie den ergänzenden Maßnahmen ist gemäß ÖPNVG NRW verpflichtet einen Nahverkehrsplan zu erstellen. In diesem Nahverkehrsplan sind alle ÖV-relevanten Aspekte zu beschreiben und die Entwicklung im Sinne eines strategischen Rahmenplans zu beschreiben. In diesem Kapitel soll es deshalb

- um die genaue Darstellung der gesetzlichen Grundlagen und Finanzierung im ÖPNV,
- die Darstellung von Maßnahmen aus den Nahverkehrsplänen der weiteren Aufgabenträgern in OWL (ÖPNV und SPNV) sowie
- die Darstellung der Struktur – und Eingangsdaten der Stadt Bielefeld für die Erstellung des Nahverkehrsplan gehen.

1.1 Gesetzliche Rahmenvorgaben

Seit der letzten Erstellung eines Nahverkehrsplans für die Stadt Bielefeld im Jahr 2007 trat eine Reihe von Änderungen der rechtlichen Grundlagen in Kraft, die erhebliche Auswirkungen auf die Neufassung des Nahverkehrsplans haben.

1.1.1 Europäischer Rechtsrahmen

Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Folgenden VO 1370/2007) in Kraft getreten. Zweck der VO 1370/2007 ist es, gemeinschaftsweit einheitlich festzulegen, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um im Interesse des Gemeinwohls Verkehrsdienste im ÖPNV sicherzustellen. Die zuständige Behörde für den ÖPNV ist die Stadt Bielefeld als Aufgabenträger. Hierzu legt die VO 1370/2007 die Bedingungen fest, unter denen die zuständigen Behörden den Betreibern Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren können. Solche Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte dürfen in der Regel nur durch einen zwischen der zuständigen Behörde und dem Verkehrsunternehmen geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gewährt werden. Nach den Vergaberegeln der VO 1370/2007 werden öffentliche Dienstleistungsaufträge in der Regel im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens vergeben. Neben der wettbewerblichen Vergabe sieht die Verordnung aber auch Möglichkeiten für Direktvergaben vor.

Der Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld bildet für die künftige Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen eine wichtige Grundlage, da durch ihn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung konkretisiert wird.

1.1.2 Vorgaben des Bundes im Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde zum 1. Januar 2013 grundlegend überarbeitet, um die EU-Verordnung EU VO 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen.

Thema Nahverkehrsplan im PBefG

Der Nahverkehrsplan wurde bei der Novellierung in seiner Funktion deutlich gestärkt. So wurde der § 8 PBefG neu gefasst und legt fest, dass der Aufgabenträger für den ÖPNV für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständig ist: „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig“ (§ 8 Abs.3 Satz 1 PBefG).

Hierfür soll der Aufgabenträger „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittel-übergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“ definieren.

Thema Barrierefreiheit als Bestandteil des Nahverkehrsplans

Als ein zentrales Thema steht in der novellierten Fassung des PBefG die Barrierefreiheit. Hier werden weitreichende konkrete Anforderungen an den Nahverkehrsplan gestellt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Thema Beteiligungsverfahren am Nahverkehrsplan

Zur Beteiligung an der Erstellung des Nahverkehrsplans wird im PBefG Folgendes ausgesagt:

„Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen“ (§ 8 Abs. 3 PBefG). Dies wurde in der Stadt Bielefeld bei der Erarbeitung unter anderem dahingehend berücksichtigt, dass moBiel in den Sitzungen des Arbeitskreises teilnahm und bei der Maßnahmenfindung mitwirkte.

Rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans

Die rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans ist in § 8 Abs. 3a PBefG definiert, in dem die Berücksichtigung des Nahverkehrsplans bei den Vergabeverfahren von Liniengenehmigungen festgelegt ist: „Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen (...)“. Hierdurch ist die Funktion des Nahverkehrsplans gegenüber dem PBefG in der alten Fassung deutlich gestärkt, da die Berücksichtigung durch die Genehmigungsbehörde bisher eine „Kann-Bestimmung“ war. Ergänzt wird dies durch

§ 13 Abs. 2b PBefG: „Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“

Einer Vereinbarung über eine gemeinwirtschaftliche Leistung, nach Ausschreibung oder nach Direktvergabe, geht eine Vorinformation voraus (§ 8a Abs. 2 PBefG). In dieser Vorinformation legt der Aufgabenträger fest, welche Standards für den Verkehr gelten sollen und von dem Unternehmen zuzusichern sind. Dabei können und sollen sich die Standards aus dem Nahverkehrsplan entwickeln.

§ 13 Abs. 2 Nr. 3d PBefG bestimmt, dass eine Liniengenehmigung nicht erteilt werden darf, „wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.“

Die wesentlichen Anforderungen wie Linienweg, Haltestellen, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeiten, Anschlusssicherung und Barrierefreiheit sollten daher im Nahverkehrsplan enthalten sein und werden dementsprechend gewürdigt.

1.1.3 **ÖPNV-Gesetz des Landes NRW**

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind für Inhalt und Aufstellungsverfahren die Anforderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) zu beachten.

Gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW sind Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV Aufgabe der Stadt Bielefeld als Aufgabenträger des ÖPNV. Nach § 8 ÖPNVG NRW ist die Stadt Bielefeld zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans verpflichtet. Gemäß § 9 Abs. 5 ist er bei Bedarf fortzuschreiben.

§ 8 nennt wichtige Rahmenbedingungen für die Aufstellung des Nahverkehrsplans. So sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz zu beachten. Die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit und des Städtebaus sowie die Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen sowie die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV.

§ 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW gibt vor, zu welchen Aspekten Aussagen im Nahverkehrsplan zu treffen sind. Hiernach sind im Nahverkehrsplan auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen.

Zum Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot gehören nach § 8 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG NRW Darstellungen bzw. Vorgaben der für die Abstimmung der Verkehrs-

leistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 ÖPNVG NRW, d.h. Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestaltete, sichere und saubere Fahrzeuge, fahrgastfreundlich ausgestaltete, sichere und saubere Haltestellen/Stationen, Zugänglichkeit von Fahrgastinformationen, fahrgastfreundlicher Service, geeignete Verknüpfung von ÖPNV und Individualverkehr; den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals, die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge.

Die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen ist nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge aufzunehmen.

Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben.

§ 9 widmet sich dem Aufstellungsverfahren und besagt, dass die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen sind. Soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan ist in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

1.2 Nahverkehrspläne Schiene und Umland

1.2.1 Nahverkehrspläne Westfalen-Lippe und VVOWL

Der Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe¹ des NWL stammt aus dem Jahr 2011. Dort wird der Hbf Bielefeld gemeinsam mit Münster Hbf und Hamm (Westf) mit stündlichen Anschlüssen zum Fernverkehr und zahlreichen SPNV-Anschlüssen als einer der wichtigsten Knotenpunkte im NWL dargestellt. Grundsätzlich ist ein ITF-System mit stündlicher Verbindung realisiert. Bezüglich Bielefeld wird jedoch für Brackwede noch Bedarf zur Verbesserung der Anschlüsse gesehen.

Die neue Station Bielefeld-Senne war in diesem Nahverkehrsplan vorgesehen und wurde am 11.12.2011 in Betrieb genommen.

Der Nahverkehrsplan des VVOWL wurde seit 2003 nicht fortgeschrieben. Aktuell befindet sich der Nahverkehrsplan des NWL in einer Neuaufstellung.

1.2.2 NVP für die Kreise Minden-Lübbecke und Herford

Der NVP wurde 2017 fortgeschrieben. Für die Buslinien, die die Stadt Bielefeld tangieren, wurden folgende Mindestanforderungen festgelegt:

¹ Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe - Erster Nahverkehrsplan für den SPNV im NWL, 2011

Linie	Verlauf	Betriebszeit	Taktdichte
53 (ALF)	Bielefeld-Jöllenbeck – Herford -Eickum	Mo-Fr: 08:30 – 18:30 Uhr Sa-SoF: keine Fahrten	Mo-Fr: 120 Min
54	Bielefeld-Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenbeck -Enger	Mo-Fr: 05:15 – 23:00 Uhr Sa: 06:15 – 00:00 Uhr SoF: 10:15 – 20:45 Uhr	Mo-Fr: 30 Min. (zw. 05:15-20:15 Uhr) Mo-Fr: 60 Min. (ab 19 Uhr) Sa: 60 Min. Eine Rückfahrt um 00:30 Uhr SoF: 120 Min. Eine Rückfahrt um 00:30 Uhr
56	Bielefeld-Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenbeck – Lenzinghausen - Spenge	Mo-Fr: 05:30 – 20:30 Uhr Sa: 06:45 – 23:45 Uhr SoF: 09:15 – 19:45 Uhr +	Mo-Fr: 30 Min. Sa: 60 Min. SoF: 120 Min. Eine Fahrt um 00:30 Uhr
101	Bielefeld-Schildesche – Brake – Laar – Diebrock - Herford	Mo-Fr: 06:00 – 20:00 Uhr Sa: 08:00 – 15:00 Uhr SoF: keine Fahrten	Mo-Fr: 60 Min. Eine Fahrt um 07:15 Sa: 60 Min.
352	Bielefeld-Milse – Altenhagen – Elverdissen - Herford	Mo-Fr: 05:45 – 20:15 Uhr Sa: 06:45 – 16:15 Uhr SoF: keine Fahrten	Mo-Fr: 60 Min. Sa: 60 Min. ab 14 Uhr 120 Min.

Schulverkehre und Nachtbuslinien sind hier nicht aufgeführt

Tabelle 1: Buslinien im Nahverkehrsplan Kreise Minden-Lübbecke und Herford

1.2.3 NVP für den Kreis Gütersloh

2017 wurde der 4. Nahverkehrsplan Kreis Gütersloh erstellt. Für die nach Bielefeld verkehrenden Linien wurden folgende Mindestbedienstungsstandards beschlossen:

Linie	Verlauf	Betriebszeit	Taktdichte
59	Bielefeld, Hbf – Werther-Hä- ger (Haltestelle Weinhorst) – Melle-Neuenkirchen	Fahrtrichtung Bielefeld: Mo-Fr: I: 06:00 – 9:00 Uhr Mo-Fr II: 12:00 – 18:00 Uhr Sa: 08:00 – 18:00 Uhr Fahrtrichtung Neuenkir- chen: Mo-Fr I: 08:00 – 12:00 Uhr Mo-Fr II: 13:00 – 21:00 Uhr Sa: 10:00 – 20:00 Uhr	Mo-Fr I: 60-120 Min. Mo-Fr II: 120-240 Min. Sa: 180-300 Min
61	Bielefeld, Hbf – Bi-Großdorn- berg – Werther, ZOB – Halle Bhf/ZOB	Mo-Fr: 05:30 – 21:30 Uhr Sa: 06:30 – 21:30 Uhr SoF: 09:30 – 20:30 Uhr	Mo-Fr: 60 Min. Sa: 60 Min. SoF: 60 Min
62	Bielefeld, Hbf. – Bi-Großdorn- berg – Werther, ZOB – Borgholzhausen	Mo-Fr: 04:45 – 01:15 Uhr (Folgetag) Sa: 05:45 – 01:15 Uhr (Folgetag) SoF: 08:45 – 01:15 Uhr (Folgetag)	Abschnitt Werther – Borgholzhausen Mo-Fr: 60 Min. Sa: 60 Min. SoF: 60 Min. Abschnitt Bielefeld – Werther Mo-Fr: 30 Min. Sa: 30 Min.

Linie	Verlauf	Betriebszeit	Taktdichte
			SoF: 60 Min.
80.2	Brackwede Bahnhof – Windflöte – Friedrichsdorf – Verl Bahnhof	Mo-Fr: 06:00 – 20:00 Uhr	Mo-Fr: 60 Min.
83	(Bielefeld Hbf) – Brackwede – Sende – Verl – Schloß Holte Bahnhof	Mo-Fr: 05:00 – 19:00 Uhr	Mo-Fr: mindestens 3 Fahrtenpaare pro Tag
87	Bielefeld Hbf – Jahnplatz – Ummeln – Gütersloh-Isselhorst – Gütersloh ZOB	Mo-Fr: 05:15 – 21:15 Uhr Sa: 06:15 – 21:15 Uhr SoF: 11:15 – 21:15 Uhr	Mo-Fr: 60 Min Sa: 60 Min (ab 16:00 Uhr: 120 Min) SoF: 120 Min
88	Bielefeld, Hbf – Bi-Quelle – Steinhagen – Steinhagen-Amshausen – Halle Künsebeck – Halle Bhf/ZOB	Mo-Fr: 04:30 – 24:00 Uhr / 22:00 Uhr* Sa: 06:30 – 24:00 Uhr / 22:00 Uhr* SoF: 09:30 – 24:00 Uhr / 22:00 Uhr* (* Bei mindestens 2 Abfahrten auf der Linie N 14 Bielefeld – Steinhagen (Nachtbus Bielefeld) zwischen 21 Uhr und 24 Uhr.	Mo-Fr: 60 Min. Sa: 60 Min. SoF: 60 Min.
94	Brackwede Kirche – Windelsbleiche – Windflöte – Friedrichsdorf – Gütersloh-Avenwedde – Gütersloh ZOB	Brackwede – Windflöte: Mo-Fr: 04:30 – 01:00 Uhr Sa: 05:15 – 01:00 Uhr SoF: 09:00 – 01:00 Uhr Windflöte – Gütersloh: Mo-Fr: 04:30 – 21:30 Uhr Sa: 05:15 – 21:30 Uhr SoF: 10:00 – 21:30 Uhr	Brackwede – Windflöte: Mo-Fr: 20 Min Sa: 60 Min SoF: 60 Min Windflöte – Gütersloh: Mo-Fr: 20/40 Min Sa: 60 Min SoF: 60 Min
95	Bielefeld Hbf – Jahnplatz – Ummeln – Isselhorst – Gütersloh ZOB	Mo-Fr: 04:45 – 21:15 Uhr Sa: 06:45 – 21:15 Uhr SoF: 11:15 – 21:15 Uhr	Mo-Fr: 60 Min Sa: 60 Min (ab 16:00 Uhr: 120 Min) SoF: 120 Min

Tabelle 2: Buslinien im Nahverkehrsplan Kreis Gütersloh

Zudem ist die regionale Schnellbuslinie Verl – Bielefeld denkbar, da dort auch auf langfristiger Sicht kein SPNV-Angebot realisiert wird.

1.2.4 NVP für den Kreis Lippe

Der Kreis Lippe hat seit 1998 keinen Nahverkehrsplan mehr erstellt/fortgeschrieben, daher wird hier auf die Übernahme konkreter Linienanforderungen verzichtet. Festgestellt wurde im Nahverkehrsplan, dass besonders nachfragestarke Achsen in Richtung Bielefeld von Bad Salzuflen, Leopoldshöhe und Oerlinghausen zu verzeichnen sind, für die ein 30-Minuten-Takt angemessen erscheint.

1.3 Lokale Rahmenbedingungen des ÖPNV

1.3.1 Statistische Gliederung und Einwohnerzahlen

Mit etwa 340.000 Einwohnern und einer Fläche von 258 km² gehört Bielefeld zu den 20 größten Städten Deutschlands (Stand 31.12.2018). Zwischen Dezember 2016 und Dezember 2018 ist die Bevölkerung um ca. 3.000 Einwohner angewachsen (+0,9%).

Die Universitätsstadt ist Teil der wirtschaftlichen und kulturellen Metropole des ost-westfälischen Wirtschaftsraumes mit rund zwei Millionen Menschen und die größte Stadt und wirtschaftliches Zentrum der Region Ostwestfalen-Lippe (OWL).

Die größte Ausdehnung des Stadtgebiets beträgt in Nord-Süd-Richtung 22 km und in West-Ost-Richtung 19 km. Die Stadt besitzt eine heterogene Siedlungsstruktur, die von hochverdichteten Gründerzeitvierteln bis hin zu ländlich geprägten Räumen reicht. Charakteristisch ist die polyzentrische Struktur des Raumes, denn neben der Innenstadt kommt einigen Bezirkszentren eine über die Nahversorgung des eigenen Stadtteils hinausgehende Bedeutung zu. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die Zentrumbereiche von Jöllenbeck, Heepen, Brackwede und Sennestadt. Das Stadtgebiet ist in zehn Stadtbezirke gegliedert (Einwohnerzahlen Dezember 2018²):

- Brackwede (40.646 Einwohner)
- Dornberg (19.486 Einwohner)
- Gadderbaum (10.342 Einwohner)
- Heepen (47.429 Einwohner)
- Jöllenbeck (22.258 Einwohner)
- Mitte (81.809 Einwohner)
- Schildesche (42.263 Einwohner)
- Senne (21.123 Einwohner)
- Sennestadt (21.809 Einwohner)
- Stieghorst (32.202 Einwohner).

Viele Stadtbezirke entsprechen den ehemals selbständigen Gemeinden, die bei den Gebietsreformen von 1930 und 1973 nach Bielefeld eingemeindet wurden.

Für feinere Auswertungen zum Nahverkehrsplan werden die insgesamt 92 Statistischen Bezirke verwendet. Darüber hinaus wurde im Verkehrsmodell die Stadt in 464 Verkehrsbezirke innerhalb Bielefelds unterteilt, um möglichst feinteilige Aussagen zur Nachfrage zu ermöglichen.

² Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung, Stand: Dezember 2018
Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Bielefeld (Abruf über Homepage der Stadt <https://www.bielefeld.de/de/bz/> am 05.11.2019)

1.3.2 Überregionale Verkehrsstruktur und SPNV

Bielefeld ist Teil des Verdichtungsgebietes, das sich entlang der schienengebundenen Fernverkehrsstrecke Dortmund-Hannover-Berlin und der parallel verlaufenden Autobahn 2 im Korridor Hamm - Gütersloh - Herford - Minden erstreckt. Als regionale Verbindung in Nord-Süd Richtung ist die BAB 33 zwischen Paderborn - Bielefeld - Osnabrück zu betrachten.

Ein auf den Hauptbahnhof Bielefeld bezogenes sternförmig verlaufendes Bahnnetz des SPNV ergänzt die Fernverkehrsstrecke. Diese Strecken werden im Dieselmotortrieb in Richtung Lage - Detmold / Lemgo, Paderborn und Halle - Osnabrück bedient. Auf Bielefelder Stadtgebiet befinden sich folgende Bahnhöfe:

- Bielefeld Hbf
- Brackwede
- Brake
- Bielefeld Ost
- Bielefeld-Senne
- Oldentrup
- Quelle
- Quelle-Kupferheide
- Sennestadt
- Ubedissen
- Windelsbleiche

Zwischen Minden, Herford, Bielefeld, Hamm, dem Ruhrgebiet und Köln/ Bonn Flughafen verkehrt mit dem RE 6 eine der wichtigsten Nahverkehrsverbindungen des Landes NRW. Die Linie RE6 ist Bestandteil des NRW-weiten Mobilitätskonzeptes Rhein-Ruhr-Express (RRX). Ziel ist ein verbessertes Mobilitätsangebot durch den Ausbau der Infrastruktur, dichtere Takte, modernere Züge mit höherer Kapazität und kürzeren Fahrzeiten. Im sogenannten Vorlaufbetrieb wird die Linie RE 6 seit Dezember 2019 bereits durch einen neuen Betreiber (National Express) mit den neuen und modernen RRX-Fahrzeugen betrieben. Nach Abschluss der nötigen Infrastrukturausbauten wird der Regelbetrieb starten. Bielefeld wird dann durch den RRX6 mit Minden, Hamm, Dortmund, Essen, Duisburg, Düsseldorf, Köln und Koblenz direkt verbunden. Zwischen Bielefeld und Koblenz soll gemäß RRX-Zielnetz (Stand Januar 2020) zudem die neue Linie RRX4 verkehren und somit einen 30-Minuten-Takt auf dieser Relation herstellen.

Die Stadt Bielefeld gehört seit 01.08.2017 zum Teilraum TeutoOWL des Westfalen-Tarif Raumes. Sie grenzt im Norden an den Nachbaraufgabenträger mhv – mindenerherforder Verkehrsgesellschaft (umfasst die Kreise Herford und Minden-Lübbecke), im Osten an den Aufgabenträger KVG Lippe (Kreis Lippe) und im Süden und Westen

an den Aufgabenträger Kreis Gütersloh, vertreten durch den Zweckverband Verkehrsverbund OstWestfalenLippe (VVOWL). Im Jahr 2021 ging die komplette Aufgabenträgerschaft für den SPNV auf den NWL über, sodass der VVOWL allgemeine Themen im ÖPNV voranbringen kann. Dementsprechend ist der NWL für alle Belange des SPNV in Gebiet Westfalen zuständig.

1.3.3 Entwicklung des ÖPNV in Bielefeld

1.3.3.1 Entwicklung der Stadtbahn

Mit der Inbetriebnahme des Innentunnels am 28.04.1991 wurde das heutige Stadtbahnssystem eingeführt. In den folgenden Jahren wurden folgende Streckenerweiterungen durchgeführt:

- Sieker Mitte - Stieghorst (September 1996),
- Neubaustrecke zur Universität (April 2000), Universität - Lohmannshof (September 2002) und
- Milse - Altenhagen (Dezember 2015),
- Verlängerung ins Quartier Dürkopp Tor 6 (Juli 2019).

Das Stadtbahnnetz 2030 (Zukunft Mobielefeld) stand in den letzten Jahren im Fokus der Ausbauplanung des Nahverkehrs.

Bestandteil des vom Rat der Stadt Bielefeld im Jahr 2012 beschlossenen Zielkonzeptes waren

- als Herzstück eine neue in Niederflurtechnik ausgebaute Linie 5 zwischen Heepen und Sennestadt mit ihrer oberirdischen Erschließung der Innenstadt über Jahn- und Adenauerplatz unter Einbeziehung des Südastes der Linie 1. Für die Trassenführung gab es zahlreiche Variantendiskussionen, die auch im Rahmen einer Bürgerbeteiligungsphase intensiv erörtert wurden. Grundlage für die Planung der Linie 5 bildete eine Potenzialanalyse aus dem Jahr 2011, in der verschiedene Stadtbahnmaßnahmen auf ihre Wirtschaftlichkeit überprüft wurden.
- die Verlängerung der Linie 4 zum Hochschulcampus (Baurecht liegt vor, geplante Umsetzung ab 2022) und in der Innenstadt zur neuen Endhaltestelle Dürkopp Tor

6 (Seit Ende 2019 in Betrieb, seit Juli 2019 bereits als temporäre Endhaltestelle der Linie 3 aufgrund von baulichen Aktivitäten in Betrieb).

- ▶ die Verlängerung der Linie 2 von Milse nach Altenhagen (Ende 2015 umgesetzt).

Die politische Entscheidung zur Umsetzung der Trasse Heepen – Innenstadt – Senne-
stadt wurde an das Ergebnis einer Bürgerbefragung im Mai 2014 gekoppelt. Die
Bürgerbefragung, die eine knappe Mehrheit gegen den Bau der Stadtbahnlinie 5 er-
geben hat, führte letztendlich zur Einstellung der Planungen und zur Aufhebung des
vom Rat gefassten Grundsatzbeschlusses.

Der im Juni 2015 verabschiedete politische Auftrag umfasst folgende Aufträge bzw.
Planungen:

- ▶ Fortführung der Planungen für eine Stadtbahnverlängerung der Linie 1 nach Sen-
ne-
stadt.
- ▶ Prüfung eines barrierefreien ÖPNV im Ortskern von Brackwede bis nach Senne-
stadt, einschließlich der Option einer Niederflurtechnik im Zuge der Stadtbahnli-
nie 1.
- ▶ Die Planungen für die Stadtbahnverlängerung von Stieghorst nach Hillegossen
sind weiterzuführen.
- ▶ Es sind hochwertige Buskonzepte im Korridor Innenstadt – östliche Innenstadt –
Radrennbahn zu entwickeln.

Stand der Arbeiten:

Im Dezember 2019 wurde die Vorplanung für die Verlängerung der Linie 1 nach Sen-
ne-
stadt in Hochflurtechnik in einer ersten Variante der Öffentlichkeit präsentiert. An-
schließend erfolgte eine Anpassung der Planungen.

Für den barrierefreien Ausbau des ÖPNV im Ortskern Brackwede mit Hochbahnstei-
gen läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren.

Für die Verlängerung nach Hillegossen wurde eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die
sich neben der Verlängerung der Linie 3 auch mit einer Verlängerung der Linie 2 ab
Sieker beschäftigt. Die möglichen Varianten wurden in Bürgerbeteiligungsveranaltun-
gen vorgestellt. Derzeit wird die Wirtschaftlichkeit überprüft.

Die Konzeptideen zum hochwertigen Ausbau des Busnetzes im Korridor Innenstadt –
östliche Innenstadt – Radrennbahn sind im Netzkonzept dieses Nahverkehrsplanes
enthalten (Kapitel 9.4).

1.3.3.2 Entwicklung des Busnetzes

In den Jahren nach der Inbetriebnahme des Stadtbahnsystems wurde das Busnetz
schrittweise ausgebaut und vor allem an das Stadtbahnnetz angepasst. Durchmes-
serlinien ergänzen die vorhandenen Stadtbahnlinien und zahlreiche Buslinien in die

Außenbezirke enden an Stadtbahn-Endhaltestellen, wodurch einerseits Parallelverkehr vermieden wird, andererseits frei gewordene Leistungen zur Taktverdichtung umgeschichtet werden konnten.

Auf Grundlage des 2. Nahverkehrsplanes aus dem Jahr 2007 wurden die folgenden bedeutenden Umstrukturierungen des Busnetzes vollzogen:

1. Neugestaltung des Netzes in Brackwede: Damit wurde eine bessere örtliche Erschließung und Verknüpfung mit der Stadtbahn erzielt. Einige Linien wurden zu Durchmesserlinien zusammengefasst, wodurch neue Direktverbindungen entstanden.
2. Neue Verbindung im Bielefelder Osten: Zwischen den Stadtbezirken Heepen, Stieghorst und Sennestadt sowie der Nachbargemeinde Schloß Holte (Anschluss Sennebahn) wurde eine neue Tangentiallinie eingeführt.
3. Taktverdichtung zwischen Bielefeld, Leopoldshöhe und Bad Salzuffen: Durch eine Neustrukturierung der Busverbindungen konnte das Fahrtenangebot erhöht werden.
4. Taktverdichtung zwischen Bielefeld und Werther auf 15-Minuten-Takt werktags.
5. Neue Liniennetzkonzepte mit Verknüpfung zwischen Bus und Sennebahn am Bahnhof Sennestadt: Anpassung der Buslinien an die neuen und verdichteten Taktzeiten der Sennebahn nach erfolgtem Ausbau der Strecke. Einführung eines neuen Angebotskonzeptes in Richtung Dalbke, Stukenbrock, Heideblümchen und Schloß Holte.
6. Taktverdichtung zwischen Babenhausen Süd/Schildesche und Jöllenbeck.
7. Angebotsverdichtung auf den Hauptlinien in den Tagesrandlagen und am Wochenende
8. Inbetriebnahme zusätzlicher sharing-Angebote sowie des on-demand-Systems Anton unter dem Namen flowBie.

1.3.4 Mobilitätsnachfrage

Für die Nachfrage in der gesamten Mobilität in Bielefeld bestehen folgende Quellen:

1.3.4.1 Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2017

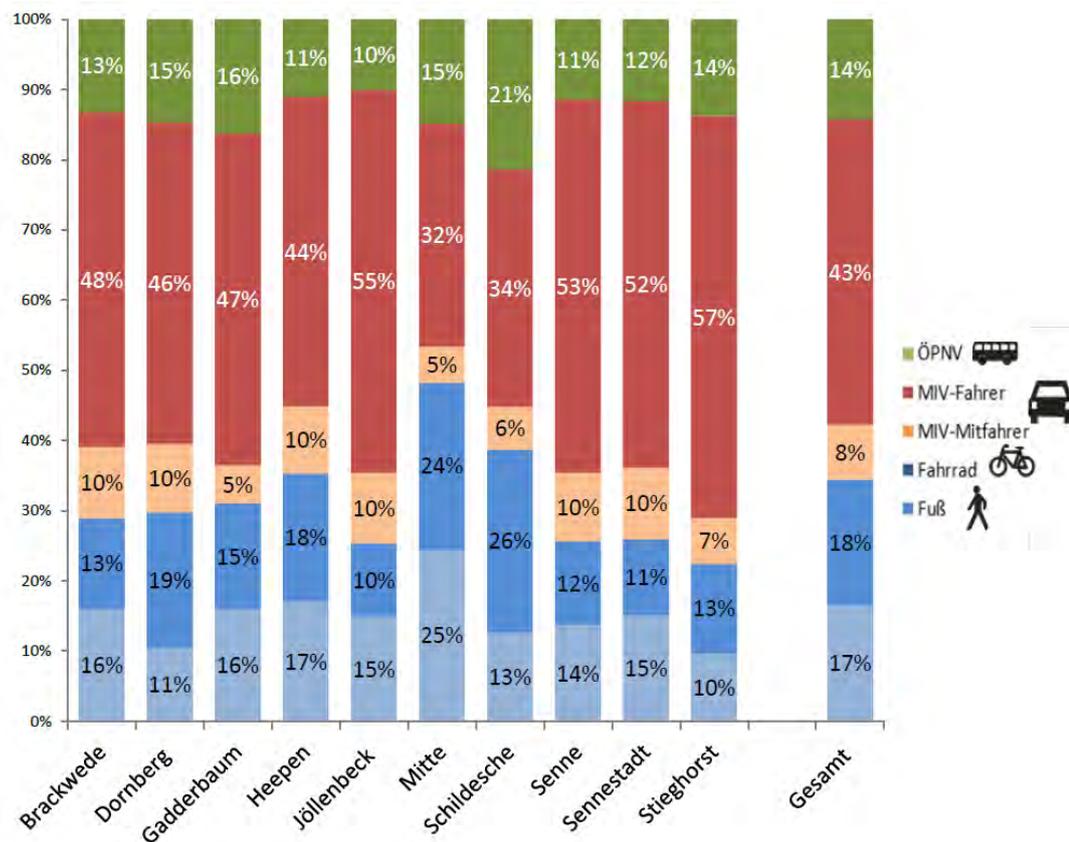
Zur Erfassung des Mobilitätsverhaltens in Bielefeld wurde 2017 eine Haushaltsbefragung³ durchgeführt, die mit der Haushaltsbefragung 2010 verglichen werden konnte.

Die Gesamtwegezahl je Einwohner liegt unverändert bei 3,4 Wegen pro Tag. Es zeigte sich, dass der Anteil des Radverkehrs in diesem Zeitraum um drei Prozentpunkte auf 18% gestiegen ist. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegt jedoch konstant bei etwa 50%.

³ Stadt Bielefeld – Haushaltsbefragung 2017 zur Mobilität in Bielefeld, Kurzfassung

Der Anteil der ÖPNV-Fahrten ist leicht zurückgegangen (von 16% auf 14%), wohl vor allem zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs.

Abbildung 1 zeigt den Modal Split für die Gesamtstadt und bezogen auf die einzelnen Stadtteile. Es wird deutlich, dass in den zentral gelegenen Stadtteilen Mitte und Schildesche der MIV-Anteil deutlich niedriger ist als im Durchschnitt der Stadt und dort auch der Anteil der Rad- und Fußwege der höchste ist. Schildesche mit seinen drei Stadtbahnästen hat einen weit überdurchschnittlichen ÖPNV-Anteil von 21%. Das ÖPNV-Angebot in Mitte ist ebenfalls weit überdurchschnittlich gut ausgebaut, hier werden jedoch aufgrund der kurzen Wege und der Innenstadtlage viele Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad erledigt, was zu einem nur leicht überdurchschnittlichen ÖPNV-Anteil mit 15 % führt. In den Stadtteilen im Außenbereich der Stadt, zum Beispiel in den nicht durch die Stadtbahn erschlossenen Stadtbezirken Heepen, Jöllenbeck, Senne oder Sennestadt, ist dagegen ein unterdurchschnittlicher ÖPNV-Anteil und der höchste MIV-Anteil zu verzeichnen, auch der Fuß- und Radverkehr sind hier mit Ausnahme von Heepen weit unterdurchschnittlich ausgeprägt.



Quelle: Stadt Bielefeld Haushaltsbefragung 2017 zur Mobilität in Bielefeld, Kurzfassung, S.13

Abbildung 1: Modal Split stadtteilspezifisch

Bei der Auswertung der Wegezwecke zeigt sich, dass der Anteil der Arbeitswege mit 24% zwar der höchste ist, aber dicht gefolgt wird von den Freizeitwegen (22%) und

den Einkaufswegen (18%). Die größte Bedeutung als Ziel für Wegeverflechtungen ist das Zentrum Bielefelds.

1.3.4.2 Fahrgastzahlen im ÖPNV

Seit Einführung der Stadtbahn im April 1991 ist ein kontinuierlicher Anstieg der Fahrgastzahlen zu verzeichnen. Überproportionale Steigerungen waren auf der Verlängerung der Stadtbahn nach Stieghorst und zur Universität zu verzeichnen. Das Verkehrsunternehmen moBiel verzeichnete Ende 2018 knapp 60,1 Mio. Fahrgäste/Jahr, wovon 58% der Fahrgäste das Stadtbahnnetz benutzt haben⁴. Infolge der Corona Pandemie wurden im Jahr 2020 ca. 44 % bezogen auf 2019 befördert.

1.4 Organisation und Unternehmensstrukturen des ÖPNV

Die Stadt Bielefeld hat als zuständige örtliche Behörde gemäß Art. 2c der EU VO 1370 in einem Betrauungsbeschluss die ÖPNV-Linien, für die sie zuständig ist, der moBiel GmbH die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auferlegt.⁵

Für ein- und ausbrechende Verkehre und Regionalbusverkehre bestehen unterschiedliche Kooperationen mit den umgebenden Landkreisen im Sinne von gemeinsamen Verkehrsverträgen oder hinsichtlich der Zahlung von Ausgleichsleistungen. Mit Gültigkeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages werden mit allen direkten ÖPNV-Nachbaraufgabenträgern (mhv, VVOWL, KVG Lippe) entsprechende Delegationsvereinbarungen vorliegen.

In Zusammenarbeit mit dem Nachbaraufgabenträger mhv wurde mittels einer Delegationsvereinbarung die Zuständigkeit auf die Stadt Bielefeld übertragen. Diese umfasst das Linienbündel E1 Herford - Bielefeld mit den Linien 53, 54, 56, 99, 101, 156, 352, 353 und den Nachtbuslinien N8 und N12.

Die Stadt Bielefeld ist für die Bestellung und Finanzierung einzelner Leistungen des Linienbündels Gütersloh-Südost einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung mit dem Kreis Gütersloh, dem Kreis Lippe und dem Nahverkehrsverbund Paderborn beigetreten. Dieses Linienbündel umfasst für das Bielefelder Gebiet die Linien 80.2 und 83.

Im Linienbündel Gütersloh-Nord brechen die Linien 48, 59, 61, 62, 63, 68, 88 und 157 nach Bielefeld ein. Dieses Linienbündel wird ab dem 01.08.2021 von der Transdev Service West GmbH bedient. Bis zum 31.07.2021 wurde das Linienbündel von der BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH gefahren.

⁴ moBiel: Jahresabschluss 2018; Abruf auf Homepage moBiel <https://www.mobiel.de/news/jahresabschluss-2018/> am 05.11.2019

⁵ Gesamtbericht 2017 nach Art.7(1) der EU-VO 1370/2007 für die Stadt Bielefeld

Aus dem Kreis Lippe fahren die Linien 350 und 351 im Linienbündel Lippe I nach Bielefeld hinein. Es besteht seit dem 07.01.2021 ein Verkehrsvertrag der KVG Lippe mit der go.on Gesellschaft für Bus- und Schienenverkehr mbH. Bis zum 06.01.2021 hat die BVO Busverkehr Ostfalten GmbH die entsprechenden Linien gefahren.

Für die Linie 87 Gütersloh - Bielefeld besteht ein Kooperationsvertrag mit dem Busunternehmen Oester Barkey unter der Betriebsführerschaft der moBiel GmbH.

Für alle Stadtbahnlinien liegt die Konzessionen bei moBiel.

Ast-Verkehre und der On-Demand-Service werden von moBiel betrieben.

1.5 Finanzierung des ÖPNV

Das Defizit des ÖPNV wird von der Stadt Bielefeld getragen. Wege der Finanzierung ergeben sich gemäß dem ÖPNV-Gesetz des Landes NRW (ÖPNVG NRW) hinsichtlich folgender Pauschalen und Zuwendungen:

- zur allgemeinen Förderung der Betriebskosten im ÖPNV,
- zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs,
- zur allgemeinen Förderung von Investitionen im ÖPNV,
- für ÖPNV-Investitionen im besonderen Landesinteresse sowie
- für sonstige Zwecke des ÖPNV.

Die Höhe der für die Förderung des ÖPNV zur Verfügung stehenden Mittel des Landes bemisst sich nach dem jeweiligen Haushaltsplan. Zweckgebundene Mittel des Bundes, insbesondere nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes, dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie dem Entflechtungsgesetz werden im Rahmen der Zweckbestimmungen weitergeleitet.

Die kommunalen Aufgabenträger verfügen im gesetzlichen Rahmen unmittelbar über die Mittel zur allgemeinen Betriebskostenförderung und zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs.

Zur Betriebskostenförderung gewährt das Land nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW eine Pauschale auf der Grundlage von Betriebsleistungen, Einwohnerzahl und Fläche. Von dieser Pauschale müssen mindestens 80% an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden. Maximal 20 % des Betrages können von den kommunalen Aufgabenträgern für Zwecke des ÖPNV verwendet werden.

Die Stadt Bielefeld gibt den Betrag für die Verkehrsunternehmen an moBiel weiter. Einen kleinen Anteil erhält das Verkehrsunternehmen transdev für die von der Stadt Bielefeld hinzubestellten Fahrten im Linienbündel Gütersloh Südost (Linien 80.2 und 83).

Von den verbleibenden 20 % werden überwiegend Baumaßnahmen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltstellen gezahlt. Einen Teil verwendet die Stadt Bielefeld für Planungs-, Personal- und Sachkosten.

Der Ausgleich für die Beförderung von Personen im Ausbildungsverkehr ist in § 11a des ÖPNVG NRW geregelt. Die Aufgabenträger leiten mindestens 87,5 % der Mittel an die vor Ort tätigen öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen weiter. Damit erfolgt ein Ausgleich zu den Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit rabattierten Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Linienverkehr entstehen.

Bis zu 12,5 % der Ausbildungsverkehr-Pauschale können die Aufgabenträger zur Finanzierung von Maßnahmen verwenden, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie der Qualitätsverbesserung im Ausbildungsverkehr dienen. Sie können diesen Teil der Mittel aber auch für die mit der Abwicklung der Pauschale verbundenen Aufwendungen einsetzen oder hierfür diskriminierungsfrei an Dritte weiterleiten.

Die Stadt Bielefeld leitet seit 2016 per Ratsbeschluss ca. 97,5 bis 98,5 der Ausbildungsverkehrspauschale an die Verkehrsunternehmen weiter. In der Regel werden lediglich 1,5 % bis 2,5 % für Sach- und Personalkosten verwendet.

Infrastrukturförderung:

Ab 2020 entfallen die Kompensationszahlungen nach dem Entflechtungsgesetz. Die Länder erhalten hierfür einen Ausgleich, so werden die Mittel durch Landesmittel ersetzt und nach §12 ÖPNVG NRW eingesetzt.

1.6 Zusammenfassung

In den vorgenannten Erläuterungen zu den rechtlichen Grundlagen, der ÖPNV-Finanzierung in NRW sowie die Maßnahmen aus den Nahverkehrsplänen der Nachbaraufgabenträgern mhv, KGV Lippe (kein aktueller NVP vorhanden) und VVOWL sowie dem NWL als Aufgabenträger des SPNV ist deutlich geworden wie komplex die Grundstruktur im Öffentlichen Verkehr aufgebaut ist. Dieser Sachverhalt verdeutlicht jedoch auch, dass ein Nahverkehrsplan immer nur ein rein strategischer Rahmenplan sein kann, in dem die dort enthaltenden Maßnahmen oberflächlich beschrieben werden. Mit Genehmigung des Nahverkehrsplans der zuständigen Aufsichtsbehörde können dann anschließend die Maßnahmen in eine konkrete Umsetzung überführt werden und, insofern sinnvoll, mit diversen Beteiligten (Bürger, Aufgabenträgern, etc.) diskutiert und optimiert werden.

2 Anforderungen an den ÖPNV

Das nachfolgende Kapitel umschreibt die in der Aufstellung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigenden Ziele und Anforderungen gemäß der Mobilitätsstrategie 2030 und dem Anforderungsprofil.

2.1 Ziele der Stadt Bielefeld

Der öffentliche Nahverkehr in Bielefeld weist bereits heute einen hohen Standard auf, der weiterentwickelt werden soll. Ein besonderer Fokus liegt in der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit und der Umsetzung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2030.

Die Stadt Bielefeld verfolgt das Ziel, langfristig den Anteil des Umweltverbundes am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich zu erhöhen. Dazu ist insgesamt eine stärkere Abstimmung zwischen ÖPNV und Stadtentwicklung erforderlich. In einem Prozess mit verschiedenen Beteiligten aus lokaler Wirtschaft und Verwaltung wurde im Zeitraum 2017 bis 2018 ein SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) erarbeitet, um eine nachhaltige urbane Mobilität zu fördern. Mit der „Mobilitätsstrategie Bielefeld“⁶ wurde hierfür eine umfängliche Bestandsaufnahme der Bielefelder Mobilität durchgeführt und ein Leitbild für die Entwicklung der Mobilität bis zum Jahr 2030 erarbeitet.

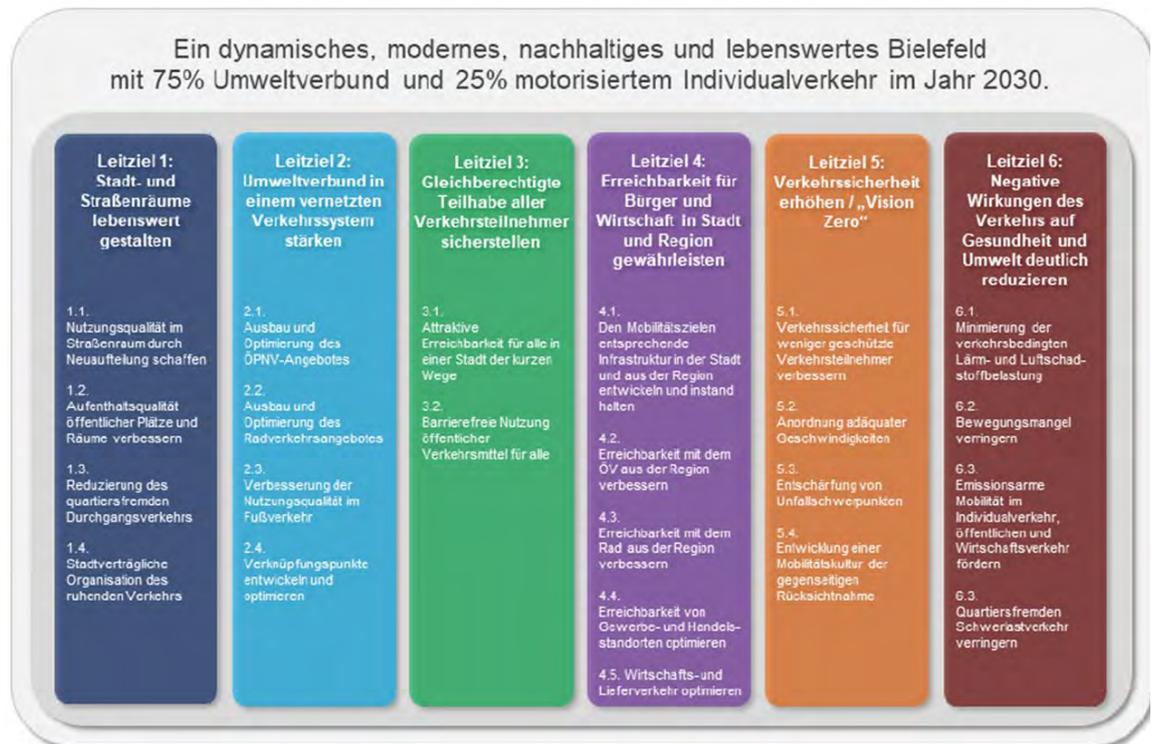
Dort ist das Ziel formuliert, bis 2030 den Umweltverbund von heute ca. 49 % auf 75 % am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern. Für den öffentlichen Nahverkehr kann davon das Ziel abgeleitet werden, dass der laut der Haushaltsbefragung 2017 bestehende ÖPNV-Anteil von etwa 14 % aller Fahrten deutlich erhöht werden muss. Eine Verbesserung der Angebote im ÖPNV sollte dabei möglichst darauf abzielen, Fahrgäste aus dem Bereich der heutigen MIV-Nutzer zu gewinnen.

In dem strategischen Plan wurden sechs Leitziele formuliert, denen unterschiedliche Maßnahmen zugeordnet wurden, um das Modal-Split-Ziel zu erreichen. Hieraus leiten sich auch die Planungsziele für den Nahverkehrsplan, insbesondere des Visionsszenarios, ab (siehe Abbildung 2).

Für den Öffentlichen Verkehr und den Nahverkehrsplan sind hierbei vor allem folgende Leitziele relevant:

- 2.1 Ausbau und Optimierung des ÖPNV-Angebots
- 2.4 Verknüpfungspunkte entwickeln und optimieren
- 3.2 Barrierefreie Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für alle
- 4.2 Erreichbarkeit mit dem ÖV aus der Region verbessern
- 6.3 Emissionsarme Mobilität fördern

⁶ Stadt Bielefeld: Mobilitätsstrategie Bielefeld, Rupprecht Consult Forschung und Beratung GmbH, Mai 2018



Quelle: Mobilitätsstrategie Bielefeld, S. 33

Abbildung 2: Leitbild für die Mobilität in Bielefeld

2.2 Anforderungsprofil

Bereits Ende 2017, vor Beginn der inhaltlichen Bearbeitung des Nahverkehrsplans, hat die Stadt Bielefeld ein Anforderungsprofil erarbeitet, das von Interessenverbänden kommentiert und anschließend von den politischen Gremien beschlossen wurde und als Grundlage für den Nahverkehrsplan dient.

Mit der Festlegung des Anforderungsprofils als Basis für den Nahverkehrsplan und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖPNV wird die Grundlage für die Definition von Maßnahmen geschaffen sowie die Vorgabe für die vom Verkehrsunternehmen einzuhaltenden Mindestanforderungen getroffen.

Die Kriterien und die Mindeststandards beinhalten mindestens das Niveau des bisherigen ÖPNV-Angebots, ergänzt um neue Erkenntnisse für Optimierungen im Angebot und im Betrieb, wie stringente Taktung in allen Stadtgebieten. Des Weiteren gehen Erfordernisse an Qualitätskriterien ein, die zur Umsetzung der Barrierefreiheit sowie eines einheitlichen Standards an Komfortmerkmalen im Stadtgebiet dienen.

Im Anforderungsprofil werden auch die Standards für die barrierefreie Ausgestaltung definiert, das Ausbauprogramm hingegen wird in Kapitel 10 des Nahverkehrsplanes dargestellt.

Für die einzelnen Merkmale werden Standards definiert, um die angestrebte ÖPNV-Qualität festzulegen und um Maßnahmen für den Nahverkehrsplan abzuleiten.

Viele Standards lassen sich anhand von Messgrößen beschreiben, wie zum Beispiel die Bedienungshäufigkeit anhand von Taktungen oder die Erschließung anhand von Einzugsradien.

Andere Merkmale wie Barrierefreiheit, Haltestellen- und Fahrzeugausstattung sowie Vorgaben für die Informationsmedien lassen sich vorwiegend qualitativ und anhand von Ausstattungs- und Organisationsmerkmalen beschreiben.

Das Anforderungsprofil wurde 2017 mit entsprechenden Fachverbänden und wichtigen Akteuren abgestimmt und am 29. Mai 2018 im Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt und beschlossen. Die aus dieser Beteiligung resultierenden Anregungen und Vorschläge wurden soweit zielführend und realisierbar aufgenommen.

Gegliedert ist das Anforderungsprofil in neun Kapitel, die sich folgenden Themen widmen:

1. Netzanforderungen: Hier werden die quantitativ messbaren Standards zu Erschließung, Verbindung und Bedienung definiert.
2. Barrierefreiheit: Neben dem rechtlichen Rahmen und der Ausgangssituation werden grundsätzliche Mindeststandards festgelegt.
3. Fahrzeuge: Für Stadtbahnfahrzeuge und Busse werden die Standards zu Umwelt, Komfort, Barrierefreiheit und Information definiert.
4. Infrastruktur: In diesem Kapitel werden grundsätzliche Standards zu Sicherheit und Instandhaltung definiert sowie die Ausstattung von Stadtbahn- und Bushaltestellen vorgegeben.
5. Betrieb: Grundsätze zum Betriebsablauf werden hier definiert wie Störungs- und Betriebsmanagement, Organisation zur Anschlusssicherung, Technische Ausstattung und Vorgaben zur Pünktlichkeit.
6. Personal: Hier werden Dienstkleidung, Fach- und Sprachkenntnisse sowie technische Fähigkeiten gefordert.
7. Information, Vertrieb, Kommunikation und Service: Hier werden unter anderem Vorgaben zu Kundenzentren definiert sowie die technische Ausstattung für die Informationsmedien und Vertriebswege vorgegeben.
8. Mitwirkung des Betreibers: Das Kapitel beinhaltet Vorgaben zur Teilnahme an Marktforschung, Beteiligungsverfahren sowie Qualitätsmanagement.
9. Qualitätskriterien und Sozialstandards für das Fahr- und Servicepersonal: Dies beinhaltet abschließend Vorgaben für die Entgelte nach Tarifverträgen und weitere Sozialstandards sowie Regelungen zur Fremdvergabe.

Das Anforderungsprofil ist im Anlagenband vollständig aufgenommen.

2.3 Zusammenfassung

Die beiden vorgenannten Erläuterungen zur Mobilitätsstrategie 2030 und dem Anforderungsprofil zeigen sehr gut auf, welche Grundlagen bei der Erstellung dieses Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden müssen. Es wird deutlich, dass mit dem Ziel der Mobilitätsstrategie 2030 und der Spezifizierung mit Leitziele der ÖPNV maßgeblich zur Erreichung des Ziels 75 % Modal Split-Anteil im Umweltverbund beitragen muss. Aufbauend auf den sehr hohen Anforderungen des Anforderungsprofils an den (täglichen) Betrieb, Fahrzeuge, Personal und Service kann gewährleistet werden, dass der ÖPNV in Bielefeld auch weiterhin auf einem hohen Niveau verkehrt und weiterhin zielgerichtet ausgebaut werden muss.

3 Status Quo des Nahverkehrs in Bielefeld

Das nachfolgende Kapitel analysiert die bisherige Umsetzung der Maßnahmen aus dem letzten von der Stadt Bielefeld erstellten Nahverkehrsplan aus 2007. Getrennt nach Maßnahmenumsetzung im Stadtbahn- und Busbereich wird ein Abgleich der umgesetzten Maßnahmen durchgeführt und begründet, sollte eine Maßnahme nicht umgesetzt worden sein. Weiterhin erfolgt der Vergleich zwischen den bisherigen betrieblichen Faktoren wie Einhaltung der Erschließungsqualität, Bedienungshäufigkeit oder Verbindungsqualitäten und dem in 2018 beschlossenen Anforderungsprofil (Kapitel 2.2), und damit dem heutigen Fahrplanangebot. Das Kapitel schließt mit einer Betrachtung auf die Wirkung der Angebote im ÖPNV.

3.1 Umsetzung des Nahverkehrsplanes 2007

Die im Nahverkehrsplan 2007 auf Basis der dort erstellten Mängelanalyse erarbeitete Angebotskonzeption wurde bis 2016 weitestgehend umgesetzt.

Der Handlungsrahmen und das Umsetzungskonzept des 2. Nahverkehrsplanes der Stadt Bielefeld sah die Umsetzung der nachfolgend genannten wesentlichen Maßnahmen bzw. Handlungsleitlinien der Konzeption des Stadtbahn- und Busnetzes im angegebenen Umsetzungshorizont vor. Diese wurden rückblickend ergänzt um die Informationen

✓ = umgesetzt

✗ = nicht umgesetzt

(...) Umsetzung unter einer anderen Liniennummer / Endstelle / Haltestellenname

3.1.1 Stadtbahn

Hier dargestellt werden Maßnahmen in Bezug auf Streckenverlängerungen. Die Baumaßnahmen in Bezug auf die Barrierefreiheit werden im entsprechenden Kapitel behandelt:

- ✓ Verlängerung der **Stadtbahnlinie 2** von der heutigen Endhaltestelle Milse bis Milse Ost (Altenhagen);
vorgesehener Umsetzungszeitpunkt gemäß NVP 2007: mittelfristige Umsetzung; Die Inbetriebnahme ist im Dezember 2015 erfolgt.
- ✓ Für die Stadtbahnverlängerung der Linie 1 nach Sennestadt wurde Ende 2019 die Vorplanung auf der L 756 als Hochflursystem vorgestellt. Die Planung innerhalb der Sennestadt steht noch aus. Für die Streckenführung innerhalb der Sennestadt wurden in einem Prozess mit Beteiligung der Bürger vier verschiedene Varianten erarbeitet. Zurzeit wird die Vorzugsvariante ermittelt. In 2021 soll die Vorplanung für den kompletten Planungsabschnitt finalisiert werden. Ab Anfang 2022 soll die Entwurfsplanung für die gesamte Strecke beginnen.
- ✓ Für die Stadtbahn Hillegossen läuft derzeit eine Machbarkeitsstudie mit Prüfung der Verlängerungsoptionen über Stieghorst (Linie 3) oder Sieker (Linie 2).

- ✓ Angebotskonzeption Stadtbahn: In Anlehnung an das Plus-Konzept des 2. Nahverkehrsplanes wurde das Fahrtenangebot der Stadtbahn an täglich mindestens bis 23 Uhr bzw. am Wochenende sowie vor Feiertagen bis Betriebsschluss sowie am Sonntagmorgen auf 15-Minuten-Takt verdichtet.
- ✓ Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 zum neuen Hochschulcampus Bielefeld wurde im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Bielefeld am 8.7.2010 vom Rat der Stadt Bielefeld beschlossen. Hier besteht mittlerweile Baurecht, der Baubeginn ist für 2022 vorgesehen.
Die Verlängerung der Stadtbahn ins Quartier Dürkopp Tor 6 wurde im Juli 2019 in Betrieb genommen.
- ✗ Das Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der **Stadtbahnlinie 3** von der heutigen Endhaltestelle Babenhausen Süd bis Theesen wurde zwischenzeitlich eingestellt.
- ✗ Die Planungen zur Trasse der Niederflur-Stadtbahn-Linie Mitte – Radrennbahn – Heepen wurden nach einem ablehnenden Meinungsbild der Bevölkerung im Jahr 2014 abgebrochen.

3.1.2 Bus

- ✗ Neue Verknüpfung einiger Buslinien in der **Innenstadt**:
 - ✗ Linie 24: Dornberg – Jahnplatz – Baderbach
 - ✗ Linie 27: Sieker – Jahnplatz – Siegfriedplatz
 - ✗ Linie 29: Schildhof – Jahnplatz – Schildesche – Baumheide
 - ✗ Linie 33: Sieker – Stieghorst – Heepen – Baumheide.
- ✓ Linie 369: Linienführung in der Innenstadt über Spindelstraße und Otto-Brenner-Str. ab Ende Mai 2021.
- ✓ Erschließung der Straße **Blackenfeld** durch die Linie 101 auf dem Linienweg zwischen Schildesche – Brake – Herford
vorgesehener Umsetzungszeitpunkt gemäß NVP 2007: kurzfristige Umsetzung.
- ✓ Einrichtung einer **Osttangente** (Linie 30) zusammen mit der Neuordnung des Liniennetzes in Brake und Milse, Einrichtung einer neuen Verbindung nach Oerlinghausen und Verlängerung der Linie 35 nach Schloß Holte:
 - ✓ Linie 30: Brake – Milse – Baumheide – Heepen – Stieghorst – Senne-stadt.
 - ✗ Linie 32: Sieker – An den Gehren; z.T. Ersatz durch die Linien 30, 34 (fährt weiterhin als Linie 32 Sieker – Stieghorst im 60-Min-Takt, Ergänzung durch die Linie 34 im Lipper Hellweg).
 - ✓ Linie 33: Sieker – Stieghorst – Heepen; Ersatz durch Linien 29 und 30 (umgesetzt mit Linien 27 und 30 z.T. Linie 33 verkehrt Sieker – Stieghorst – Heepen – Milse)
 - ✓ Linie 50: Heepen – Altenhagen – Milse (als verlängerte Linie 33 umgesetzt)

- ✓ Linie 51: Schildesche – Brake; Ersatz durch die Linien 30 und 50 (als Linienkonzept 51/101 und Linie 30 umgesetzt, Linie 51 stündlich bis Milse verlängert).
- ✓ Linie 35: Sieker – Lämershagen – Sennestadt – Heideblümchen – Schloß Holte Bahnhof (als Linienkonzept 32, 34, 30, 47 umgesetzt)
- ✓ Linie 36: Sieker – Lipper Hellweg – Oerlinghausen (als Linie 34 umgesetzt)

Vorgesehener Umsetzungszeitpunkt gemäß NVP 2007: mittelfristige Umsetzung

- ✓ Erschließung des Bereichs **Bollstraße** durch die Verlängerung der Linie 138 wurde im Oktober 2007 umgesetzt. Ab 01.08.2021 werden im Abendverkehr und Sonntag vormittags zusätzliche Fahrten angeboten (Schließung der Betriebslücken).

vorgesehener Umsetzungszeitpunkt gemäß NVP 2007: kurzfristige Umsetzung

- ✗ **Asttausch** zwischen den Linien 35 und 37 in Sennestadt (Altmühlstraße / Bleicherfeldstraße) zur besseren Anbindung des Bahnhofes Sennestadt
vorgesehener Umsetzungszeitpunkt gemäß NVP 2007: kurzfristige Umsetzung.
- ✓ Neuordnung des **Brackweder** Busliniennetzes
 - ✗ Verlängerung der Linien 80, 83 und 94 vom Stadtring bis Brackwede Bahnhof
 - ✗ Neue Endhaltestelle der Linie 82 am Krankenhaus Rosenhöhe und Führung über Dalbke (z.T. als Linie 46 ab Bahnhof Sennestadt über Sprungbachstr., Schlinghofstr. umgesetzt)
 - ✓ Linie 116: Idunastraße – Quelle – Brackwede – Quellenhofweg – Bethel (als Linie 121 umgesetzt)
 - ✓ Linie 117: Senne – Schillingshof – Windelsbleiche – Brackwede – Sieker (als Linie 36 umgesetzt)
 - ✓ Linie 119: Ummeln – Südwestfeld – Brackwede – Gadderbaum – Jahnplatz (als Linie 28 umgesetzt)
 - ✓ Einstellung der Linie 114; Ersatz durch die Linie 117 (als Linie 36 umgesetzt)
 - ✓ Einstellung der Linie 118; Ersatz durch die Linie 119 und 117 (durch die Linien 28 und 36 umgesetzt).

Vorgesehener Umsetzungszeitpunkt gemäß NVP 2007: kurzfristige Umsetzung

Die Änderungen der letzten Fahrplanwechsel griffen das Umsetzungskonzept weitgehend auf und sind hier chronologisch aufgeführt:

3.1.3 Liniennetz Bus und Stadtbahn

- **Seit 10/2007: Neuordnung Brackweder Buslinienetz**

- ▶ Linie 28 ersetzt die Linien 116, 118, 119:
Kesselbrink – Jahnplatz – Bethel – Gadderbaum – Brackwede – Südwestfeld – Ummeln
(ab 06/2010 fährt die Linie 28 verlängert bis Stiftung Ummeln)
- ▶ Linie 36 ersetzt die Linien 114 und 118:
Sieker – Brackwede – Windelsbleiche – Schillingshof – Senne
- ▶ Linie 121 ersetzt Linie 116
Brackwede – Quelle (ab Mai 2008: Bethel – Brackwede – Quelle)
- ▶ Linie 87 fährt über Ummeln, Am Specksel
- ▶ Linie 95 fährt in Randlagen / an Sonn- und Feiertagen über Heidekamp
- ▶ Linien 123 und 128 ersetzen im Abendverkehr Brackwede die Linien 218 und 219.
- ▶ **Seit 10/2007: Neuerschließung Bollstraße, Ergänzungen im Stieghorster Liniennetz**
 - ▶ Linie 138 verlängert bis Ubbedissen Ost / Bollstraße;
 - ▶ Ergänzung Haltestelle Sternwarte in Ubbedissen.
- ▶ **Seit 10/2007: Neuerschließung des Bereiches Blackenfeld**
 - ▶ Linie 101 erschließt das Blackenfeld in Vilsendorf.
- ▶ **Bahnsteigausbau Stadtbahn**
 - ▶ Seit 08/2008: barrierefreie Endstelle Milse
 - ▶ Seit 10/2009: barrierefreie Endstelle Sieker;
 - ▶ Seit 09/2010: Hochbahnsteige Mozartstraße, Prießallee.
- ▶ **Seit 10/2010: Ausweitung des Angebotes im Frühverkehr (Sa, So, an Feiertagen ab 5 Uhr):**
 - ▶ N2 nach Jöllenbeck
 - ▶ N3 nach Brake
 - ▶ N5 über Auf dem Busch
 - ▶ N7 über Windelsbleiche – Ummeln
- ▶ **Seit 06/2011: Einrichtung der Osttangente mit Neuordnungen im Liniennetz**
 - ▶ Linie 30: Brake – Baumheide – Heepen – Stieghorst – Sennestadt – Heideblümchen (ersetzt die Linien 33 und 35)
 - ▶ Linie 34: Sieker – Lipper Hellweg - Oerlinghausen – Stukenbrock (neue Linie, ergänzt die Linie 32 im Lipper Hellweg)

- ▶ Linie 39: Oerlinghausen Bahnhof – Oerlinghausen – Lipperreihe - Senne-
stadt – Sennestadt Bahnhof, (ersetzt die Linie 38, 738)
- ▶ Linie 27: von Schildesche verlängert bis Baumheide (statt Linie 33)
- ▶ Linie 33: Sieker – Stieghorst – Heepen – Altenhagen – Milse (Übernahme
der Linie 51)
- ▶ Linie 38 Stieghorst – Oerlinghausen Marktplatz / Oerlinghausen Bahnhof
(Übernahme des Linienweges Oerlinghausen – Lipperreihe – Sennestadt
durch Linien 39)
- ▶ Linie 51 Bedienung des Gewerbegebietes Grafenheide, abgestimmtes Kon-
zept Schildesche – Brake mit Abfahrten alle 20 Minuten mit den Linien 51
und 101 ab Schildesche.
- ▶ **Seit 06/2011: Neuerschließung des Bereiches Auf dem Busch**
 - ▶ Linie 131 Bedienung des Wohngebietes Auf dem Busch, Gewerbegebiet W.-
Werning-Str. und Potsdamer Straße (nur Hauptverkehrszeiten).
- ▶ **Ergänzende Maßnahmen im Busliniennetz**
 - ▶ Seit 2010: neue Haltestelle Jahnplatz Nord in der Fr.-Ebert-Straße für die Li-
nien 350, 351, 369
 - ▶ Seit 12/2011: neue Haltestelle Boge auf der Linie 54 in Jölllenbeck
 - ▶ Seit 11/2012: Linie 24 fährt bis zur neuen Endstelle Vulsiekshof
 - ▶ Seit 10/2012: Linie 36 bedient das Wohngebiet Breipohls Hof;
 - ▶ Seit 10/2012: Linie 36, 94: räumliche Verknüpfung zur Sennebahn am
Haltepunkt Bielefeld Senne mit der neuen Haltestelle Wächterstraße
 - ▶ Seit 10/2013: neue Haltestelle Am Niedermeyers Feld auf der Linie 369 (Ge-
werbegebiet Erdbeerfeld)
- ▶ **Seit Januar 2013: Vergabe der Linien 350/351 von der KVG Lippe an die
BVO**

Neues Netzkonzept Bad Salzuflen, Leopoldshöhe, Oerlinghausen Bahnhof
mit alternierendem Umstieg bzw. Direktfahrten zwischen den Nachbarorten
- ▶ **Seit 06/2014: Neues Buskonzept Jölllenbeck**
 - ▶ 10-Minuten-Takt zwischen Babenhausen Süd und Jölllenbeck mit Linien 54,
56 und 154, 30-Minuten-Takt im Abendverkehr
 - ▶ 20-Minuten-Takt zwischen Schildesche und Jölllenbeck auf der Linie 155,
30-Minuten-Takt im Abendverkehr (60-Minutentakt an Sonn- und Feiertag-
en)
 - ▶ neue Haltestelle Heimathaus in der Amtsstraße Jölllenbeck für die Linie 155

➤ **Seit 10/2015: Neues Netzkonzept Bielefeld - Gütersloh**

- Verändertes Konzept auf den Linien 87/95 über Isselhorst in Abstimmung mit dem Stadtverkehr Gütersloh

➤ **Seit 06/2015: Netzkonzept im Bereich Sennestadt – Schloß Holte / Stukenbrock**

- Linien 46/47 Sennestadt Bahnhof – Sennestadthaus – Dalbke – Stukenbrock Kühler Grund / Schloß Holte Bahnhof / mit Anschluss an die veränderten Fahrzeiten der Sennebahn am Bahnhof Sennestadt; Veränderungen von Fahrwegen und Fahrzeiten auf den Linien 30 (Verkürzung auf den Abschnitt Brake – Heideblümchen), 37 (angepasste Zeitlage), 39 (Verkürzung auf den Linienabschnitt Oerlinghausen Bahnhof – Sennestadthaus) und 82 (Reduktion des Angebotes auf schulbezogene Fahrten Stukenbrock – Brackwede)
- Integration der Linie 235 in die Linie 135.

➤ **Seit 10/2015: Angebotsanpassungen im Busnetz**

- Neue Haltestellen: Bleicherfeldstr./Brücke, Dalbker Straße, Fechterweg
- Entfallende Haltestellen: Bleicherfeldstraße, Kordbarlag, Klasheide.

Seit 12/2015: Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 nach Altenhagen

- Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 nach Altenhagen mit den Hochbahnsteigen Altenhagen und Buschbachtal.

➤ **Ergänzungen und Anpassungen im Busnetz**

- Seit 08/2016: zusätzliche Haltestelle Dornberg Sportplatz
- Seit 08/2016: zusätzliche Haltestelle Dresdener Straße
- Seit 08/2016: Mitbedienung der Haltestellen Albertstraße und Hedwigstraße in Quelle einheitlich von allen Linien in allen Richtungen (121 und N14).
- Seit 01/2017: Stabilisierung des Fahrplanes der Linie 28 (veränderte Taktlagen und Fahrzeiten) mit ständiger Bedienung Südwestfeld in Fahrtrichtung Ummeln.

➤ **Neubau des Verknüpfungspunktes Bahnhof Sennestadt**

- Seit 07/2017: Endpunkt der Linien 46/47 am im Bau befindlichen Verknüpfungspunkt Bahnhof Sennestadt seit Fertigstellung des Kreisverkehrsplatzes, Rücknahme der betrieblichen Wendefahrt der Linien 46/47 durch das Gewerbegebiet Dunlopstraße.

➤ **Seit 10/2017: Weitere Ergänzungen und Anpassungen im Busnetz**

- Führung der Buslinie 37 Sennestadt Zentrum – Eckardtsheim über den neuen Verknüpfungspunkt Sennestadt Bahnhof
- Einstellung des Abschnitts Württemberger Allee – Waldfriedhof der Linie 135.

- **Seit 06/2018: neue Linien über Petristraße und zur Fachhochschule**
 - Neue Linie 23 Jahnplatz – Kesselbrink – Petristraße – Radrennbahn
 - Verlängerung der Linie 31 bis zur Fachhochschule (ausgewählte Fahrten)
 - Zusätzlicher Halt Jöllenbeck Dorfstraße auf den Linien 54/55/154
- **Weitere Maßnahmen seit Herbst 2018**
 - Zusätzliche Haltestelle Schäferdreesch auf der Linie 24 in Hoberge (Umsetzung 10/2018)
 - 07/2019: Inbetriebnahme der Stadtbahnendhaltestelle Dürkopp Tor 6 (vorübergehend während der Baumaßnahme der Hochbahnsteige Marktstraße und Krankenhaus Mitte für die Linie 3, ab 12/2019 Endhaltestelle der Linie 4)
 - 11/2019 Inbetriebnahme On Demand-Verkehr Jöllenbeck
 - 12/2019: Inbetriebnahme der Hochbahnsteige Marktstraße und Krankenhaus Mitte auf der Linie 3
 - 01/2020: Inbetriebnahme der neuen Buslinie 236 zwischen Sieker und Rütli
 - 08/2020: neue Endhaltestelle Rudolf-Oetker-Halle der Linie 27
 - 04/2021: zusätzliche Fahrten zwischen Deciusstraße und Schildesche (Linie 31) zur Verbesserung der Anbindung des Freizeitgebietes Obersee
 - 05/2021: Inbetriebnahme Hochbahnsteig Sieker Mitte
 - 05/2021: Führung der Linie 369 über Spindelstraße

Die bedeutendste Maßnahme im Stadtbahnbereich war die Verlängerung der Linie 2 nach Altenhagen.

Im Busnetz brachten die Neuordnung der Bereiche Brackwede und Jöllenbeck sowie die Einführung der Osttangente die deutlichsten Angebotsverbesserungen bzw. Lückenschlüsse mit sich. Die Netzergänzungen in den Bereichen Bollstraße, Blackenfeld oder Auf dem Busch sowie in Senne (Breipohls Hof) brachten lokale Vorteile für die Menschen in diesen Gebieten. Weitere Netzergänzungen durch zusätzliche Haltestellen oder der Neubau von Endstellen (Stiftung Ummeln bzw. Vulsiekhof) und Verknüpfungspunkten (Sennestadt Bahnhof) komplettierten die stetigen Arbeiten an der Optimierung des Liniennetzes.

3.1.4 Angebots- und Betriebskonzepte

- **Seit 10/2007: Ausweitung Angebot im Abendverkehr im Stadtbahnbereich und Busbereich bis Betriebsschluss**
 - 15-Minuten-Takt auf den Linien 2 und 3 in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen
 - Linie 123 mit erweitertem Fahrtenangebot (morgens und abends)

- Ausdehnung der täglichen Abendverkehrsbedienung nach Quelle durch N14
- **Seit 06/2010: Ausweitung des Fahrtenangebotes in der SVZ**
auf den Linien
 - 51, 33, 37 (Zusatzfahrten abends Mo-Fr im Bereich um 20:00)
 - 94 (Zusatzfahrten zwischen Brackwede und Vormbrock bis 20:39 Uhr im 30-Min-Takt)
 - Ausweitung der AST-Gebiete Schildesche, Gadderbaum, Lämershagen
- **Seit 12/2011: Neubeschaffung und Einsatz leistungsfähigerer Vamos-Stadtbahnen**
 - Einsatz der neuen Stadtbahnwagen auf den Linien 2 und 4
 - Einsatz von Langzügen auf nachfragestarken Umläufen der Linie 1
- **Seit 10/2012: Ausweitung des Angebotes auf Hauptlinien bis 23 Uhr und Sonntagvormittag:**
 - Linie 2 Mo-Fr bis 23 Uhr und am Sonntagvormittag im 15-Min-Takt
 - Linie 26 Jahnplatz - Dürerstraße Mo-Fr bis 23 Uhr und am Sonntagvormittag im 15-Min-Takt
- **Seit 06/2013: Angebotsoptimierungen im Detail**
 - Führung des Abendverkehrs im Nachbarortsverkehr nach Oerlinghausen unter der Liniennummer 739 (Bus + ALF)
- **Seit 01/2014: Betreiberwechsel auf den Linien 48, 59, 61, 62, 63, 68, 88, 157 (neu: BVO)**
 - 15-Minuten-Takt auf den Linien 21, 61, 62 zwischen Bielefeld und Werther über das geforderte Qualitätsniveau des Nahverkehrsplanes 2007 hinaus bzw. ohne Abstimmung auf das 10-minütige Grundraster des Taktes im Bielefelder Innenstadtnetz.
- **Seit 06/2014: Angebotsoptimierungen im Detail**
 - Verlängerung des 10-Minuten-Taktes Mo-Fr auf der Linie 25/26 bis gegen 20 Uhr
 - Ausweitung der AST-Gebiete Sieker Mitte und Schildesche
- **Seit 11/2013: Einsatz Dieselbusse nach EURO VI-Norm**
- **Seit 08/2016: Angebotsoptimierungen im Detail**
 - Zusätzliche Fahrten zur Uni in der Morgenspitze durch umsteigefreie Kombination der Linien 54 und 31
 - Zusätzliches Spätangebot der Linie 369 zum Gewerbegebiet Oldentrup / Ludwig-Erhardt-Allee

- **Seit 10/2017:**
 - Angebotsverbesserung am Samstagnachmittag/-abend im Hauptliniennetz bei Stadtbahn und Bus durch Verlängerung des 10-Minuten-Taktes bis gegen 20 Uhr; Verlängerung des 15-Minuten-Taktes bis gegen 11 Uhr
 - Einführung eines durchgehenden 15-Minuten-Takts im Abendverkehr und am Sonntagvormittag auf der Buslinie 135 Senne – Sennestadt
 - Einführung eines Liniennverkehrs an Sonn- und Feiertagen zwischen Babenhausen Süd, Schröttinghausen und Großdornberg verbunden mit Angebotskürzungen an Werktagen auf der Linie 58 Lohmannshof – Großdornberg – /Schröttinghausen – Babenhausen Süd
 - Umstellung des Verkehrs mit Anrufliniertaxen auf einen Liniennverkehr mit einem Kleinbus auf der Linie 39/739 Oerlinghausen Bahnhof – Oerlinghausen von So-Do mit Zuganschluss von/nach Bielefeld
 - Einführung einer Abendfahrt als Linie 233 ALF in das interkommunale Gewerbegebiet Röntgenstraße
 - Umstellung der Spätfahrt der Linie 369 in das Gewerbegebiet Ludwig-Erhardt-Allee auf ALF
- **Seit 02/2018:**
 - Verkürzung der Linie 27 von Siegfriedplatz/Oetkerhalle zur Kunsthalle wegen Sperrung der EÜ Von-der-Recke-Straße, Ersatzverkehr auf der Wertherstraße durch ALF-Linie
- **Seit 10/2019:**
 - Einführung des on-demand-Verkehrs unter dem Namen Anton in Sennestadt
- **Seit 11/2019:**
 - Einführung des on-demand-Verkehrs unter dem Namen Anton in Jöllenbeck.
- **Maßnahmen ab 01.08.2021 (sog. Vorlaufmaßnahmen 3. NVP)**
 - Tausch der Äste der Linien 3 und 4. Neuer Liniennweg der Stadtbahnlinie 3: Babenhausen Süd – Hauptbahnhof – Jahnplatz – Dürkopp Tor 6. Neuer Liniennweg der Linie 4: Lohmannshof – Universität – Hauptbahnhof – Jahnplatz – Stieghorst
 - Linien 24, 29, 122, 123: montags bis freitags durchgehender 20-Minuten-Takt
 - Linie 369: montags bis freitags durchgehend 30-Minuten-Takt; an Sonn- und Feiertagen 60-Minuten-Takt
 - Linie 94: täglich im Abendverkehr und an Sonn- und Feiertagen alle 30 Minuten

- ▶ Linie 138: Erschließung des Gebietes Bollstraße täglich bis Betriebsschluss und vormittags an Sonn- und Feiertagen im Stundentakt
- ▶ Linien 32, 131: neues Linienkonzept zwischen Sieker, Hillegossen, Auf dem Busch, Gewerbegebiet Potsdamer Straße und Stieghorst, werktags im 30-Minuten-Takt
- ▶ Linien 22, 121, 142: neues Linienkonzept zur Erschließung des Ortsteils Quelle im Abendverkehr, täglich im 30-Minuten-Takt; zusätzliche Fahrten an Sonn- und Feiertagen.

Im Stadtbahnbereich konnten durch die Inbetriebnahme der neuen VAMOS-Fahrzeuge durchwegs Kapazitätsausweitungen generiert werden. Die zuvor auf der Uni-Linie eingesetzten Langzüge stellen nun auf nachfragestarken Umläufen der Linie 1 verbesserte Kapazitäten zur Verfügung. Die bedeutendsten Maßnahmen im Buskonzept bestehen in der Ausdehnung des Angebotes in der Schwachverkehrszeit (abends und am Sonntagmorgen): Alle Stadtbahn- und die Hauptbuslinien 21/22 (im Bereich Jahnplatz – Bachstelzenweg) und 26 (im Streckenabschnitt Dürerstraße – Radrennbahn) bieten täglich ein Fahrtenangebot alle 15 Minuten mindestens bis 23 Uhr. Auf den Stadtbahnstrecken zwischen Innenstadt und Schildesche, Senne, Stieghorst und Lohmannshof besteht ein täglicher 15-Minuten-Takt abends bis zum Betriebsschluss. Am Wochenende und vor Feiertagen verkehren alle Stadtbahnlinien bis zum Start des Nachtbus-Netzes gegen 1 Uhr alle 15 Minuten. Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit, zielgerichtete Angebotsausdehnungen auf einzelnen Linien sowie Umstellungen von Anruf-Linienfahrten auf Linienbedienung runden die Optimierungen im Angebots- und Betriebskonzept ab.

3.1.5 Nicht umgesetzte Maßnahmen

- ✘ Die Neuverknüpfung der Quartierbuslinien in der Innenstadt wurde wegen unpassender Kombination unterschiedlicher Takt- und Kapazitätsanforderungen z.B. auf dem Linienast Sieker – Siegfriedplatz oder Schildhof – Schildesche nicht weiter verfolgt.
- ✘ Die Führung der Linien 80.2 und 83 zum Bahnhof Brackwede wurde wegen der erfolgten Durchbindung der verbliebenen Fahrten dieser Linien bis Hauptbahnhof (Linie 80.2) bzw. Hauptbahnhof, Rosenhöhe oder Greifswalder Straße (Linie 83) aufgegeben. Die Linie 94 wurde betriebsoptimiert auf die Endhaltestelle Brackwede Kirche zurückgezogen, so dass das verfolgte Zwischenziel – die Auflösung der Endhaltestelle Stadtring in Brackwede – erreicht werden konnte. Eine optimierte Erreichbarkeit der Brackweder Hauptstraße mit der Linie 94 bleibt aus Fahrgastsicht wünschenswert.
- ✘ Die Führung der Linie 82 zur Rosenhöhe wurde vor dem Hintergrund des dortigen engen Straßenraumes und der Rückführung der Linie 82 auf den schulbezogenen Verkehr im Zuge des neuen Konzeptes der Linie 46 aufgegeben. Das Krankenhaus Rosenhöhe ist mit einem Tages-AST von der Stadtbahnhaltestelle Rosenhöhe aus zu erreichen.

- ✘ Der Asttausch der Linien 35 und 37 zur besseren Erschließung des zunächst geplanten Standortes des Bahnhofes Sennestadt an der Sender Straße wurde mit dem Neubau des Verknüpfungspunktes Bahnhof Sennestadt an alter Position in der Krackser Straße hinfällig. Durch den Asttausch würde sich die Fahrzeit insbesondere auf der sehr direkt geführten tangentialen Linie 30 als Nachfolgerin der Linie 35 in diesem Bereich unvorteilhaft erhöhen. Die zielgerichtete Bedienung des Bahnhofes Sennestadt erfolgt mit den Linien 46 und 47.
- ✘ Die Verlängerung der Linie 3 nach Theesen wurde mit dem Rückzug des Antrages auf Planfeststellung zunächst nicht weiterverfolgt.
- ✘ Eine Verdichtung der Linie 80.2 in die Nachbarkommune Verl auf einen 60-Minuten-Takt wurde bisher nicht aktiv im Nahverkehrsplan des Kreises Gütersloh aufgegriffen und vom Betreiber TWE Bus Transdev Ostwestfalen nicht aktiv weiterverfolgt. Stattdessen wurde das Verkehrsangebot zwischen Verl und Gütersloh gestärkt.
- ✘ Die „Quartierbuslinie 28“ von Babenhausen Süd über Horstheider Weg, Sudbrackstraße, Schildescher- und August-Bebel-Straße zum Jahnplatz war im nicht umgesetzten Plus-Konzept enthalten. Der Horstheider Weg ist bisher in der Hauptverkehrszeit durch einzelne Fahrten der Linien 54 und 59 erschlossen und liegt im Übrigen im erweiterten Einzugsbereich der Stadtbahn.
- ✘ Die Aufhebung von Stadtbahn-/Bus Parallelverkehren (zwischen Linie 4 und Linie 21/61/62 sowie zwischen Linie 1 und den Linien 87/95; bzw. den Linien 80/83) wurde in der Umsetzungsphase des 2. Nahverkehrsplanes nicht prioritär angegangen, da mit den Linien 61/62 und 80/83 die Belange des Nachbaraufgabenträgers Kreis Gütersloh zu berücksichtigen sind und die Verkehrsunternehmen DB Bahn Ostwestfalen-Lippe-Bus und TWE Bus Transdev Ostwestfalen zu beteiligen sind. Im Fall der Linien 87 und 95 fehlt bisher eine angemessene Infrastruktur zur Verknüpfung mit der Stadtbahnlinie 1 zur Umsetzung dieser Maßnahme.

3.2 Gegenüberstellungen der Bestandsaufnahme und des Anforderungsprofils Nahverkehrsplan 2007

3.2.1 Erschließungsqualität

Darüber hinaus sind gegenüber dem Nahverkehrsplan 2007 (die Anforderungen sind in Abb. 4-1 des 2. Nahverkehrsplanes der Stadt Bielefeld dargestellt) durch die weitgehende Umsetzung des NVP-Liniennetzkonzeptes und zusätzlichen Linienänderungen/ Optimierungen sowie die Einrichtung neuer Haltestellen generell Verbesserungen in der räumlichen Erschließung erfolgt:

In den **Hauptverkehrszeiten und im Tagesverkehr** wurden durch Ausweitung des Angebots-, Linien- und Haltestellennetzes insbesondere in Vilsendorf im Blackenfeld (Linienführung der Linie 101) und Lechtermanns Hof / Otto-Boge-Straße (zusätzliche Haltestelle Boge seit 12/2011) sowie durch die Dorfstraße ca. 1000 Einwohner zu-

sätzlich erschlossen. Weiterhin sind zusätzliche Wohn- und Gewerbegebiete insbesondere in Gadderbaum (Quellenhofweg, Linie 121), Brake (Grafenheider Straße, Linie 51), Stieghorst (Bollstraße mit Linie 138, Auf dem Busch sowie Gustav-Winkler / Walter-Werning-Str. mit Linie 131, Ubbedisser Straße / Feldkamp mit neuer Haltestelle Sternwarte, Linien 38 und 138), Senne (Okapiweg, Breipohls Hof, Friedhofstr./Sattlerweg mit Linie 36) und Sennestadt (Neubau Verknüpfungspunkt am Bahnhof Sennestadt, Krackser Str. / Fuggerstraße, Linie 46/47) sowie in Dornberg die Mönkebergstraße (neue Haltestelle Schäferdreesch der Linie 24) durch den ÖPNV besser erschlossen worden. Im Juni 2018 wurde die Linie 23 in Betrieb genommen, die die zwischen den Hauptachsen liegenden Bereiche Am Lenkwerk und Petristraße mit ca. 600 Einwohnern neu erschließt.

Insgesamt hat sich die ÖPNV-Erschließung in der Hauptverkehrszeit sowie im Tagesverkehr für rund 3.200 Einwohner (von 16.500 nicht erschlossenen Einwohner auf ca. 13.300) für ca. 19% und für die ausschließlich im Tagesverkehr nicht erschlossenen Gebiete für ca. 1.200 Einwohner (von 2.600 auf 1.400) bzw. für ca. 46% der Einwohner verbessert.

Die Erschließung des Gebietes Auf dem Busch durch die Linie 131 beschränkt sich auf die Hauptverkehrszeit.

In den **Schwachverkehrszeiten** beschränkt sich die Linienverkehrsbedienung auf die Hauptachsen, ergänzt durch AST-Verkehre in Gebieten mit geringer Einwohnerdichte.

In den Schwachverkehrszeiten hat sich die Erschließung insbesondere in Jöllenbeck im Bereich Beckendorf-/ Bargholzstraße durch Ausweitung des Busverkehrs (Linie 155 Nagelsholz) und in Schildesche im Bereich Horstheider Weg / Apfelstraße durch AST-Ausweitung sowie in Quelle durch Ergänzung/Verdichtung des N14-Abendverkehrs verbessert. Außerdem werden in Mitte und Stieghorst die Gewerbegebiete entlang der Oldentruper Straße durch AST-Zonen-Ausweitung und in Brackwede die Bereiche Südring / Duisburger Straße durch SVZ-Linien 123/128 besser erschlossen. In das Gewerbegebiet Ludwig-Erhardt-Allee wird seit 08/2016 eine Spätfahrt zum Schichtwechsel im Postfrachtzentrum angeboten und somit eine Angebotslücke geschlossen.

3.2.2 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität bewertet die Fahrtenhäufigkeit des ÖPNV differenziert nach Raumtypen (gemäß Abb. Karte 3 „Raumtypen“ im Anhang des NVP 2007) und stellt damit ein wichtiges Kriterium für die Attraktivität des Systems ÖPNV dar.

In der Hauptverkehrszeit wird die geforderte Bedienungsqualität – z.T. durch Überlagerungen unterschiedlicher Linien – weitgehend erreicht, auf den Hauptlinien z.T. mehr als erfüllt. Durch die Umsetzung der im 2. Nahverkehrsplan vorgesehenen Fahrplankonzepte entsteht im Tagesverkehr mittlerweile auch ein 10-Minuten-Takt nach

Jöllenberg. Nach Windelsbleiche, Brake und in das nicht als Bezirkszentrum eingestufte Großdornberg werden durch Linienüberlagerungen annähernd 6 Fahrten je Stunde erreicht bzw. sogar überschritten.

In der SVZ werden die Hauptachsen nach Senne, Schildesche, Stieghorst, zur Universität und z.T. nach Heepen im 15-Minuten-Takt bedient, so dass für weite Teile der Innenstadt und des innerstädtischen Verdichtungsgebietes die Qualitätsvorgaben des NVP bereits überschritten werden.

Es konnten mit der Umsetzung des Linienkonzeptes des 2. Nahverkehrsplanes der Stadt Bielefeld die festgestellten leichten Mängel in der Bedienungshäufigkeit zwischen den Bezirkszentren Brake bzw. Windelsbleiche und der Innenstadt insbesondere durch die Einführung der Linien 30 und 36 verbessert werden. Die Erschließungsmängel in der Relation Innenstadt – Jöllenberg wurden durch das neue Buskonzept Jöllenberg behoben. Seit dem Fahrplanwechsel im Oktober 2017 wird die Sennestadt abends im 15-Minuten-Takt über Brackwede an die Innenstadt angebunden.

3.2.2.1 Fahrtenhäufigkeit zwischen den Bezirkszentren untereinander

Die Qualitätsvorgaben für die tangentialen Verbindungen zwischen benachbarten Bezirkszentren werden im Tagesverkehr im derzeitigen Netz für Relationen, die parallel zu den Hauptachsen verlaufen, vollständig erfüllt. Die recht hohen Anforderungen an die Verbindungsqualität zwischen den Bezirkszentren abseits der Hauptachsen (Tangentialverbindung im 20-Min-Takt) werden im Tagesverkehr weitgehend erfüllt, z.T. durch die Überlagerung von direkten Tangentialverbindungen im 30-Minuten-Takt mit Umsteigeverbindungen über das Zentrum im 10-Minuten-Takt.

Zwischen Jöllenberg und Schildesche werden die Qualitätsanforderungen nach Umsetzung des Buskonzeptes Jöllenberg im Jahr 2014 erfüllt.

Die angestrebte Bedienungsqualität zwischen den Bezirkszentren wird im Tagesverkehr vor allem durch die Einführung der Tangentiallinie 30 zwischen den Bezirkszentren im östlichen Stadtgebiet verbessert.

Die Umsteigeverbindung zwischen Sennestadt und Windelsbleiche blieb mit 20-Minuten-Takt erhalten. Der bislang notwendige doppelte Umstieg in Senne und Brackwede Kirche (Vermeidung von Stadtbahn-Bus-Parallelverkehr bei der Kombination Linie 1 – Linie 135 – Linie 94) wird durch eine Verbindung über die Linien 135 und 36 mit nur einmaligem Umstieg in Senne im 30-Minuten-Takt ergänzt.

3.2.2.2 Fahrtenhäufigkeit von den Verdichtungsgebieten bzw. vom Stadtrand ins nächste Versorgungszentrum sowie ins Hauptzentrum

Die einzelnen Verdichtungsgebiete in den Bielefelder Stadtteilen sind auch nach der neuen Konzeption durch differenzierte Taktdichten mit dem nächsten Versorgungszentrum verbunden.

Durch die Ausdehnung der Hauptachse des Stadtbahnnetzes Altenhagen profitieren weitere Bürger von häufigen, schnellen und umsteigefreien Verbindungen in die Innenstadt. Für die zwischen den Hauptachsen liegenden Gebiete stellen auch im fortgeschriebenen Netzkonzept Quartierbuslinien überwiegend im 30-Minuten-Takt eine Grundversorgung sicher. In der SVZ endet der Betrieb auf den ergänzenden Quartierbuslinien weiterhin zum Großteil gegen 20.00 Uhr.

Am Stadtrand, abseits der Hauptachsen liegende Wohnsiedlungsbereiche werden im 30- oder 60-Minuten-Takt erschlossen und mit dem Bezirkszentrum oder direkt mit der Innenstadt verbunden. Hier fordern die Qualitätsstandards aus Kapitel 4.1.2 (NVP 2007) einen 30-Minuten-Takt in der HVZ sowie eine Bedienung durch alternative Bedienungsformen in der SVZ (AST). Letztere wurde gemäß den Vorschlägen im Konzept des 2. Nahverkehrsplanes in den Stadtbezirken Schildesche, Gadderbaum, Lämershagen weiter ausgebaut.

Eine weitere Entwicklung in diesem Bereich ist das in Sennestadt und Jöllenbeck seit 11/2019 zur Verfügung gestellte Angebot Anton im on-demand-Verkehr, welches das AST-Angebot zukünftig teilweise ersetzen kann. In Jöllenbeck wird der Linienverkehr dadurch bereits tagsüber und in Sennestadt am Abend ergänzt. An den Wochenenden wird durch das Angebot Anton im on-demand-Verkehr das Ast-Angebot sogar vollständig ersetzt.

Im Rahmen der Umsetzung des Netz- und Angebotskonzeptes des 2. Nahverkehrsplanes bietet insbesondere die 2007 eingeführte Linie 36, welche die Senner Ortsteile miteinander und mit dem Bezirkszentrum Windelsbleiche verknüpft, eine Erhöhung der Bedienungsqualität im Stadtbezirk Senne, zum Beispiel im Baugebiet Breipohls Hof, im Bereich Sattlerweg oder im Verdichtungsgebiet Okapiweg.

Eine Bündelung der Linien 87 und 95 im Bereich Ummeln/Heidekamp sorgt auch in diesem Bereich für eine Erhöhung der Verbindungsqualität. Die Linie 28 verbindet Ummeln und Südwestfeld alle 30 Minuten mit Brackwede und der Innenstadt. .

Weitere Bereiche, etwa die stadtrandnahen Siedlungsgebiete Lämershagen und Gräfinhagen profitieren durch eine verbesserte Bedienungsqualität von den neu eingerichteten Linien 30 und 34.

Im nördlichen Stadtgebiet profitieren die Bereiche Blackenfeld und Grafenheide von der neuen Konzeption der Linien 101 und 51 mit verbesserter Verbindung in Bezug auf das zugehörige Bezirkszentrum.

Im östlichen Stadtgebiet werden die Bereiche Auf dem Busch mit der Linie 131 und Ubbedissen-Ost (Bollstraße) mit der Linie 138 besser an das zugehörige Bezirkszentrum Stieghorst angebunden.

3.2.2.3 Regionalverkehr

Die Verbindungen im Regionalverkehr entsprachen in Bezug auf die Mittelzentren Gütersloh, Halle, Herford, Lage und Bad Salzuflen im Tagesverkehr bereits weitgehend den Qualitätsanforderungen (Verbindungen mindestens alle 30 Minuten mit der Bielefelder Innenstadt). Durch die Umsetzung der Netzkonzeption des Nachbaraufgabenträgers KVG Lippe auf den Linien 350/351 besteht nun ein umsteigefreier 60-Minuten-Takt nach Leopoldshöhe, Asemissen und Bad Salzuflen. Dieser wird durch eine ebenfalls im 60-Minuten-Takt angebotenen Umsteigeverbindung ergänzt. Dadurch bestehen Fahrtmöglichkeiten in einem 30-Minuten-Raster zwischen Bielefeld, Leopoldshöhe, Asemissen und Bad Salzuflen. An dem in Asemissen gelegenen Bahnhof Oerlinghausen bestehen Anschlüsse an die Züge in Richtung Lage, Lemgo, Detmold und Bielefeld sowie der Buslinie 39 ins Zentrum von Oerlinghausen. Damit wird die Verbindungshäufigkeit zu den benachbarten Bezirkszentren erhöht.

Gemäß der fortgeschriebenen Netzkonzeption wurden im Tagesverkehr für Schloß Holte (Linie 47 über Heideblümchen und Dalbke nach Sennestadt,) und für Stukenbrock (Linie 46 über Dalbke nach Sennestadt) Busverbindungen im 60-Minuten-Takt eingeführt.

Umgesetzt wurde weiterhin die Direktverbindung Sieker – Oerlinghausen über den Lipper Hellweg mit 2 Fahrten je Stunde. Diese Linie fährt zusätzlich einmal pro Stunde weiter über die Oerlinghauser Südstadt nach Stukenbrock. Durch die Nutzung des direkten Weges über den Lipper Hellweg rücken Oerlinghausen und der Bielefelder Osten im ÖPNV zeitlich enger zusammen. Es entsteht ein ergänzendes und zeitlich attraktives Angebot zum Fahrweg der Linie 39 mit Umstieg zum SPNV bzw. zu der Linie 38.

Die Linien 87 und 95 stärken die Nachbarortsbeziehung von Bielefeld Zentrum sowie von Ummeln nach Isselhorst und weiter nach Gütersloh, in Überlagerung besteht ein Angebot zwischen Gütersloh und Bielefeld im 30-Minuten-Takt.

Für die Verbindung nach Werther wurde im Tagesverkehr durch die Überlagerung der Linien 21, 61 und 62 durch das Linienkonzept im Linienbündel Gütersloh Nord eine Verdichtung auf einen 15-Minuten-Takt in Richtung Bielefelder Innenstadt erreicht. Dieses Angebot geht über die Anforderungen des Nahverkehrsplanes Bielefeld hinaus, passt dabei aber nicht zur Symmetrie des Bielefelder Innenstadtnetzes im 10-Minuten-Grundtakt. Die Linien fahren von Werther im Stundentakt weiter nach Halle (Linie 61) und Borgholzhausen (Linie 62). Die Linie 62 wird auch in der SVZ bis Betriebsschluss bedient.

Die gute Bedienungsqualität im Tagesverkehr zwischen Jöllenbeck und Enger bzw. Spenge jeweils im 30-Min-Takt wurde im Spätverkehr in den Nächten Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und vor Feiertagen bis gegen 0.30 Uhr ausgedehnt: Die Linie 54 wird stündlich bis Enger, die Linie 56 stündlich bis Spenge geführt.

3.2.3 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität beinhaltet die Anzahl der Umsteigevorgänge und die Fahrzeit zwischen Quelle und Ziel. Die wichtigsten Fahrtziele müssen von den Aufkommenschwerpunkten aus möglichst umsteigefrei und schnell erreicht werden können. Ein zusätzlicher Umstieg bzw. die Verknüpfung zwischen Bus und Stadtbahn ist aufgrund des „Komfortplus“ der Stadtbahn und eines unwirtschaftlichen Bus-/Bahn-Parallelverkehrs als hinnehmbar zu betrachten.

3.2.3.1 Verbindungen zum Hauptzentrum

Verbesserungen durch die Umsetzung des Netzkonzeptes des Nahverkehrsplanes 2007 ergeben sich insbesondere durch die Linien 28 (Direktverbindung Südwestfeld – Brackwede – Innenstadt), 36 (Direktverbindung Okapiweg – Breipohls Hof – Windelsbleiche – Schillingshof – Senne und weiter mit Umstieg in Senne oder Brackwede zur Stadtbahn in die Innenstadt), 121 (Direktverbindung Bethel – Quellenhofweg – Brackwede und weiter von beiden Endpunkten mit Umstieg zur Stadtbahn in die Innenstadt), 138 (Direktverbindung Bollstraße – Hillegossen – Stieghorst und weiter mit Umstieg zur Stadtbahn in die Innenstadt), 30 (Direktverbindung Sennestadt – Lämershagen – Stieghorst und weiter mit Umstieg zur Stadtbahn in die Innenstadt) oder 34 (Direktverbindung Gräfinghagen – Lämershagen – Hillegossen – Stieghorst und weiter mit Umstieg zur Stadtbahn in die Innenstadt) und 131 (Direktverbindung Auf dem Busch – Hillegossen – Stieghorst und weiter mit Umstieg zur Stadtbahn in die Innenstadt; hier ist ein ganztägiges Angebot erforderlich) sowie 101 (Brake – Blackenfeld – Schildesche und weiter mit Umstieg zur Stadtbahn in die Innenstadt). Das nächste Versorgungszentrum wird gemäß den Qualitätsvorgaben umsteigefrei bzw. das Hauptzentrum mit einem Umstieg zur Stadtbahn angebunden.

Verbesserungen in der Luftliniengeschwindigkeit ergeben sich insbesondere für den Bereich Altenhagen durch die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2, im Bereich Senne durch die Linie 36 sowie im Bereich Bollstraße durch die Verlängerung der Linie 138.

3.2.3.2 Verbindungen zwischen benachbarten Bezirkszentren

Zwischen benachbarten Bezirkszentren darf ein Umstieg nicht überschritten werden, bei Bus/Stadtbahn-Verknüpfung ist jedoch noch ein zusätzlicher Umstieg zulässig.

Die Bezirkszentren Stieghorst und Sennestadt werden durch die Osttangente erstmals direkt miteinander verbunden. Die Verbindung der Versorgungszentren Brake und Heepen wurde durch die Osttangente deutlich verbessert.

3.2.3.3 Verbindungen ins Bezirkszentrum

Nicht nur Verbindungen in die Innenstadt sind für die ÖV-Nutzer wichtig, gerade die Nahversorgung und die gute Verbindung mit den Verdichtungs- und Stadtrandgebieten spielt eine entscheidende Rolle für ein attraktives ÖV-Netz. Hierbei sind Verdichtungsgebiete direkt und der Stadtrand mit einem Umstieg an das dazugehörige Versorgungszentrum zu verbinden. Auch hier ist eine Verknüpfung zwischen Bus und Stadtbahn bzw. ein zusätzlicher Umstieg zur Stadtbahn zulässig.

Verbesserungen durch die Umsetzung des Netzkonzeptes des Nahverkehrsplanes 2007 ergeben sich insbesondere durch die Linien 28 (Direktverbindung Ummeln – Südwestfeld – Brackwede), 36 (Direktverbindung Okapiweg – Breipohls Hof – Windelsbleiche – Schillingshof), 121 (Direktverbindung Quellenhofweg – Brackwede), 138 (Direktverbindung Bollstraße – Hillegossen – Stieghorst), 30 (Direktverbindung Stieghorst – Lämershagen – Sennestadt) oder 34 (Direktverbindung Gräfinhagen – Lämershagen – Sieker, mit Umstieg oder Fußweg nach Stieghorst) und 131 (Direktverbindung Auf dem Busch – Hillegossen – Stieghorst, Handlungsbedarf besteht hier außerhalb der Hauptverkehrszeit). Das nächste Versorgungszentrum wird damit in weiten Teilen umsteigefrei angebunden.

Umsteigefrei an das Hauptzentrum angebunden werden die Bereiche Auf dem Busch durch die neue Haltestelle Jahnplatz Nord in der Friedrich-Ebert-Straße auf der Linie 369. Auch das Siedlungsgebiet Altenhagen wird durch die Verlängerung der Linie 2 im Vergleich zum Stand 2007 umsteigefrei an das Hauptzentrum angebunden.

3.2.4 Verknüpfungspunkte, Bike+Ride, Park+Ride

Beim Neubau von Verknüpfungspunkten wurde auf einen Tür-zu-Tür-Umstieg (Endstation Sieker) bzw. auf barrierefreie und kurze Fußwege (Verknüpfungspunkt Milse) Wert gelegt. Die Stationen wurden mit Infrastruktureinrichtungen (beide mit P+R, B+R-Anlagen, Taxistand, K+R-Möglichkeit, Kiosk) ausgestattet. Die Green Station in Sieker umfasst zusätzlich Stromtankstelle, Gastankstelle, Carsharing, Fahrradboxen, Leihfahrräder, Verleih Elektromobile.

Die neuen Haltestellen Altenhagen und Buschbachtal ohne ÖV-Verknüpfungsfunktion wurden mit überdachten B+R-Anlagen ausgestattet.

Stadtbahnhaltestellen und Verknüpfungspunkte wurden ab August 2017 mit neuen Fahrscheinautomaten ausgestattet. Diese können u.a. dynamische Fahrgastinformationen über Display (zukünftig auch über Sprachansage) sowie Fahrplanauskünfte ausgeben.

3.2.5 Fahrzeugqualität

Im Zuge der Umsetzungsphase des 2. Nahverkehrsplanes wurde die Busflotte von moBiel und Auftragnehmern zu 100% auf Niederflurfahrzeuge umgestellt. Sämtliche

Niederflurfahrzeuge verfügen mindestens über eine mechanische Rampe und zwei Kinderwagenstellplätze (bei Standard-Gelenkwagen) im Stadtverkehr.

Haltestellenansage und -Anzeige sind standardmäßig vorhanden.

Sämtliche Fahrzeuge werden mit schwefelfreiem Kraftstoff betrieben. Zum Jahresbeginn 2019 entsprachen etwa 70% der moBiel-Busse der Abgasemissionsstufe Euro VI.

Zum Jahresanfang 2020 betrug der Anteil der moBiel-Busse der Abgasemissionsstufe Euro VI ca. 85% und zu Beginn des Jahres 2021 lag der Anteil bei 88 %. Es wurden im Jahr 2019 Jahr noch weitere neue Fahrzeuge („Mild-Hybride“) beschafft, so dass nun insgesamt 40 Busse mit Mild-Hybridtechnik im Einsatz sind.

Die Stadtbahnflotte wurde ab 2011 um 16 fabrikneue Stadtbahnwagen des Typs Vamos erweitert. Im Gegenzug wurden 20 ältere C-Wagen abgestellt. Die Stadtbahnen und Busse wurden mit Monitoren zur Fahrgast-Information (Anschlüsse, nächste Haltestellen im Linienverlauf, Unternehmensinformationen) ausgestattet.

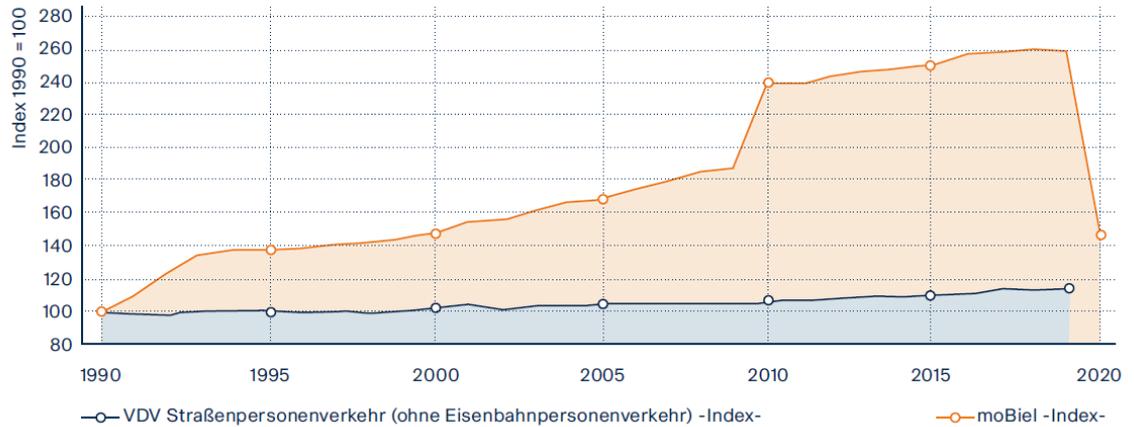
3.3 Wirkungsanalyse

Mit knapp 60,1 Mio. Fahrgästen schloss die moBiel GmbH 2018 das neunte Jahr seit Übernahme der Verantwortung für den Großteil der Busverbindungen ins Umland mit dem besten Ergebnis seiner Geschichte ab. Die 60-Millionengrenze wurde im Jahr 2018 erstmals überschritten. Im Jahr 2019 wurde mit 60,1 Mio. Fahrgästen die 60-Millionengrenze erneut überschritten.

Gegenüber dem Vorjahr ist die Nutzung der Stadtbahnen und Busse in den Jahren 2018 und 2019 um 0,3 % angestiegen (Vorjahr: 59,9 Mio.). Dies stellt insbesondere im Kontext der herausfordernden Baustellensituation in der Stadt Bielefeld ein gutes Ergebnis dar. Infolge der Corona Pandemie gab es in 2020 einen Einbruch von ca. 44 % im Bereich der Fahrgäste.

Nach über 26 Jahren Stadtbahn-Betrieb kann moBiel jetzt inklusive der Netzeffekte aus der Übernahme der Betriebsführerschaft für die Busregionalverkehrslinien am 1. Januar 2010 einen Anstieg der Fahrgastzahlen seit 1990 von 159,8 % verbuchen. Dabei entfällt überproportional viel Zuwachs auf den Stadtbahn-Sektor. (Quelle: Geschäftsberichte moBiel GmbH)

Entwicklung der Fahrgastzahlen im Vergleich (Index)



Quelle: Geschäftsbericht 2020 moBiel GmbH

Abbildung 3: Entwicklung der Fahrgastzahlen (Vergleich moBiel / VDV)

Im Vergleich zum Jahr 2007 (Verabschiedung des 2. Nahverkehrsplanes) wird deutlich, dass die Fahrgastzahlen insgesamt kontinuierlich gesteigert werden konnten – von 41,5 Mio. Fahrgästen 2007 auf 60,06 Mio. Fahrgästen 2018. Im Jahr 2010 ist als Sondereffekt die Übernahme der Betriebsführerschaft auf den Linien des Kooperationsnetzes mit einem Einmaleffekt von zusätzlich > 10 Mio. Fahrgästen in die Statistik mit eingegangen.

Im Jahr 2018 entfielen von den 60,06 Mio. Fahrgästen 34,82 Mio. auf die Stadtbahn und 25,24 Mio. auf den Bus.

Der Aufwanddeckungsgrad liegt 2017 bei ca. 76%.

Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der Fahrgastzahlen noch einmal in absoluten Werten dar.

Jahre (per 31.12.)	1990	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fahrgastanstieg moBiel (jeweils zum Vorjahr)		2,83 %	3,71 %	0,81 %	27,94 %	0,00 %	2,00 %	2,00 %	1,00 %	0,80 %	2,40 %	0,52 %	0,30 %
Fahrgastanstieg bundesweit (je- weils zum Vor- jahr)		0,54 %	0,60 %	0,20 %	0,70 %	0,90 %	0,90 %	0,80 %	1,20 %	0,50 %	1,80 %	0,60 %	0,20 %
Fahrgastzahlen in Mio.	23,10	41,50	43,00	43,35	55,50	55,50	56,50	57,20	57,70	58,20	59,60	59,90	60,06
Fahrgastanstieg moBiel (seit 1990)		79,3 %	86,0 %	87,5 %	139,8 %	139,8 %	144,5 %	147,3 %	149,7 %	151,7 %	157,7 %	159,0 %	160,0 %

Tabelle 3: Entwicklung der Fahrgastzahlen moBiel in absoluten Werten

Die folgende Abbildung stellt die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Busnetz und im Stadtbahnnetz im Vergleich dar. Durch Übernahme von Busleistungen ins Stadtbahnnetz (1991 Tunnelöffnung, 1996 Streckeneröffnung Stieghorst, bis 2002 Eröffnung der Uni-Linie auf gesamter Länge bis Lohmannshof) sind größere Zugewinne im Stadtbahnnetz zu verzeichnen. Die Übernahme der Betriebsführerschaft im Kooperationsnetz 2010 führte dagegen im Wesentlichen zu einer Fahrgast-Steigerung im Busnetz. Insgesamt entwickelt sich die Nachfrage im Stadtbahnnetz dynamischer als im Busnetz, was in der relativen Änderung der Fahrgastzahlen Stadtbahn und Bus mit Vergleichswert 1990 deutlich wird.

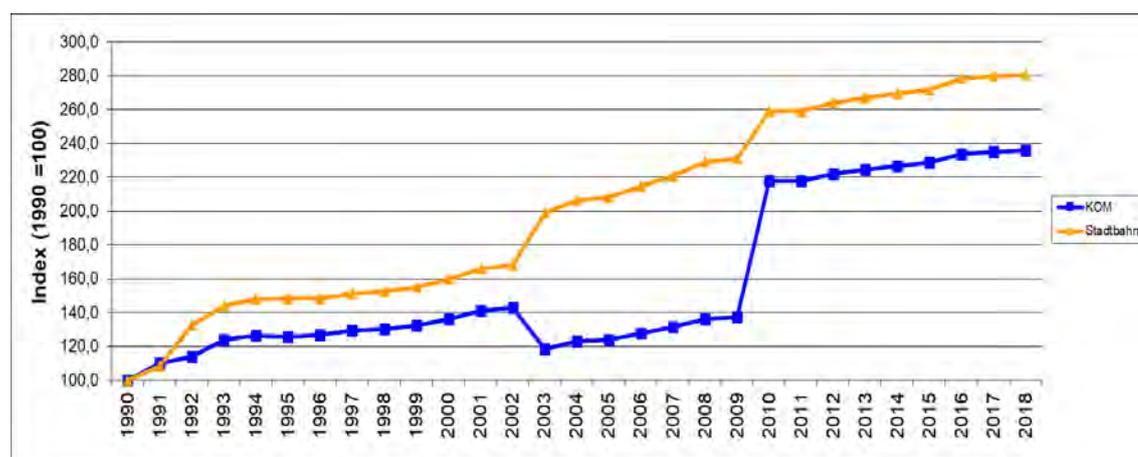


Abbildung 4: Entwicklung der Fahrgastzahlen moBiel im Vergleich Stadtbahn zu Busnetz (Index 1990=100)

Bis zum Jahr 2017 findet noch einmal ein deutlicher Zuwachs statt, auf einen Index von 281,6 für die Stadtbahn und auf 233,2 für den KOM (Kraftomnibus).

3.4 Zusammenfassung

Die im Nahverkehrsplan 2007 erarbeitete Mängelliste wurde weitestgehend umgesetzt. Nur wenige Maßnahmen wurden auf Grund von neuen Erkenntnissen oder Alternativen nicht weiter betrachtet. Das verbesserte Angebot wurde sowohl konzeptionell als auch in der Fahrzeugqualität umgesetzt. Dies führte 2018 zum höchsten Fahrgastaufkommen in der Geschichte der moBiel und legt die Wichtigkeit der Behebung der Mängelliste im Nahverkehrsplan dar.

4 Schwachstellenanalyse des aktuellen ÖPNV-Angebots

Ziel der Analyse ist es, Schwachstellen im ÖPNV-Angebot festzustellen, die im Zuge der Maßnahmenentwicklung des Nahverkehrsplans behoben werden sollen. Hierfür wird auf der Grundlage des Anforderungsprofils eine Schwachstellenanalyse durchgeführt, in der die Einhaltung der dort definierten Mindestanforderungen geprüft wird.

Darüber hinaus werden im Zuge der Analyse mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Bielefeld weitere Potenziale des ÖPNV geprüft, dies betrifft insbesondere Strecken und Achsen, auf denen eine hohe Gesamtverkehrsnachfrage besteht, die durch den ÖPNV nur teilweise ausgeschöpft wird.

Im Folgenden werden diese Prüfungen dargestellt und eine Handlungsempfehlung abgeleitet (Kapitel 5).

Alle Prüfungen werden nur für einen mittleren Werktag (Montag-Freitag) durchgeführt, da das zu Grunde liegende Verkehrsmodell nur diese Fahrpläne beinhaltet.

In einem weiteren Schritt der Analyse werden Anregungen und Wünsche beurteilt, die während der letzten Jahre in den politischen Gremien und Bezirksvertretungen der Stadt Bielefeld aufgenommen wurden. Hier ist zu beachten, dass nicht jede Beschlusslage relevant für den Nahverkehrsplan als Rahmenplan des ÖPNV ist.

4.1 Erschließungsqualität

Zur Prüfung der Erschließung wurden die im Anforderungsprofil vorgegebenen Einzugsradien der Haltestellen grafisch dargestellt. Es wurde dargestellt, ob die Wohn- und Gewerbegebiete ausreichend erschlossen sind. Nicht im Bereich der Einzugsradien liegende Gebiete wurden hinsichtlich ihrer Nutzung und Bebauungsdichte überprüft und die Ergebnisse im begleitenden Arbeitskreis zwischen Stadt, moBiel und Gutachter diskutiert.

Grundlage waren die Erschließungsanforderungen gemäß Anforderungsprofil (Siehe Anlagenband):

Raumkategorie	Bus	Stadtbahn	SPNV (nur additiv zu Bus und Stadtbahn)
Innenstadt	300m	400m	600m
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	400m	500m	800m
Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte	400m	500m	800m
Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	400m	(500m)	800m

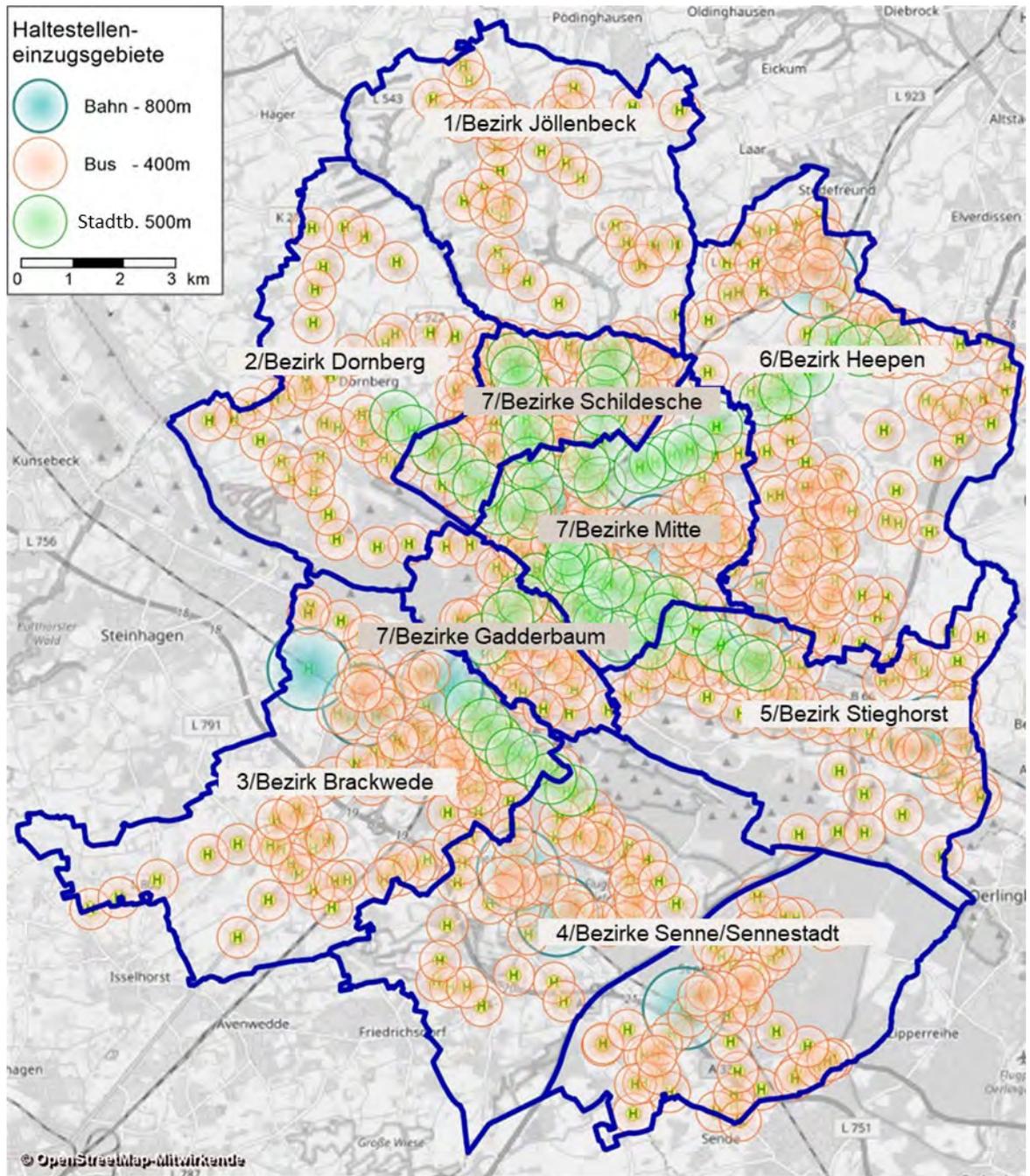
Tabelle 4: Erschließungsstandards/ Haltestelleneinzugsradien

Zusätzlich besteht die Vorgabe, dass die nächste Haltestelle innerhalb einer akzeptablen Zugangszeit von maximal 10 Minuten Fußweg erreichbar sein soll. Bei einer mittleren Gehgeschwindigkeit von 5 km/h bedeutet dies einen realen Zugangsweg von 830 m, der in Ausnahmefällen zumutbar ist.

Zudem wird vorgegeben, dass alle Siedlungsbereiche mit mehr als 200 Einwohnern erschlossen sein müssen, daher können Gebiete mit deutlich weniger Einwohnern (einzelne Häuser) aus der Betrachtung ausgenommen werden.

Alle Haltestellen, die ausschließlich von Linien bedient werden, die weniger als 10 Fahrten pro Tag aufweisen, werden jedoch ohne Einzugsbereich dargestellt, da sie nicht tagesdurchgängig eine Erschließung gewährleisten. Es handelt sich in der Regel um Linien, die nur auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind oder Gewerbegebiete in der Hauptverkehrszeit bedienen.

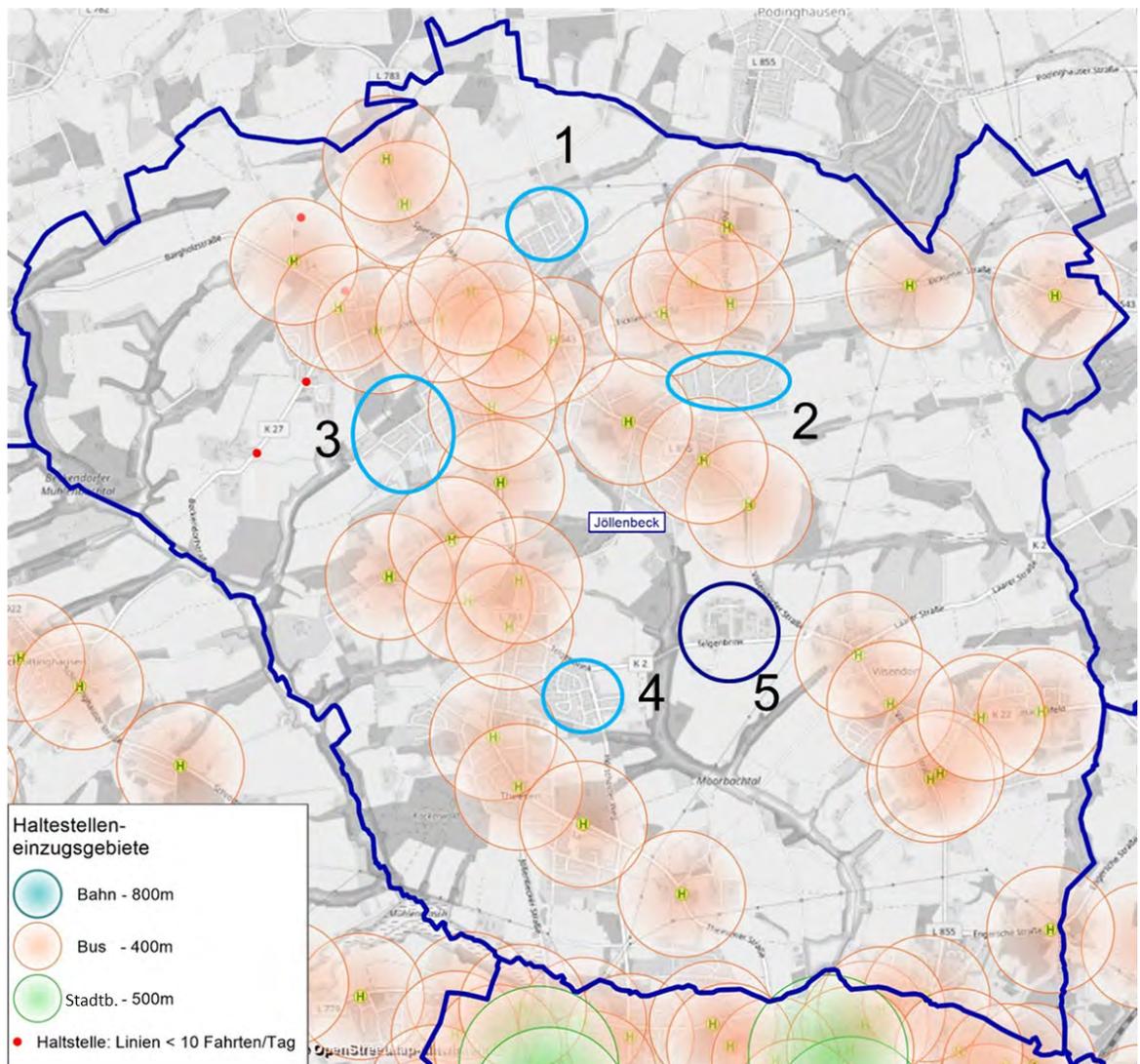
Abbildung 5 zeigt eine Übersicht über die Einzugsbereiche in der Gesamtstadt.



Quelle: Verkehrsmodell Stadt Bielefeld, Darstellung PTV

Abbildung 5: Analyse Erschließung – Übersicht Stadt Bielefeld

Im Folgenden wird die Erschließung in den einzelnen Stadtbezirken betrachtet.



Quelle: Verkehrsmodell Stadt Bielefeld, Darstellung PTV

Abbildung 6: Analyse Erschließung: (1) Bezirk Jöllenbeck

In Abbildung 6 ist der Bezirk Jöllenbeck dargestellt. Dort fallen einige Erschließungslücken auf, die zumeist jedoch Gebiete mit Einzelhausbebauung oder Gewerbegebiete betreffen, daher ist die Erschließungsnotwendigkeit abzuwägen. Durch den on-Demand-Verkehr Anton mit seinen ergänzend wirkenden virtuellen Haltestellen besteht zudem eine verbesserte Erschließungsqualität zu den Betriebszeiten dieses Angebots.

Abbildung 7 zeigt eine Detailansicht, die als Luftbilddarstellung die Art der Bebauung besser verdeutlicht.

- Erschließungslücke 1: Bereich Marsstraße / Im Hagen – die Bebauung ist sehr locker und besteht in der Regel aus Einfamilienhäusern. Die Zahl der nicht erschlossenen Einwohner ist daher gering.

- ▶ Erschließungslücke 2: Bereich um den Örkenweg - vom Örkenweg aus ist die Luftlinienentfernung zur nächsten Haltestelle maximal etwas über 500 m, daher ist der nicht erschlossene Bereich sehr klein.
- ▶ Erschließungslücke 3: Im Bereich Waldstraße / Am Winkelkotten ist nur ein kleiner Bereich mit Einzelhausbebauung nicht erschlossen, nur wenige Häuser haben einen Fußweg, der über den im Anforderungsprofil zulässigen 830 m (für einen Weg von maximal zehn Minuten) liegt.
- ▶ Erschließungslücke 4: Telgenbrink / Horstheider Weg / Kerkbreite (Theesen) – auch hier haben Einwohner eines nur kleinen Bereichs einen Weg von über 830 m Fußweg.
- ▶ Erschließungslücke 5: Der Gewerbepark am Telgenbrink ist nicht erschlossen, hier ist die Anzahl der betroffenen Mitarbeiter / Kunden zu prüfen sowie die Zeiten, in denen eine Erschließung notwendig wäre. Darauf basierend sind Maßnahmen zu entwickeln, ggf. nachfrageorientierte Angebote. Mit der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich der Einmündung Vilsendorfer Straße / Telgenbrink kann der Weg zum Gewerbegebiet kurzfristig und kostengünstig verkürzt werden.

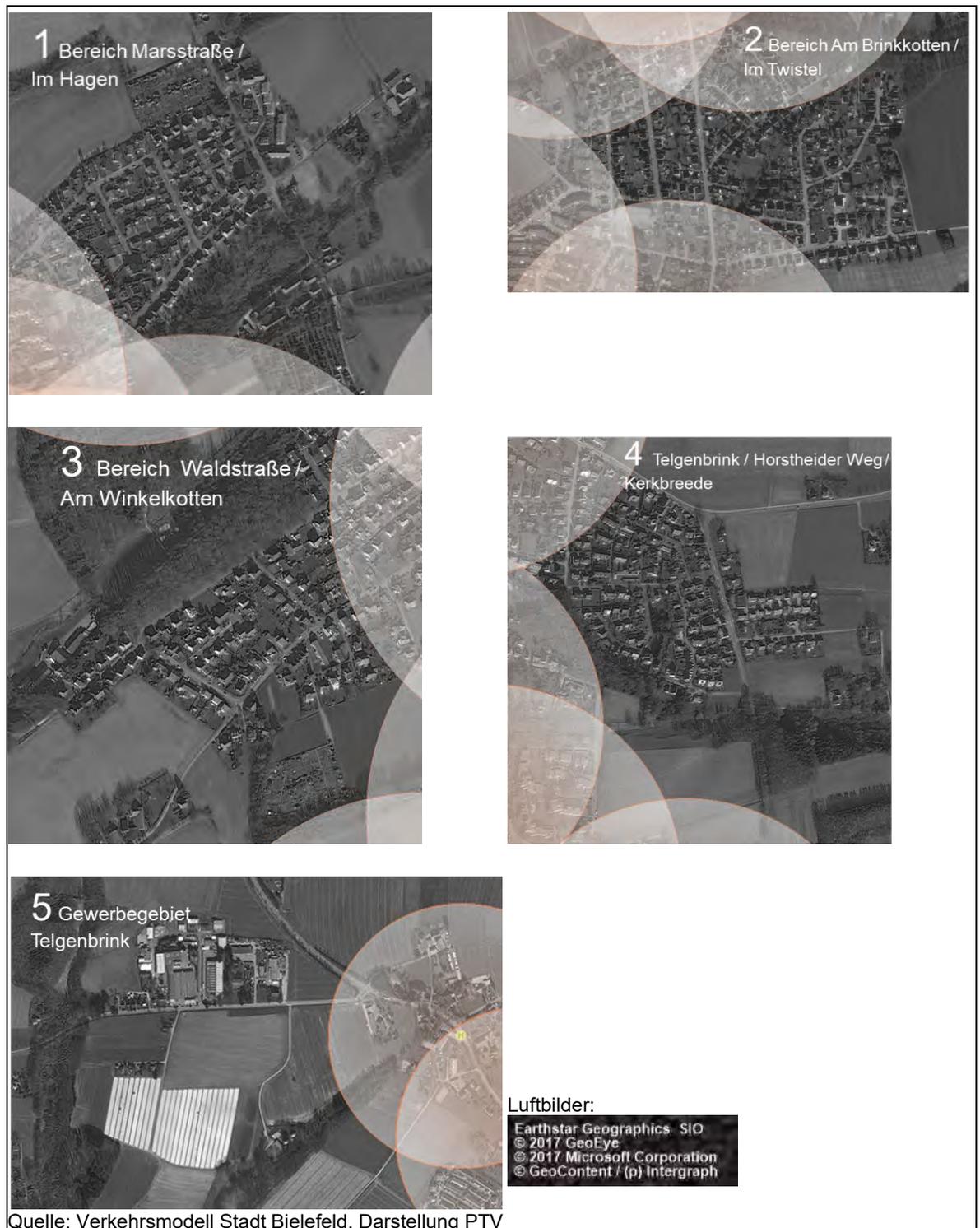


Abbildung 7: Erschließungslücken in Jöllenbeck – Detailsicht

Abbildung 8 und Abbildung 9 zeigen die Erschließungslücken im Bezirk Dornberg. Hier bestehen zwei miteinander verbundene Erschließungslücken, in denen keine regelmäßige Bedienung mit Bus- oder Stadtbahnangeboten besteht.

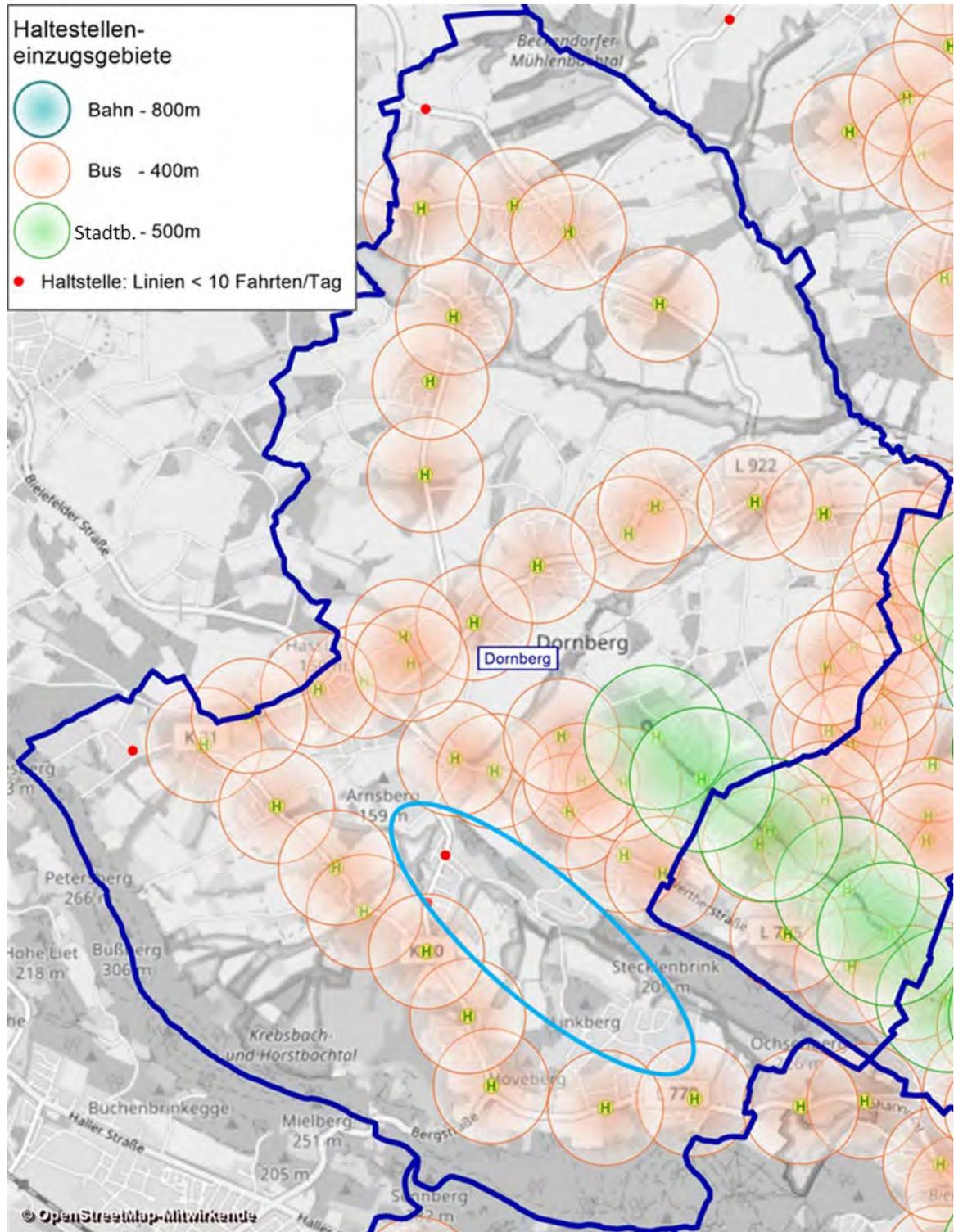
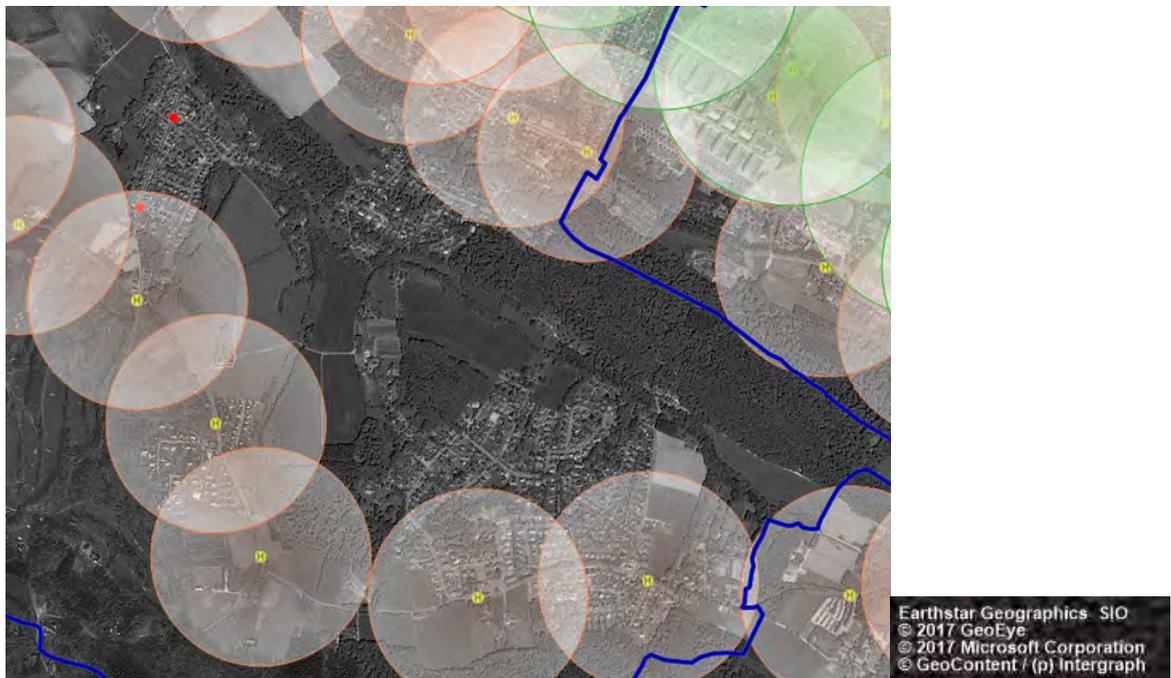


Abbildung 8: Analyse Erschließung: (2) Bezirk Dornberg

Die Lücke im Twellbachtal wird heute durch Anruf-Linien-Fahrten (ALF), Linie 224, bedient (rot markierte Haltestellen innerhalb der blauen Umrandung), dies erscheint aufgrund der kleinen Lücke mit Einfamilienhausbebauung ausreichend, eine Verdichtung oder eine andere Form flexibler Bedienung erscheint sinnvoll, da ein Bedarf aus dem Twellbachtal gemeldet wird. Eine Linienbedienung erscheint aber nicht notwendig.

Die südöstlich davon gelegene Lücke (Bereich Mönkebergstraße und Auf der Egge) ist deutlich größer, betrifft aber eine ähnliche Bebauung.

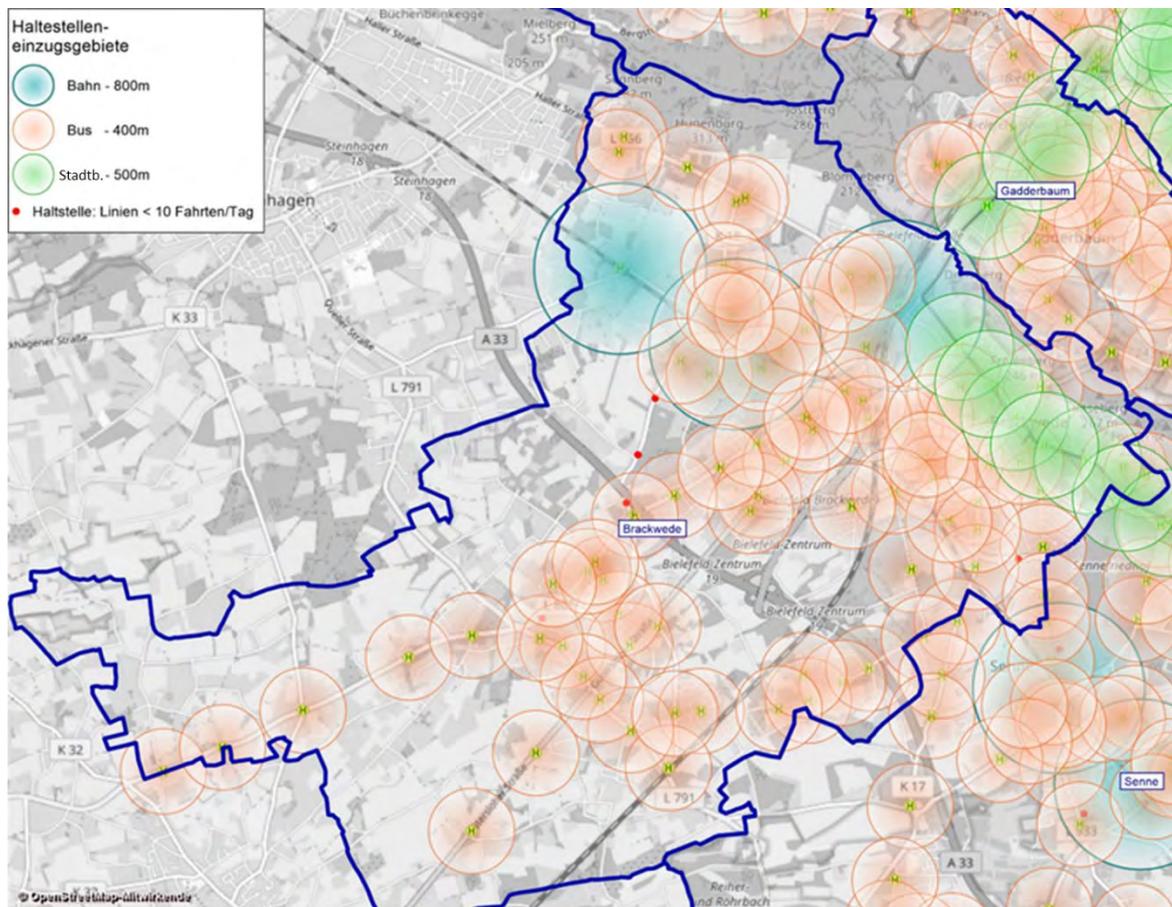
Für die genannten Bereiche sollte im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans geprüft werden, ob On-Demand-Verkehre sinnvoll eingesetzt werden können. Eine zusätzliche Linienbedienung erscheint aufgrund der Raum- und Siedlungsstruktur nicht notwendig.



Quelle: Verkehrsmodell Stadt Bielefeld, Darstellung PTV

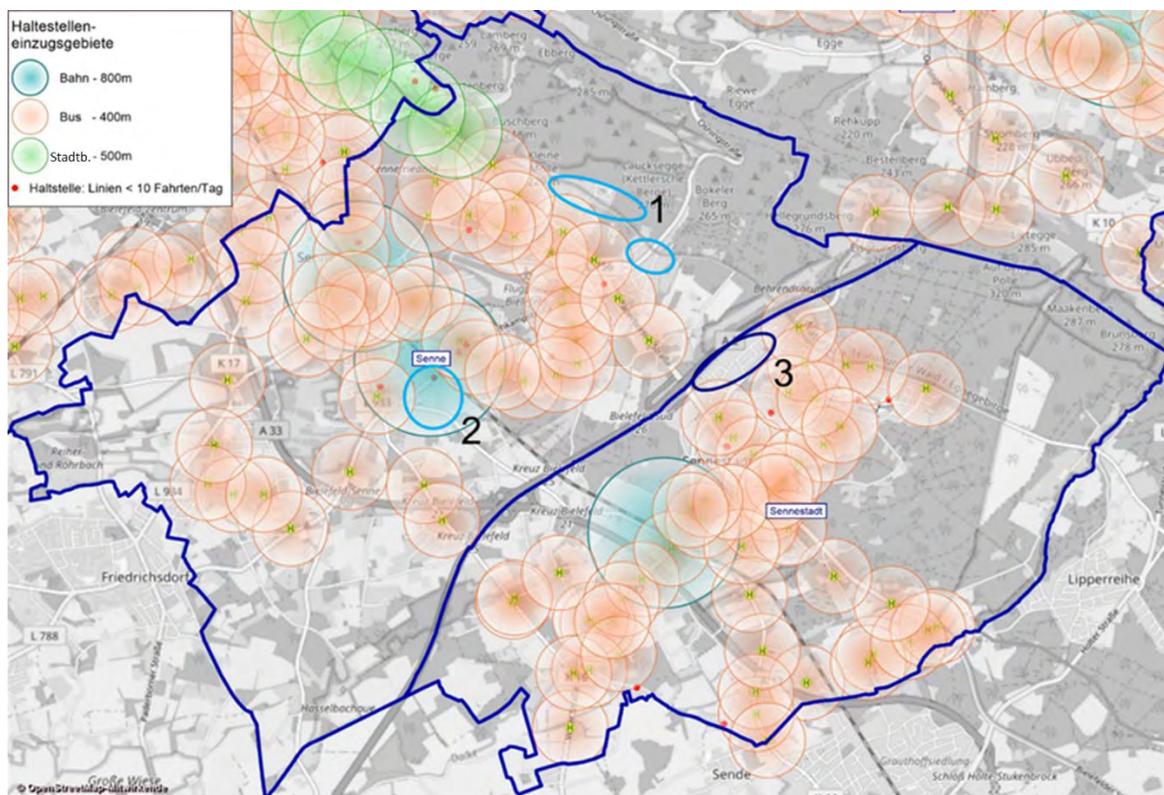
Abbildung 9: Erschließungslücken in Dornberg – Detailansicht

Abbildung 10 zeigt den Bezirk Brackwede, dort sind keine Erschließungslücken vorhanden.

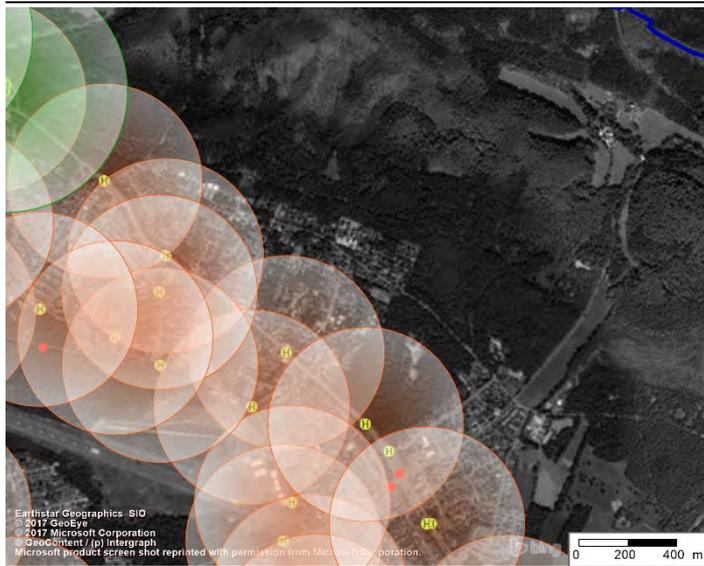


Quelle: Verkehrsmodell Stadt Bielefeld, Darstellung PTV; Karte: OpenStreetMap-Mitwirkende
Abbildung 10: Analyse Erschließung: (3) Bezirk Brackwede

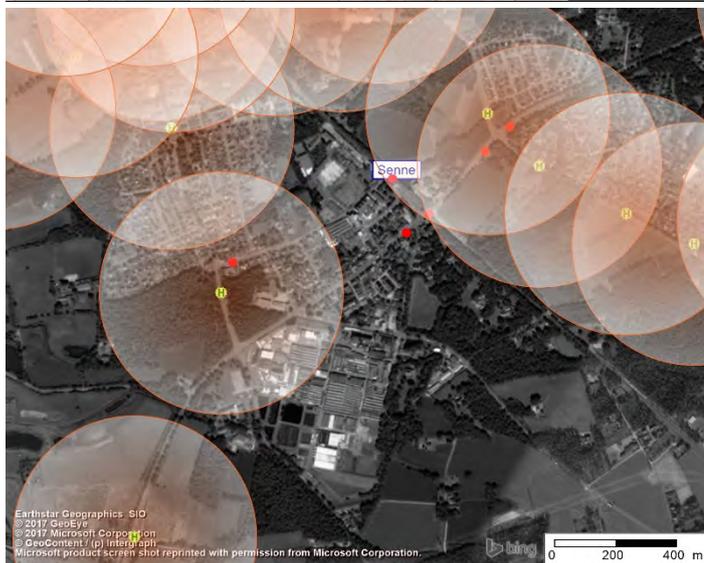
In der Abbildung 11 sind die beiden Bezirke Senne und Sennestadt abgebildet. Dort sind folgende Erschließungslücken zu erkennen:



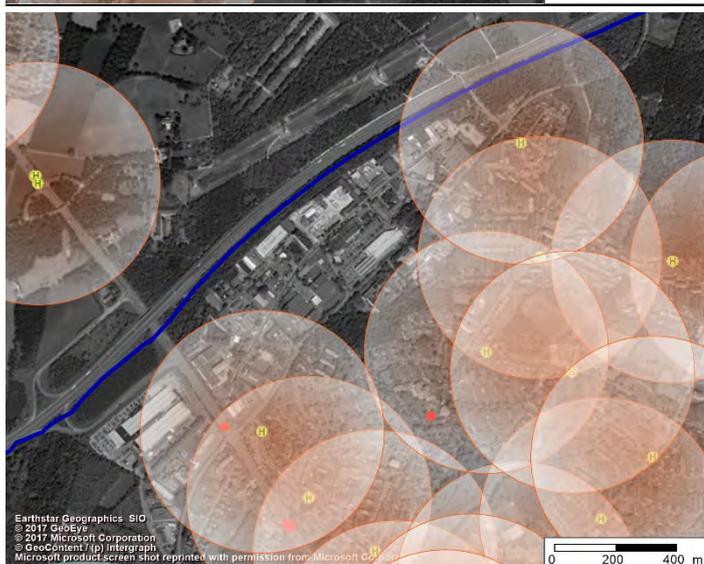
Quelle: Verkehrsmodell Stadt Bielefeld, Darstellung PTV; Karte: OpenStreetMap-Mitwirkende
 Abbildung 11: Analyse Erschließung: (4) Bezirke Senne/Sennestadt



Lücke 1 : „Senner Hellweg“



Lücke 2: „Buschkampstraße“



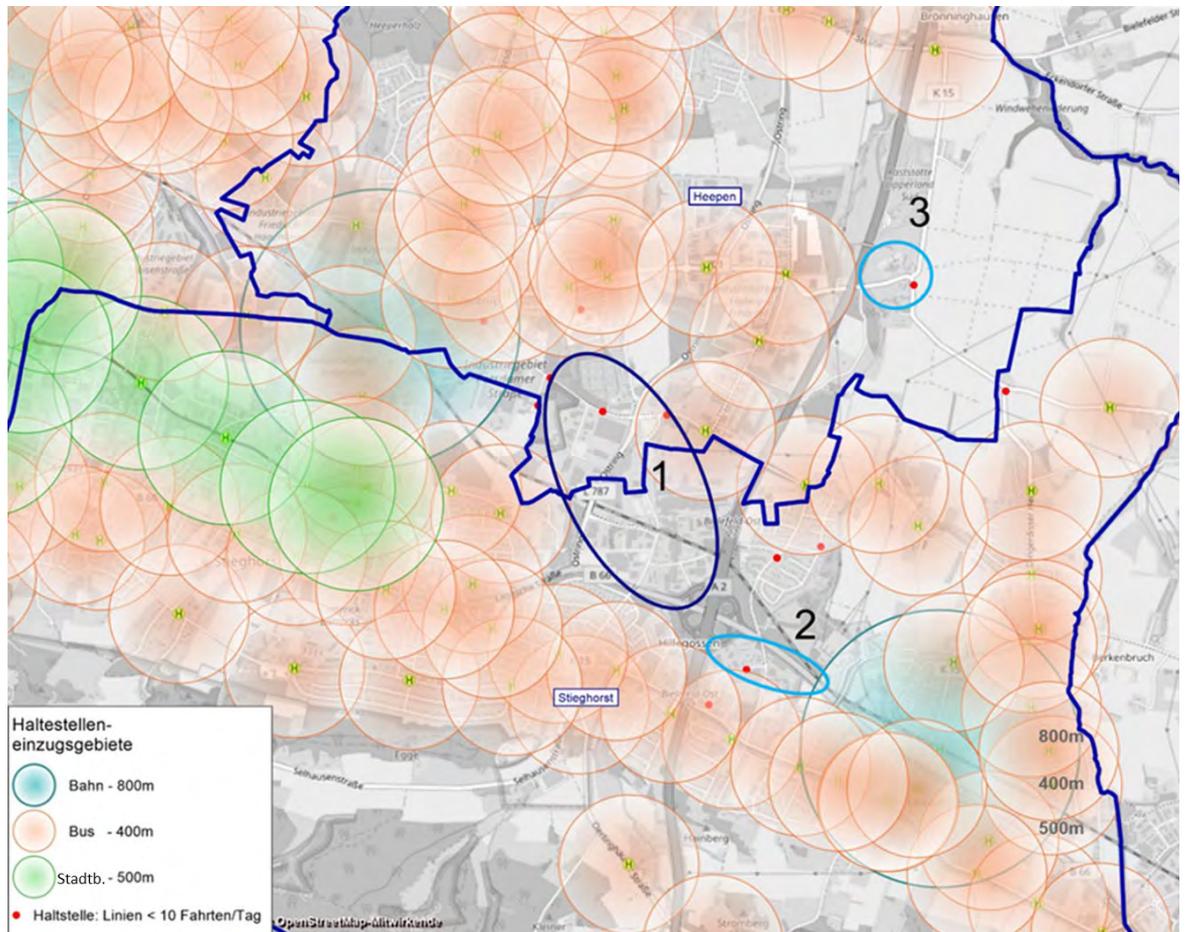
Lücke 3: Gewerbegebiet
Sennestadt an der A2

Quelle: Verkehrsmodell Stadt Bielefeld, Darstellung PTV;

Abbildung 12: Analyse Erschließung: (4) Bezirke Senne/Sennestadt –Detailansicht

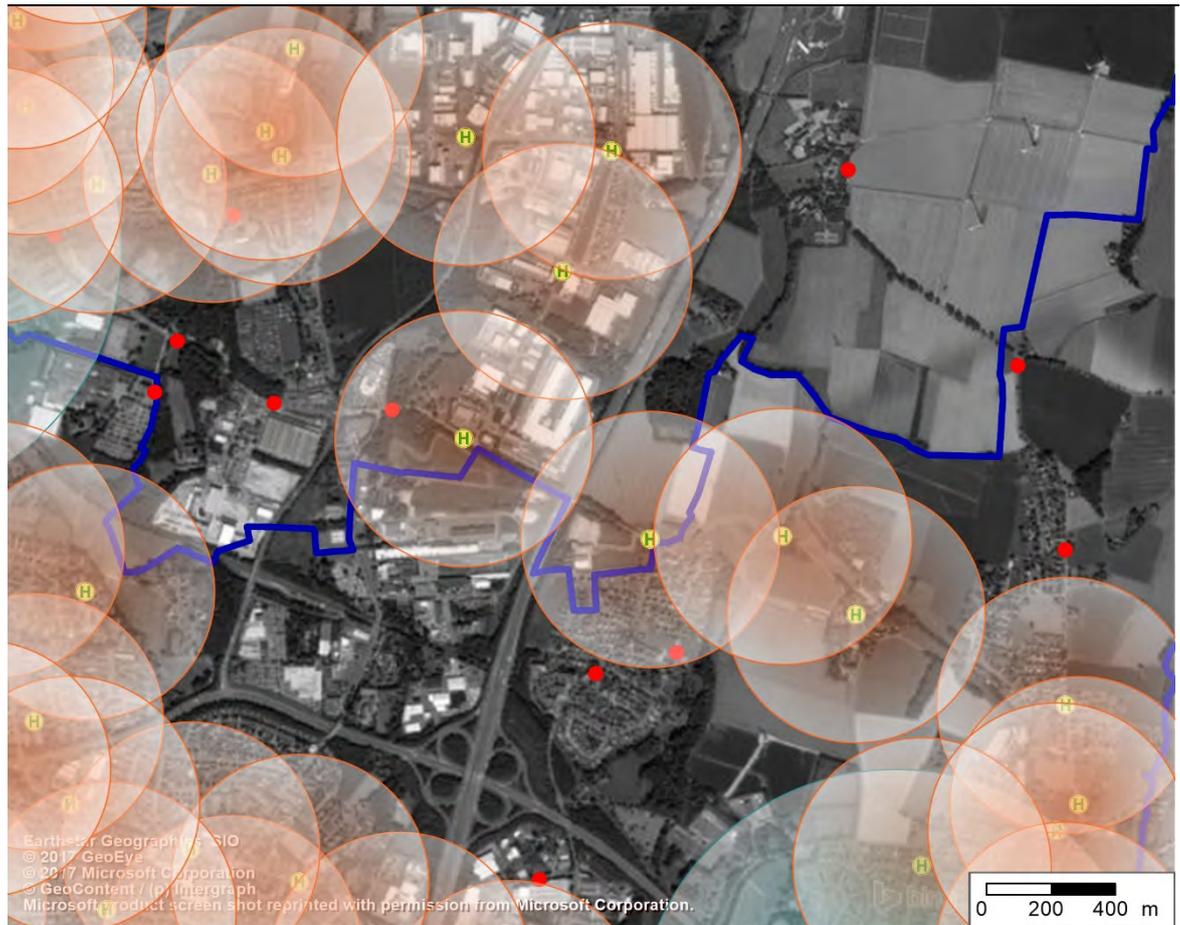
- ▶ Lücke 1 betrifft Randgebiete im Bereich Senner Hellweg. Bei Umsetzung einer Stadtbahnverlängerung der Linie 1 werden die Haltestellen einen größeren Einzugsbereich von 500m haben, daher ist dann keine Erschließungslücke gemäß dem Anforderungsprofil mehr vorhanden.
- ▶ Lücke 2 in der Buschkampstraße ist durch den Haltepunkt Windelsbleiche erschlossen, jedoch ist diese Erschließung nur additiv zulässig, da eine ausschließliche Verbindung mit dem SPNV nicht ausreichend ist. Dennoch ist die Erschließungslücke klein und da es sich vorwiegend um ein Gewerbegebiet handelt, erscheinen die umgebenden Haltestellen, die fußläufig in zehn Minuten (unter 830m) erreichbar sind, ausreichend.
Sollte eine Wohnbebauung entlang der Osningstraße erfolgen, entstehen im Norden des abgebildeten Ausschnittes ggf. Erschließungslücken.
- ▶ Lücke 3: Gleiches gilt für das Gewerbegebiet in Sennestadt an der A2, auch hier sind regelmäßig bediente Haltestellen innerhalb von zehn Minuten zu erreichen. Daher besteht keine Erschließungslücke.
Zur Haltestelle "Kamphof" westlich der A2 gibt es aus dem Bereich Buschkamp (Nordkampweg, Hirschberger Straße) keine öffentlichen Fußwege. Damit ist diese Haltestelle nur über Umwege zu erreichen. Hier besteht bei Detailbetrachtung eine Erschließungslücke, die sich durch den Ausbau von Fußwegen beheben lässt.
- ▶ Für Senne und Sennestadt ergeben sich daher keine gravierenden Erschließungslücken, für die Maßnahmen zu ergreifen wären. Die Erschließung der Gewerbegebiete sind in Abhängigkeit von der Nutzung zu prüfen.

Der Bezirk Stieghorst weist nur in der Umgebung des Autobahnkreuzes Erschließungslücken auf, die in Abbildung 13 dargestellt sind.



Quelle: Verkehrsmodell Stadt Bielefeld, Darstellung PTV; Karte: OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 13: Analyse Erschließung: (5) Bezirk Stieghorst, südlicher Bezirk Heepen



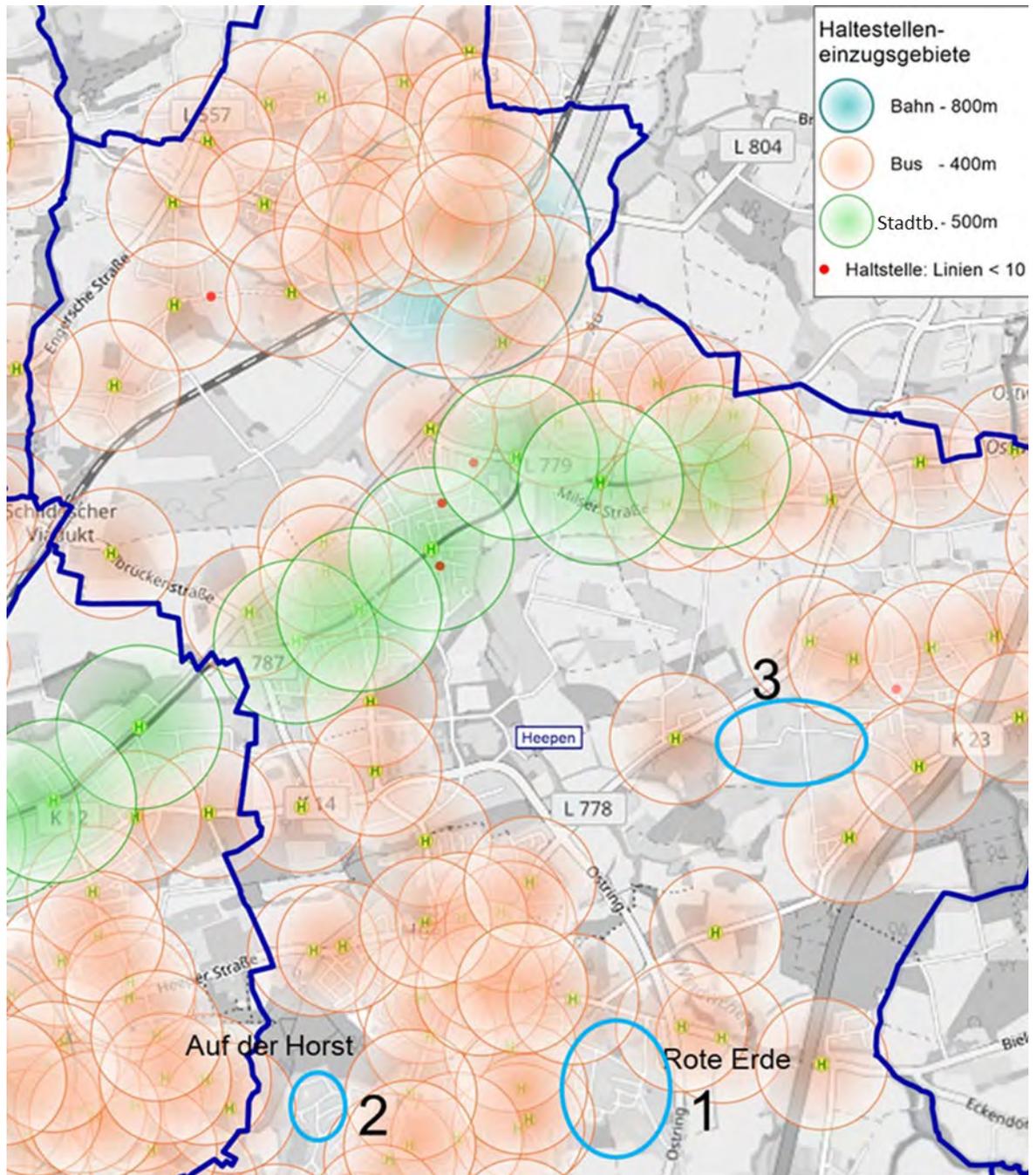
Quelle: Verkehrsmodell Stadt Bielefeld, Darstellung PTV;

Abbildung 14: Analyse Erschließung: (5) Bezirk Stieghorst, südlicher Bezirk Heepen – Detailansicht

Da die Erschließungslücke 1 in Verbindung mit einer weiteren Lücke im Bezirk Heepen im Bereich des Ostrings steht, sind diese hier gemeinsam dargestellt. Insbesondere das Wohngebiet im Bereich Obere Hillegosser Straße ist unzureichend erschlossen. Der Bereich in Heepen sowie das Gewerbegebiet im Bereich Gustav-Winkler-Straße und Walter-Werning-Straße (Erschließungslücke 2) werden mit einigen Fahrten der Linie 131 in der Hauptverkehrszeit erschlossen (rot markierte Haltestellen) mit Anschluss an die Stadtbahnlinie 3, dieses erscheint ausreichend. Teile des Wohngebietes Auf dem Busch liegen ebenfalls außerhalb des definierten Einzugsbereichs, werden allerdings mit den Fahrten der Linien 32 und 131 bedient. Ansonsten betrifft dies nur einen kleinen Teil des Wohngebietes für den die Fußwege zur zukünftig durch die Linie 369 besser bedienten Haltestelle „Auf dem Busch“ zumutbar sind. Hier besteht kein Handlungsbedarf.

Die Erschließungslücke 3 betrifft nur wenige Häuser sowie eine Reitanlage, hierfür ist die Bedienung über die Haltestelle Bentruper Heide ausreichend.

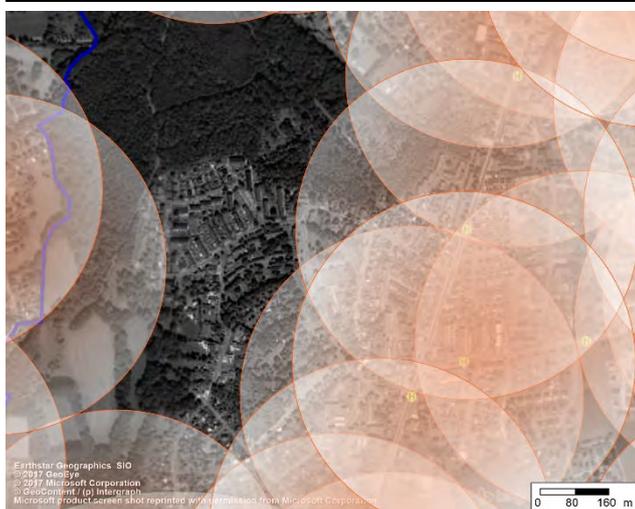
In Abbildung 15 werden die Erschließungslücken im mittleren und nördlichen Teil des Bezirks Heepen dargestellt.



Quelle: Verkehrsmodell Stadt Bielefeld, Darstellung PTV; Karte: OpenStreetMap-Mitwirkende
 Abbildung 15: Analyse Erschließung: (6) Bezirk Heepen (Mitte und nördlicher Teil)



Lücke 1 : „Rote Erde“



Lücke 2: „Auf der Horst“

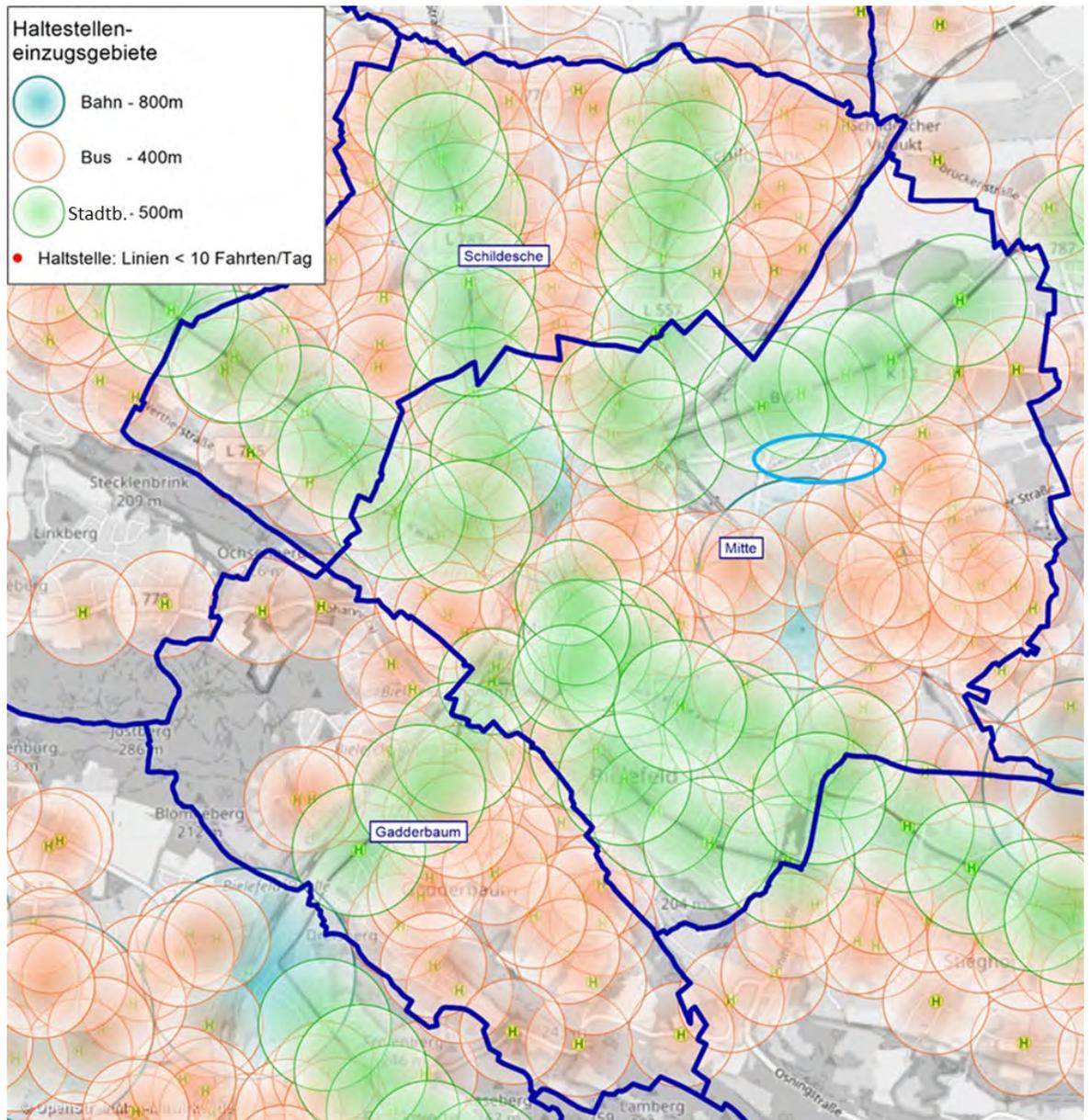


Lücke 3: „Bröninghauser Straße“

Quelle: Verkehrsmodell Stadt Bielefeld, Darstellung PTV;

Abbildung 16: Analyse Erschließung: (6) Bezirk Heepen (Mitte und nördlicher Teil) – Detailansicht

- ▶ Lücke 1: Bereich des Wohngebiets Rote Erde: Hier findet bislang nur am Rande eine Erschließung durch den ÖPNV statt. Der Bereich weist eine Einwohnerdichte von über 1000 EW/km² auf, daher ist diese Erschließungslücke zu beheben.
- ▶ Lücke 2: Wohngebiet „Auf der Horst“: Die meisten Gebäude liegen an der Straße „Auf der Horst“, von der Potsdamer Straße her ist das Gebiet nur am Rande erschlossen, dennoch liegen Gebäude mit ca. 700-800 Einwohnern außerhalb der Erschließungsradien. Auch diese Lücke ist zu beheben.
- ▶ Lücke 3: Bei der Lücke handelt es sich um das Gewerbegebiete Brönnighauser Straße mit lockerer Bebauung. Um den Erschließungsbedarf zu ermitteln wird vorgeschlagen, im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans zu prüfen, ob der Bedarf einer Erschließung seitens der Firmen besteht und zu welchen Zeiten. Teilweise sind über 830m Fußweg zur nächsten Haltestelle gegeben.



Quelle: Verkehrsmodell Stadt Bielefeld, Darstellung PTV; Karte: OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 17: Analyse Erschließung: (7) Bezirke Mitte, Schildesche, Gadderbaum

Abbildung 17 zeigt schließlich den Bereich der zentralen Bezirke von Bielefeld, Mitte, Schildesche und Gadderbaum. Der Bereich Petristraße konnte zwischenzeitlich durch die 2018 neu eingeführte Linie 23 erschlossen werden (blau umrandet). In den Stadtbezirken Mitte, Schildesche und Gadderbaum sind keine Erschließungslücken vorhanden.

4.2 Verbindungsqualität – Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit definiert die Fahrzeugfolgezeiten (Taktzeiten) bzw. die Fahrtenhäufigkeit zu verschiedenen Tageszeiten und zwischen bzw. innerhalb der verschiedenen Stadtteile. Im Anforderungsprofil wird neben der Differenzierung nach

Gebietskategorien auch nach Tages- und Tagesrandlagenverkehr (Abend- / Wochenendverkehr) unterschieden. Vorgaben werden für die Hauptverkehrszeit, die Normalverkehrszeit und die Schwachverkehrszeit gemacht, deren zeitliche Eingrenzung im Anforderungsprofil beschrieben ist.

Die Analyse beschränkt sich aufgrund der vorhandenen Modellgrundlage auf einen Werktag (Montag-Freitag).

Analysiert wird zunächst die Fahrtenzahl zwischen allen Verkehrsbezirken. Eine Umsetzung der geforderten Takte in Fahrtenzahlen pro Stunde lässt sich aus Tabelle 5 entnehmen.

Zwischen Gebiet	und Gebiet	Fahrtenzahl /h
Innenstadt	Innenstadt	12
Innenstadt	Hohe Nutzungsdichte	6
Innenstadt	Mittlere Nutzungsdichte	3
Innenstadt	Geringe Nutzungsdichte	2
Hohe Nutzungsdichte	Hohe Nutzungsdichte	6
Hohe Nutzungsdichte	Mittlere Nutzungsdichte	3* / 2**
Hohe Nutzungsdichte	Geringe Nutzungsdichte	2
Mittlere Nutzungsdichte	Mittlere Nutzungsdichte	3* / 2**
Mittlere Nutzungsdichte	Geringe Nutzungsdichte	2
Geringe Nutzungsdichte	Geringe Nutzungsdichte	2

(*) Verbindung über die Innenstadt

(**) direkte Verbindung über tangentielle Buslinien

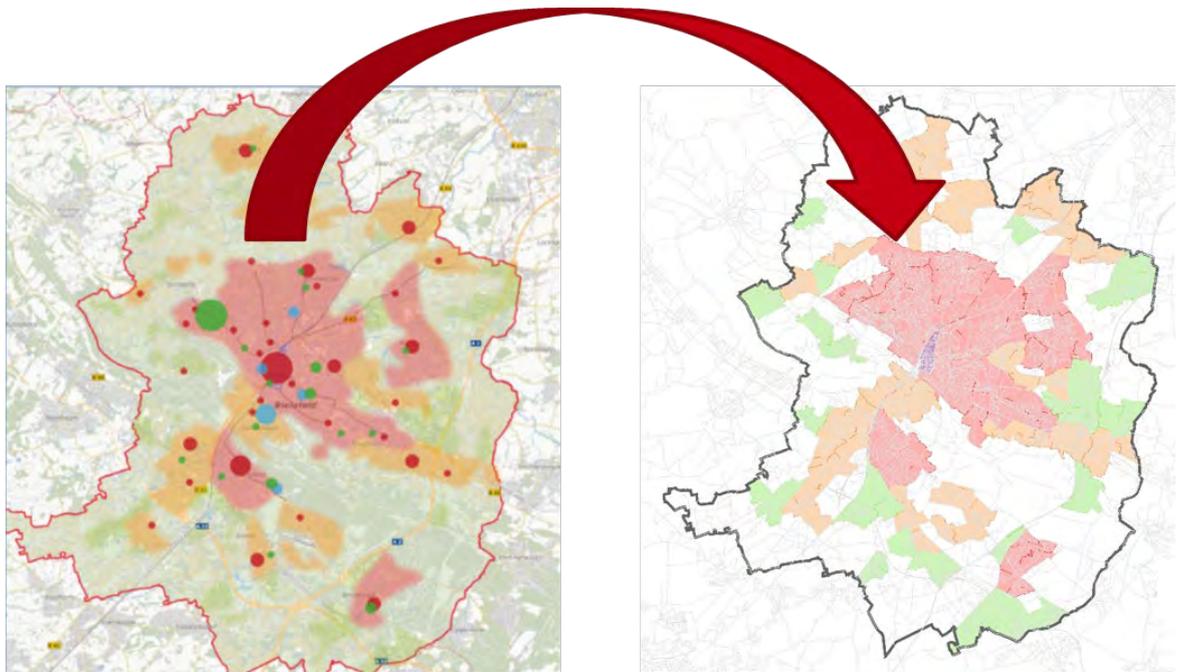
Tabelle 5: Anforderung Fahrtenzahlen zwischen den Raumkategorien

Darüber hinaus wird das Streckennetz entsprechend der Fahrtenzahl in einer Stunde der Nebenverkehrszeit dargestellt und daraus die Taktung abgeleitet. Dieses Vorgehen, sowie die rechnerische Analyse mittels einer Relationsbetrachtung aller fast 130.000 Relationen haben Vor- und Nachteile und ergänzen sich daher im Ergebnis.

- Bei ausschließlicher Betrachtung der Strecken können Umsteigeverbindungen nicht berücksichtigt werden.
- Die Relationsbetrachtung hingegen hat eine große Abhängigkeit von der Zuordnung der Bezirke zu den Linien und es ist festzulegen, welche Fahrten gewertet werden sollen mit nicht zu vielen Umsteigevorgängen und nicht zu langer Beförderungszeit. Außerdem muss eingeschränkt werden, welcher Zugangsweg zu den Haltestellen zulässig ist. Rechnerische Mängel müssen daher einzeln geprüft werden, ob sie in der Realität tatsächlich eine Schwachstelle darstellen.

Rechnerische Betrachtung

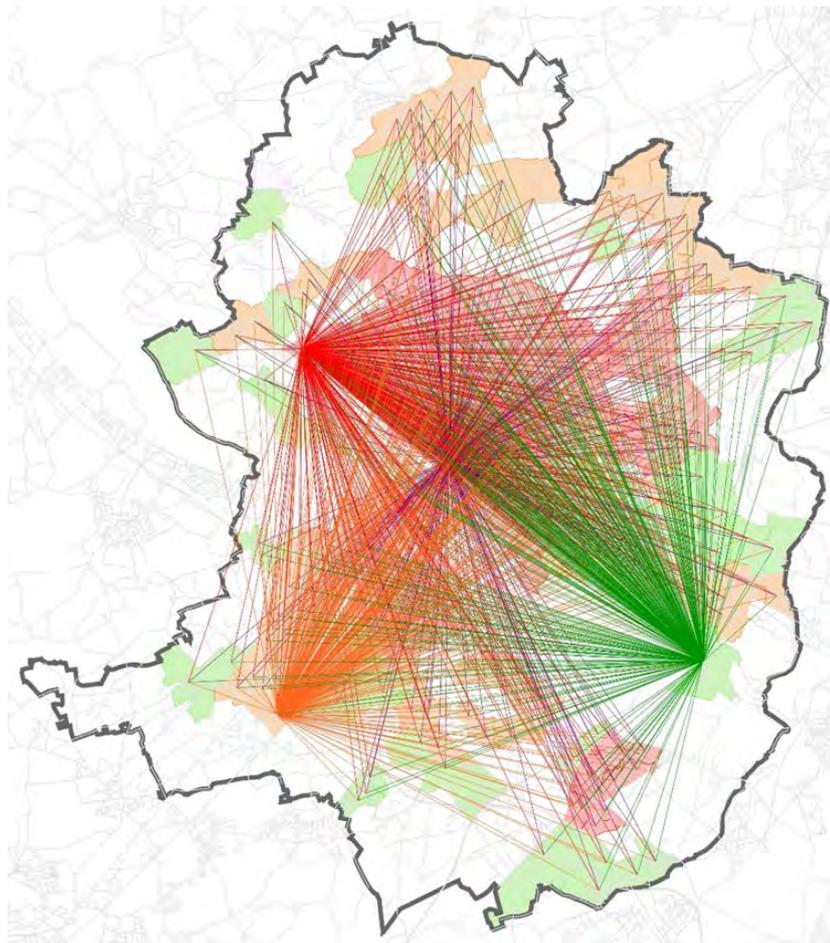
Für die Berechnung wurde die Einteilung der Raumkategorien auf die 358 innerstädtischen Verkehrsbezirke im Modell übertragen. Der Zuschnitt der Bezirke lässt dabei keine vollständige Überdeckung zu, zumal die Raumkategorien im Anforderungsprofil unscharf abgegrenzt sind (siehe Abbildung 18).



Quelle: Verkehrsmodell Stadt Bielefeld, Darstellung PTV

Abbildung 18: Übertrag der Raumkategorien auf das Verkehrsmodell

Zwischen allen 358 Bezirken ergeben sich insgesamt 128.164 Relationen. In der folgenden Abbildung sind alle Relationen für beispielhaft vier Bezirke (einer aus jeder Raumkategorie) dargestellt.



Quelle: Verkehrsmodell Stadt Bielefeld, Darstellung PTV

Dargestellt sind beispielhaft alle 1.432 Relationen der Bezirke Alt- und Neustadt 04, Pappelkrug 04, Ummeln 11, Lämershagen 02 zu den jeweils übrigen Bezirken in Bielefeld

Abbildung 19: Beispielhafte Darstellung von Relationen

Es werden alle Fahrtenzahlen für die Normalverkehrszeit am Vormittag berechnet und die Fahrtenzahl für eine Stunde gemittelt.

Nicht berücksichtigt werden Fahrten des SPNV und der AST-Verkehre, um zunächst die Mängel im Stadtbahn- und Busnetz zu ermitteln und im Nachhinein zu entscheiden, ob eine Bedienung durch den SPNV die Lücke schließen würde.

Die Berechnungsergebnisse werden weiterhin auf folgende Kriterien hin geprüft:

- Die ÖPNV-Nachfrage muss für die Relation größer sein als zwei Fahrgastfahrten pro Tag
- Die MIV-Nachfrage muss für die Relation größer sein als zehn Fahrgastfahrten pro Tag
- Quell- und Zielbezirk müssen mindestens vier Einwohner aufweisen.

Hierdurch soll sichergestellt werden, dass keine Relationen als unterbedient gelten, für die praktisch keine Nachfrage besteht. Durch diese Auswahl bleiben 4.854 Relationen bestehen, deren Ergebnisse weiter untersucht werden.

Zunächst werden Fahrtverbindungen mit nur einem Umsteigevorgang ausgewertet.

Hier ergeben sich zunächst 936 Relationen, die einen Mangel aufweisen. Bei den meisten dieser Relationen besteht eine ÖV-Nachfrage von unter 20 Fahrgästen pro Tag oder sie können durch einen zweiten Umstieg behoben werden, so dass kein Handlungsbedarf besteht.

Es bleiben letztlich drei Relationen mit einem Mangel (siehe Tabelle 6 und Abbildung 20) übrig:

Man- gel	Kategorie	Relation (Verkehrsbezirksname im Verkehrsmodell, siehe Abbildung 20		Schwachstelle
1	Innenstadt ⇔ mittlere Nutzungsdichte	Kesselbrink 01	Johannistal 03	2 statt 3 Fahrten/h (Takt- ausdünnung Taktausdünnung vormittags)
2	Hohe Nutzungsdichte ⇔ mittlere Nutzungsdichte	Hammer-Mühle 01	Dingerdissen 05	1 statt 3 Fahrten/h (Takt- ausdünnung vormittags, sonst 2 Fahrten/h)
3	Hohe Nutzungsdichte ⇔ hohe Nutzungsdichte	Bültmannskrug 01	Universität 02	3 statt 6 Fahrten/h

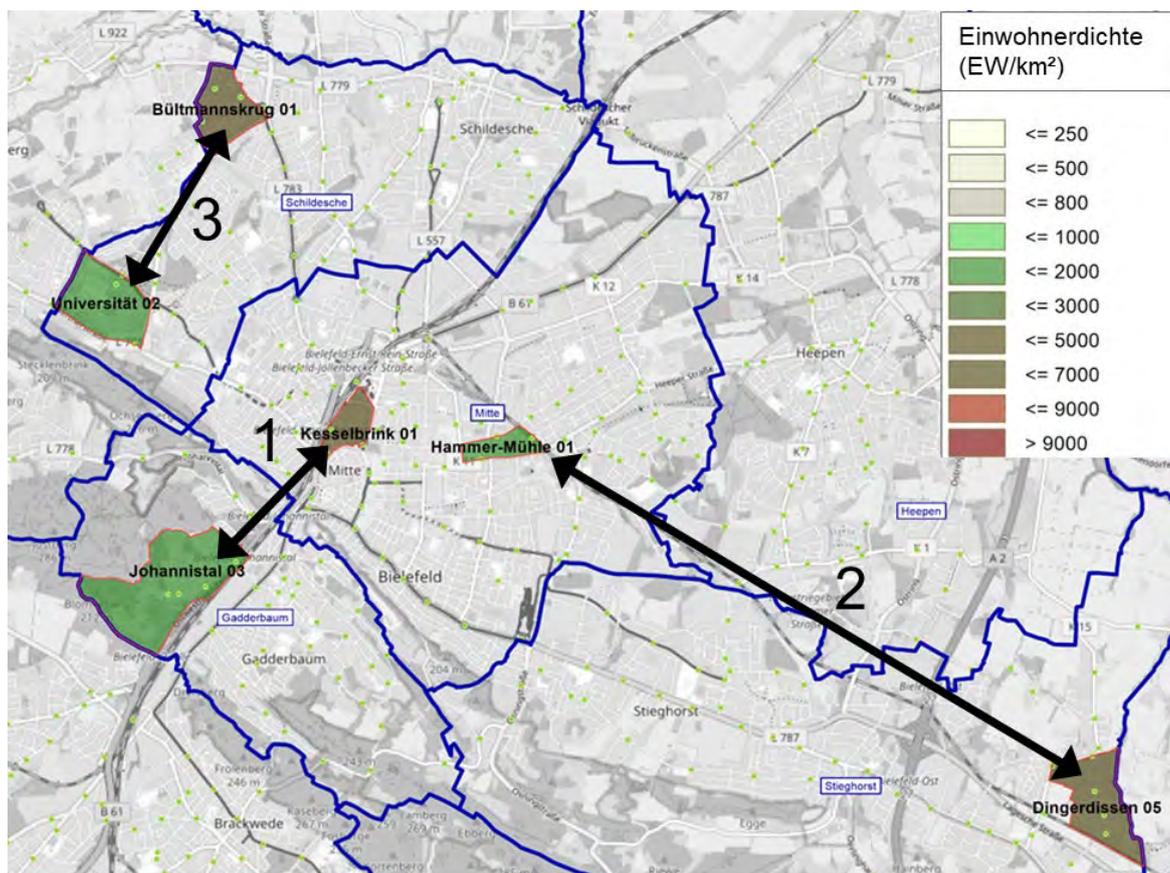
Tabelle 6: Relationen mit Schwachstellen (Bedienungshäufigkeit/Taktung)

Mangel 1: Auf der Relation verkehrt seit 01.08.2021 die **Linie 29** durchgehend im 20-Minuten-Takt. Damit wird dieser Mangel behoben, die Bedienung ist ausreichend.

Mangel 2: Auf der Relation besteht eine Direktverbindung über die **Linie 369**, die Linie verkehrt ab 01.08.2021 im 30-Minuten-Takt, dies ist nicht ausreichend. Alternative Umsteigeverbindungen bestehen, sind aber unattraktiv und beheben den Mangel daher nicht (zum Beispiel SPNV + Linie 138, Umstieg mit langer Wartezeit)

Mangel 3: Auf der Relation Babenhausen-Süd zur Universität verkehrt auf direktem Weg nur die Linie 31 im 20-Minuten-Takt, aufgrund der Einstufung beider Bezirke in die Kategorie „Hohe Nutzungsdichte“ ist hier eine Verdichtung auf 10-Minuten-Takt erforderlich.

Alle Bezirke weisen zudem eine hohe Einwohnerdichte auf.



Quelle: Verkehrsmodell Stadt Bielefeld, Darstellung PTV; Karte: OpenStreetMap-Mitwirkende
Abbildung 20: Relationen mit Schwachstellen (Bedienungshäufigkeit/Taktung)

Grafische Prüfungen

Da die rechnerische Prüfung unter Umständen zu wenige Mängel darstellt, weil sie sehr davon abhängen, welche Linien vom jeweiligen Verkehrsbezirk aus als erreichbar gelten können, wurden zudem eine Reihe von grafischen Auswertungen (haltstellenbezogen und streckenbezogen) durchgeführt, in denen die jeweiligen Fahrtenzahlen pro Stunde auf der Strecke oder der Haltestelle angezeigt wurden. Die Ergebnisse wurden detailliert daraufhin geprüft, welche Raumstruktur feineräumig tatsächlich betroffen ist und welche Linien jeweils noch erreicht werden können, die den Mangel gegebenenfalls beheben.

Ergebnis der Prüfungen

Für die folgenden Linien sind Handlungsbedarfe zu prüfen (Die Raumkategorie bezieht sich auf den Bereich mit dem jeweiligen Mangel):

Linie	NVZ-Takt (i.d.R. 10:00-11:00)	Linienweg	Raumkategorie lt. Anforderungsprofil mit Mangel	Anforderung Fahrten / Stunde	Fahrten / Stunde NVZ (Status quo)
23	30-Minuten-Takt	Radrennbahn – Petristraße – Lenkwerk – Jahnplatz	Hohe Nutzungsdichte	6	2
24	20-Minuten-Takt	Sieker – Lohbreite – Jahnplatz – Tierpark – Kirchdornberg – Dornberg	Ast Sieker-Lohbreite: Hohe Nutzungsdichte	6	2
27	30-Minuten-Takt	Oetkerhalle – Jahnplatz – Hohes Feld – Schildesche – Baumheide	Ast Baumheide bis Jahnplatz: Hohe Nutzungsdichte	6	2
28	30-Minuten-Takt	Ummeln – Südwestfeld – Brackwede – Gadderbaum – Jahnplatz	Bereich Gadderbaum: Mittlere Nutzungsdichte	3	2
29	20-Minuten-Takt	Baderbach – Lohbreite – Jahnplatz – Schildhof	Ast Baderbach-Radrennbahn: Mittlere Nutzungsdichte	3	2
31	20-Minuten-Takt	(Fachhochschule-) Universität – Babenhausen Süd – Schildesche – Deciusstraße	Hohe Nutzungsdichte	6	3
51	20/40-Minuten-Wackeltakt	Schildesche – Brake – Grafenheide/Milse	Mittlere Nutzungsdichte	3	2
57	30-Minuten-Takt	Lohmannshof – Großdornberg – Babenhausen – Babenhausen Süd	Mittlere Nutzungsdichte	3	2
58	60-Minuten-Takt zwischen 09:00 und 13:00 Uhr	Lohmannshof – Großdornberg – Schröttinghausen – Babenhausen Süd	Bereich Schröttinghausen: Geringe Nutzungsdichte	2	1 bis 2
87 95	87: 60-Minuten-Takt 95: 60-Minuten-Takt Zusammen 30-Minuten-Takt	Bielefeld – Brackwede – Ummeln – Isselhorst – Gütersloh ZOB	Bereich Brackwede-Ummeln: Mittlere Nutzungsdichte	3	2
121	30-Minuten-Takt / 60-Minuten-Takt	Quelle – Brackwede – Bethel	Bereiche in Gadderbaum/Bethel und Quelle: Geringe Nutzungsdichte	2	1 bis 2

Linie	NVZ-Takt (i.d.R. 10:00-11:00)	Linienweg	Raumkategorie lt. Anforderungsprofil mit Mangel	Anforderung Fahrten / Stunde	Fahrten / Stunde NVZ (Status quo)
369	30-Minuten-Takt	Jahnplatz - Oldentrup - Ubbedissen - Bechterdissen - Asemissen - Oerlinghausen Bhf.	Bereich Jahnplatz bis Oldentrup: Hohe Nutzungsdichte	6	2

Tabelle 7: Linien mit zu geringer Bedienungshäufigkeit /Taktung

4.3 Verbindungsqualität Umsteigehäufigkeit

Bei der Prüfung der Umsteigehäufigkeit wurden unter den gleichen Bedingungen wie unter 4.2 beschrieben eine rechnerische Auswertung der Umsteigenotwendigkeit bei der Verbindung zwischen je zwei Bezirken durchgeführt.

Entsprechend dem Anforderungsprofil wurden Umsteigevorgänge zwischen zwei Stadtbahnlinien nicht als Umstieg gewertet.

Letztlich ergab sich, dass keine Schwachstellen hinsichtlich der Umsteigehäufigkeit bestehen.

- Für die Direktfahrten wurden keine Mängel festgestellt.
- Für die Vorgaben mit einem Umstieg wurden zunächst einige Relationen mit höheren Umsteigewerten identifiziert, jedoch besteht hier ein sehr geringes Nachfragepotenzial (unter 30 tägliche MIV-Nutzer).
- Gleiches gilt für die einzelnen gefundenen Relationen, für die mehr als 2 Umstiege notwendig sind. Sie betreffen Gebiete mit geringer Nutzungsdichte und mit einer Gesamtnachfrage von unter 20 MIV-Nutzern, sodass die Nachfragepotenziale für ein zusätzliches Angebot zu gering sind.

4.4 Zusammenfassung

Wie wichtig eine Analyse der Schwachstellen ist, um ein besseres und leistungsfähigeres ÖPNV-Angebot anzubieten, wurde in Kapitel 3 dargelegt. Im Kapitel 4 wurden Defizite in der Erschließungsqualität in Gebieten mit Einzelbebauung und neuen Wohngebieten festgestellt. Diese kann man teilweise mit On-Demand-Verkehren beheben, so dass Linienbedienungen nicht immer notwendig sind. Zudem wurden in der Verbindungsqualität Schwachstellen ermittelt, die mit Taktverdichtungen behoben werden können.

5 Beschreibung des Handlungsbedarfs

Aufbauend auf den vorgenannten Analysen, sowie der Darstellung der Umsetzung des Nahverkehrsplanes 2007 ergibt sich in einigen Bereichen Handlungsbedarf. Im Folgenden wird dieser Handlungsbedarf näher dargestellt und das weitere Vorgehen sowie die Erstellung von Szenarien erläutert.

5.1 Handlungsbedarf aus der Schwachstellenanalyse

5.1.1 Handlungsbedarf Erschließungsqualität

Die Untersuchung der Erschließungslücken (nähere Erläuterung siehe Kapitel 4.1) ergab, dass letztlich nur für folgende Bereiche ein Handlungsbedarf besteht, sodass im Nahverkehrsplan eine Maßnahme zu planen ist:

- Stieghorst, Obere Hillegosser Straße
- Heepen, Bereich des Wohngebiets Rote Erde
- Heepen, Wohngebiet „Auf der Horst“

Für drei weitere Erschließungslücken wird empfohlen, einen Prüfauftrag im Nahverkehrsplan zu formulieren, da hier der Bedarf an zusätzlichen regelmäßig bedienten Haltestellen nicht absehbar ist und gesondert ermittelt werden muss. Hierbei handelt es sich um folgende Gebiete:

- Jöllenbeck Gewerbepark am Telgenbrink
- Dornberg Twellbachtal und Mönkebergstraße, Auf der Egge
- Gewerbegebiet Brönninghauser Straße

Zusammenfassend sind alle Erschließungslücken mit ihrem Handlungsbedarf in Tabelle 8 zusammengefasst.

Stadtteil	Erschließungslücke	Handlungsbedarf		
		ja	Prüfauftrag*	nein
Jöllenbeck	Erschließungslücke 1: Bereich Marsstraße / Im Hagen			x
Jöllenbeck	Erschließungslücke 2: Bereich um den Örkenweg			x
Jöllenbeck	Erschließungslücke 3: Im Bereich Waldstraße/ Am Winkelkotten			x
Jöllenbeck	Erschließungslücke 4: Telgenbrink / Horstheider Weg / Kerkbreede (Theesen)			x

Stadtteil	Erschließungslücke	Handlungsbedarf		
		ja	Prüfauftrag*	nein
Jöllenberg	Erschließungslücke 5: Der Gewerbepark am Telgenbrink i		x	
Dornberg	Erschließungslücke Twellbachtal Mönkebergstraße, Auf der Egge		x	
Brackwede	Keine Erschließungslücke			x
Senne / Sennestadt	Erschließungslücke 1 randliche Gebiete im Bereich Senner Hellweg			x
Senne / Sennestadt	Erschließungslücke 2: Buschkampstraße			x
Senne / Sennestadt	Gewerbegebiet in Sennestadt an der A2			x
Stieghorst	Erschließungslücke 1 Obere Hillegosser Straße	x		
Stieghorst	Gewerbegebiet im Bereich Gustav-Winkler-Straße und Auf dem Busch (Süd)		x	x
Heepen	Erschließungslücke 3: wenige Häuser sowie eine Reitanlage			x
Heepen	Erschließungslücke im Bereich des Ostrings			x
Heepen	Erschließungslücke 1: Bereich des Wohngebiets Rote Erde:	x		
Heepen	Erschließungslücke 2: Wohngebiet „Auf der Horst“:	x		
Heepen	Erschließungslücke 3: Gewerbegebiete Brönnighauser Straße mit lockerer Bebauung.		x	
Mitte, Schildesche, Gadderbaum	Keine Erschließungslücke			x

*Prüfung im Zeitraum während der Umsetzung des Nahverkehrsplans

Tabelle 8: Feststellung des Handlungsbedarfs für die Maßnahmendefinition im Nahverkehrsplan

5.1.2 Handlungsbedarf Verbindungsqualität

Aus der Analyse der Verbindungsqualität ergibt sich folgender Handlungsbedarf bezogen auf einzelne Linien (Tabelle 9):

Linie	NVZ-Takt (i.d.R. 10:00-11:00)	Linienweg	Handlungsbedarf
23	30-Minuten-Takt	Radrennbahn – Petristraße – Lenkwerk – Jahnplatz	Gefordert werden 6 Fahrten pro Stunde für die Verbindung zwischen Gebieten hoher Nutzungsdichte. Der vorhandene 30-Minuten-Takt wird durch die Nähe der der Linien 25/26 oder der Stadtbahn-Linie 2 teilweise kompensiert. Daher ist keine Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt notwendig, es reicht eine Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt.
24	30-Minuten-Takt	Sieker – Lohbreite – Jahnplatz – Tierpark – Kirchdornberg – Dornberg	Tangentiales Endstück (Sieker) ist nicht ausreichend bedient, daher besteht nachrangiger Handlungsbedarf, jedoch sollte die Möglichkeit eines 20-Minuten-Taktes längerfristig geprüft werden. Der 20-Minuten-Takt wurde ab 01.08.2021 montags bis freitags tagsüber eingeführt.
27	30-Minuten-Takt	Kunsthalle – Jahnplatz – Hohes Feld – Schildesche – Baumheide	Zu geringe Bedienung vor allem im Bereich Schildesche zwischen den Stadtbahntrassen, teilweise jedoch auch nahe den Trassen. Zu prüfen ist eine Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt.
28	30-Minuten-Takt	Ummeln – Südwestfeld – Brackwede – Gadderbaum – Jahnplatz	Der Bereich Gadderbaum weist eine mittlere Nutzungsdichte auf, daher wird eine Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt geprüft.
29	30-Minuten-Takt	Baderbach – Lohbreite – Jahnplatz – Schildhof	Im Bereich Baderbach mit mittlerer Nutzungsdichte ist eine Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt zu prüfen. Der 20-Minuten-Takt wurde ab 01.08.2021 montags bis freitags tagsüber eingeführt.
31	20-Minuten-Takt	(Fachhochschule-) Universität – Babenhausen Süd – Schildesche – Deciusstraße	Die Verbindung der Bereiche Universität - Babenhausen Süd - (Schildesche) mit hoher Nutzungsdichte ist zu gering, eine Verdichtung auf einen durchgehenden 10-Minuten-Takt ist notwendig.
51	20/40-Minuten-Wackeltakt	Schildesche – Brake – Grafenheide/Milse	Der „Wackeltakt“ in dem Bereich mit mittlerer Nutzungsdichte ist nicht attraktiv und auch nicht ausreichend. Ein einheitlicher 20-Minuten-Takt ist herzustellen.
57	30-Minuten-Takt	Lohmannshof – Großdornberg – Babenhausen – Babenhausen Süd	Die Bedienung im Bereich Großdornberg (mittlere Nutzungsdichte) - Babenhausen-Süd ist zu gering. Auch hier ist eine Verdichtung zu einem durchgehenden 20-Minuten-Takt herzustellen.
58	60-Minuten-Takt zwischen 09:00 und 13:00 Uhr	Lohmannshof – Großdornberg – Schröttinghausen – Babenhausen Süd	Der Stundentakt ist für Schröttinghausen mit geringer Nutzungsdichte zu gering, allerdings wird hier empfohlen, aufgrund der niedrigen Einwohnerzahl und -dichte keine Verdichtung vorzunehmen.
87/95	Jeweils 60-Minuten-Takt Zusammen 30-Minuten-Takt	Bielefeld – Brackwede – Ummeln – Isselhorst – Gütersloh ZOB	Im Bereich Seewöster, Heidekamp ist ein Stundentakt zu wenig, zu prüfen ist, ob Parallelstrecken das ausreichend ergänzen - daher nur eingeschränkter Mangel. Mit der Linie 95 besteht ein durchgehender 30-Minuten-Takt nach Ummeln.
121	30-Minuten-Takt / 60-Minuten-Takt	Quelle – Brackwede – Bethel	Die Ausdünnung auf einen 60-Minuten-Takt ab Quelle Friedhof führt zu einem Mangel, ebenso der Stundentakt im Bereich Gadderbaum/Bethel. Eine Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt auch auf diesen Streckenabschnitten ist durchzuführen.

Linie	NVZ-Takt (i.d.R. 10:00-11:00)	Linienweg	Handlungsbedarf
369	60-Minuten-Takt zwischen 08:00 und 13:00 Uhr	Bielefeld - Oldentrup - Ubedissen - Bechterdissen - Asemissen - Oerlinghausen Bhf.	Teilweiser Bedarf in der Nähe der Linien 21/22 oder Stadtbahn-Linie 3, daher reicht Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt (im 1. Schritt durchgehender 30-Minuten-Takt), dies betrifft sowohl die durchfahrenen Gebiete mit hoher als auch mit niedriger Nutzungsdichte. Ab 01.08.2021 tagsüber durchgehender 30-Minuten-Takt

Tabelle 9: Handlungsbedarf bei Linien mit mangelhafter Verbindungsqualität

5.2 Prüfung von Szenarien

Aufbauend auf dem vorgenannten Handlungsbedarf, der beschlossenen Mobilitätsstrategie Bielefeld und den allgemeinen gesellschaftlichen Veränderungen sollen anhand von insgesamt drei Szenarien die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Bielefeld in Bezug auf den ÖPNV erarbeitet und dargestellt werden. Dazu sind nachfolgende Szenarien entwickelt worden:

- Entwurf eines **Basisszenarios** mit Maßnahmen, die in den nächsten Jahren voraussichtlich umgesetzt werden sollen. Dies betrifft Maßnahmen, die notwendig werden, um das Anforderungsprofil zu erfüllen. Daher werden Maßnahmen entwickelt, die dazu dienen, die Mängel aus der Schwachstellenanalyse zu beheben. Darüber hinaus enthält das Szenario Maßnahmen auf der Grundlage von Beschlüssen der politischen Gremien zu einzelnen Linien und Stadtteilen sowie Prüfungen von Maßnahmen, die aus Wünschen und Anregungen aus politischen Gremien, von der Stadtverwaltung oder von moBiel stammen. Der Handlungsbedarf aus der Analyse wird in Kapitel 5.1 aufgeführt.
- Entwurf eines **Maximalszenarios** mit Maßnahmen, die durch einen massiven gesamtstädtischen ÖPNV-Ausbau möglichst maximale positive Wirkungen auf die Fahrgastentwicklung haben. Das Szenario hat einen theoretischen Anspruch und verfolgt nicht das Ziel, konkret umsetzbare Maßnahmen zu entwickeln.
- Entwurf eines **Visionsszenarios** mit realistisch umsetzbaren Zielvorgaben, die für die kommenden Jahre im Sinne einer abgestuften Ausbauplanung des ÖPNV ein realistisches Szenario abbilden. Es ist dabei ein 3-Phasenplan anzustreben der sich in die Zeiträume (2022 bis einschl. 2024; 2025 bis einschl. 2027 und 2028 bis einschl. 2030 darstellt).

Im vorgenannten Kapitel ist ersichtlich, welche Maßnahmen in den vergangenen Jahren durch die politischen Gremien zur Prüfung beschlossen wurden. Neben diesen Maßnahmen ist auch kurz beschrieben, wie die Weiterentwicklung im ÖPNV erarbeitet werden soll. Durch die Anwendung der Szenarientechnik sind 3 Szenarien zu

erstellt die bis auf das Basisszenario im Sinne der Mobilitätsstrategie aufgebaut und den Zielen entsprechen müssen.

6 Entwicklung eines Basisszenarios

6.1 Ausgangslage und Ziel

Das Basisszenario dient der Prüfung von Einzelmaßnahmen im Sinne einer Weiterentwicklung des ÖPNV, die ausschließlich an der ohne weiteres Zutun eintretenden Strukturveränderung der Stadt orientiert ist. Diese Einzelmaßnahmen ergeben sich durch den Handlungsbedarf als Folge der Schwachstellenanalyse. Zudem werden gleichzeitig Maßnahmen infolge politischer Beschlüsse und aus Anregungen unterschiedlicher Art geprüft. Daher kann dieses Szenario kein an allen Punkten in sich stimmiges Konzept sein, sondern berücksichtigt auch Prüfungen, die weder durch die Analyse noch durch auffällige nicht genutzte Potenziale im Gesamtverkehr, die durch den ÖPNV abgeschöpft werden könnten, begründet sind. Die für den Nahverkehrsplan vorgesehene Prüfung mit Hilfe einer Nachfragerechnung im Verkehrsmodell der Stadt Bielefeld bedingt, dass alle Vorschläge in einer Modellrechnung geprüft werden und nicht getrennt voneinander betrachtet werden können. Dies dient letztlich der Bewertung der einzelnen Maßnahmenvorschläge und einer Empfehlung zur Umsetzung. Empfehlenswerte Maßnahmen können dann in das Visionsszenario aufgenommen werden, das letztlich zur Umsetzung kommen soll.

Zusätzliche Angebote über die beschriebenen hinaus die dazu dienen können, noch weitere eventuelle Potenziale abzuschöpfen, werden im Maximalszenario und im Visionsszenario berücksichtigt.

6.2 Beschreibung des Basisszenarios

In das Basisszenario wurden Maßnahmen aus den von der Stadt zusammengestellten Anregungen und Beschlüssen aufgenommen sowie die Maßnahmenvorschläge aus der Schwachstellenanalyse auf Grundlage des Anforderungsprofils. Das Basisszenario beinhaltet im Überblick folgende Maßnahmen:

Raum / Stadtteil / Maßnahme oder Anregung	Begründung der Aufnahme / Prüfung
Stadtbahn	
Mitte: Linie 4 - Dürkoppquartier, Stadtbahnbetrieb im Dürkoppquartier und in der Nikolaus-Dürkopp-Straße	Beschlossene Maßnahme Stadtbahnausweitung (A1)
Sennestadt: Linie 1: Verlängerung bis Sennestadt	Beschlossene Maßnahme (A6)
Dornberg: Linie 4 - Verlängerung Campus Nord	Beschlossene Maßnahme (A14)
Hillegossen Linie 3: Verlängerung von Stieghorst bis Hillegossen	Beschlossene Maßnahme (A6)

Raum / Stadtteil / Maßnahme oder Anregung	Begründung der Aufnahme / Prüfung
Bus	
Brake: Verbesserung ÖPNV in Brake, Neuordnung der Linien 30 und 51	Beschlossene Maßnahme (A4 / A11), Mangel in der Verbindungsqualität durch Takt Linie 51
Jöllenbeck: Direktverbindung Jöllenbeck-Universität durch Linie 154	Prüfung einer Anregung (B11) und Verbesserung der Verbindungsqualität (Erfüllung Anforderungsprofil)
Heepen: Erschließung des Bereichs Rote Erde	Prüfung einer Anregung (B14) und Behebung einer Erschließungslücke (Erfüllung Anforderungsprofil)
Anregung Babenhausen: Durchbindung der Linie 24 Dornberg – Babenhausen – Babenhausen Süd	Stattdessen Linie 57 verdichtet als alternative Maßnahme zur Prüfung der Anregung (B9) zur Verbesserung der Verbindungsqualität (Erfüllung Anforderungsprofil)
Schildesche/Dornberg: Verlängerung der Linie 31 über Wertherstraße	Prüfung einer Anregung (B10)
Schildesche: Erschließung des Bereiches Engersche Straße – Media Markt	Prüfung einer Anregung (B13)
Dornberg: Gegenlastfahrten der Linien 25/26 Schloßhofstraße – HCB – Universität Entlastung der Stadtbahnlinie 4 im Bereich Uni und FH	Prüfung einer Anregung (C1/C2)
Dornberg: Auflösung der Überbedienung von Großdornberg auf der Achse Wertherstraße (Linien 21, 61/62, 24, 57/58 in Dornberg)	Prüfung einer Anregung (C6)
Stieghorst - Oldentrup: Erschließung von Oldentrup durch die Buslinien 21 oder 22 Verdichtung Linie 369	Prüfung der Anregung (B3) und Maßnahme zur Verbesserung der Verbindungsqualität (Verdichtung Linie 369, Erfüllung Anforderungsprofil)
Stieghorst: Erschließung der Bollstraße und Frordissen im Abendverkehr – Linie 138	Prüfung einer Anregung (C3)
Brackwede: Berücksichtigung der Haltestelle JVA	Beschlossene Maßnahme (A3)
Brackwede, Senne: Linie 94 Verknüpfung mit der Stadtbahn an der Haltestelle Brackwede Kirche, ggf. Verlängerung bis Bahnhof Brackwede.	Prüfung einer Anregung (C4)
Gadderbaum: Verbesserung des ÖPNV in Gadderbaum Linie 28 und 29: bessere Verknüpfung an der Haltestelle Bethel	Beschlossene Maßnahme (A5 / A12 / A13) und Maßnahme zur Verbesserung der Verbindungsqualität (Verdichtung Linie 28, Erfüllung Anforderungsprofil)
Gadderbaum / Brackwede / Ummeln / Quelle: Linie 22: Verlängerung der Betriebszeiten Linie 121: Verlängerung der Betriebszeiten nach Bethel	Beschlossene Maßnahme zur Verbesserung des Abendverkehrs (A9)

Raum / Stadtteil / Maßnahme oder Anregung	Begründung der Aufnahme / Prüfung
Mehrere Stadtteile: Takt/Fahrtenangebot erhöhen auf den Linien 27 (Nordost Schildesche), 28, 101/352, 369.	Prüfung von Anregungen (C8) und Schließung von Verbindungsmängeln (Erfüllung Anforderungsprofil)
Oerlinghausen, Sennestadt: Verbindung Sennestadt - Senner Hellweg – Oerlinghausen Süd	Prüfung einer Anregung (B15)
Landkreis Herford / Milse: Verbesserung der Erschließung des interkommunalen Gewerbegebietes Bielefeld / Herford / Bad Salzfulen; Anbindung an die Stadtbahnhaltestelle Milse	Prüfung einer Anregung (Anbindung des Gewerbegebietes außerhalb von Bielefeld, B4)
Landkreis Gütersloh - Verl: Einrichtung einer Schnellbuslinie Bielefeld – Verl (gemäß NVP Landkreis Gütersloh)	Prüfung einer Anregung (Nahverkehrsplan Landkreis Gütersloh, B2)

Tabelle 10: Übersicht Maßnahmen Basisszenario

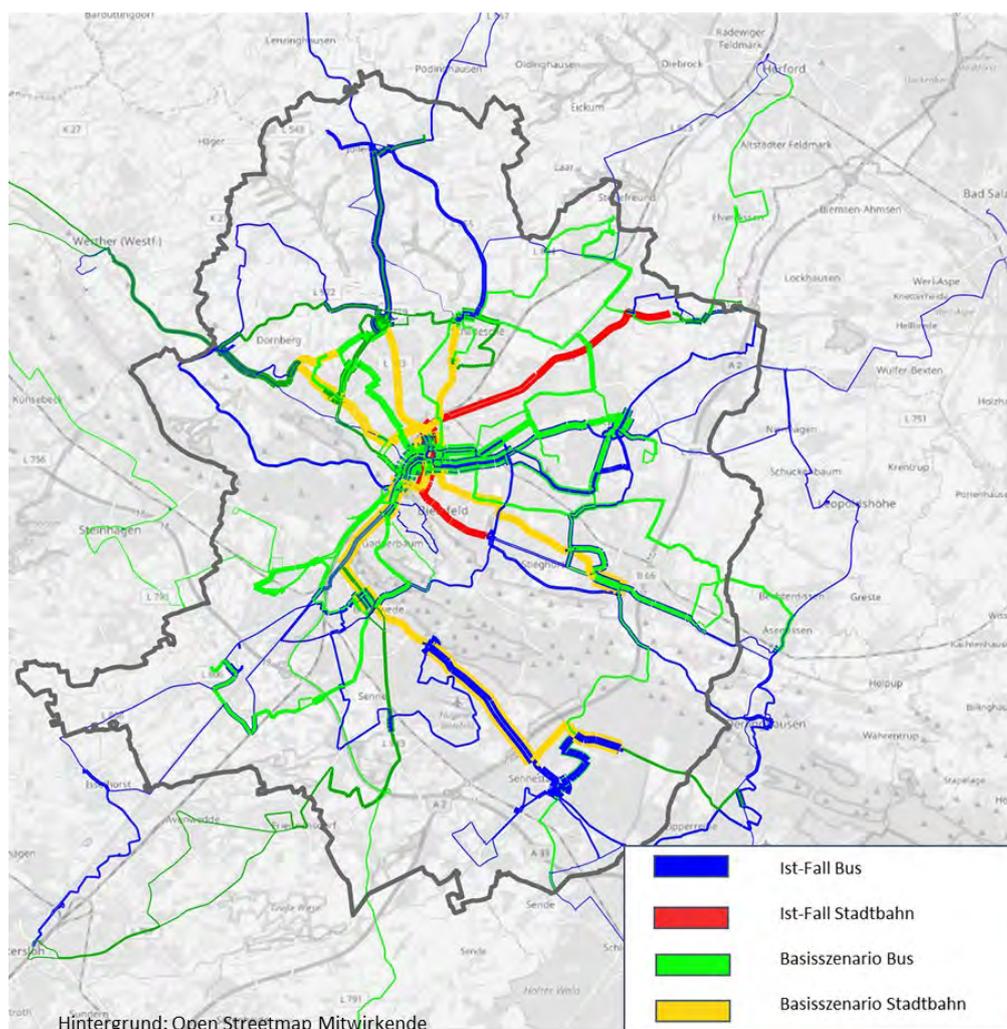


Abbildung 21: Im Basisszenario geänderte und unveränderte Linien (Bus und Stadtbahn)

Für die Erschließungslücke „Auf der Horst“ wurde zunächst keine Maßnahme definiert. Auf der Grundlage der bestehenden Linien erwies sich dies als schwierig hinsichtlich Befahrbarkeit und der entstehenden Umwege bei Erschließung durch eine bestehende Linie, die in der Nähe verkehrt.

Auch für das Gebiet Obere Hillegosser Straße besteht infrastrukturseitig aktuell keine Möglichkeit für eine ÖPNV-Erschließung.

Im Detail sind die Maßnahmen des Basisszenarios mit ihren Auswirkungen in den Steckbriefen in Kapitel 6.3 beschrieben.

6.3 Verkehrliche Wirkungen und Kostenwirkungen

6.3.1 Methodik der Berechnungen

Da das Verkehrsmodell für die Stadt Bielefeld erstellt wurde, sind die Bereiche außerhalb der Stadt deutlich gröber modelliert. Das heißt, dass das ÖV- und MIV-Angebot für Bielefeld sehr detailliert abgebildet ist und hier annähernd exakte Aussagen zum Verkehrsverhalten, getrennt nach unterschiedlichsten Personengruppen, getroffen werden können. Aufgrund der fehlenden genauen Modelldatengrundlage außerhalb von Bielefeld ist es nicht möglich, qualitativ gleichwertige Aussagen zum Verkehrsverhalten zu treffen. Die getroffenen Aussagen für die Veränderung im Verkehrsverhalten obliegen somit einer gewissen Unsicherheit sowohl in positiver (weniger Fahrgäste als dargestellt) als auch in negativer (mehr Fahrgäste als dargestellt) Richtung. Die Vergleichbarkeit der Szenarien ist jedoch gegeben, da das Verkehrsmodell für alle die Datengrundlage abbildet. Für einen Vergleich der Modal Split Werte wurde als Bezugsgröße die Nachfrage aus dem Verkehrsmodell Analysefall 2017 zu Grunde gelegt. Grundsätzlich besteht die Modellrechnung im Verkehrsmodell von der Stadt Bielefeld und moBiel aus folgenden Schritten:

Es erfolgt eine Modellierung der Nachfrage auf Basis einzelner erzeugter Fahrtzwecke anhand zu erwartender Tagesganglinien und Verteilung auf die Verkehrsmittel. In einem zweiten Schritt werden die Nachfragematrizen der einzelnen Verkehrsmittel auf das Angebot mit gleichmäßiger Verteilung umgelegt. Damit werden keine tageszeitlichen Schwankungen abgebildet und Wirkungen in den einzelnen Verkehrszeiten sowie Kapazitätsengpässe in der Hauptverkehrszeit sind nicht zu ermitteln. Zudem sind damit auch nur sehr begrenzt Aussagen zu Wirkungen von Maßnahmen zwischen parallelaufenden Linien möglich. Umlegungsbedingt können auch Wirkungen bei Linien auftreten, die räumlich, aber nicht zeitlich parallel laufen (so führt eine Verdichtung im Tagverkehr im Modell auch zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen bei parallelen Linien, die nur abends verkehren).

Für die Kostenberechnung werden Vollkostensätze je Fahrplankilometer zu Grunde gelegt, die sowohl die Fahrzeugkosten als auch die laufleistungsabhängigen Kosten und die Personalkosten berücksichtigen, nicht jedoch ggf. geänderten Overhead

beim Verkehrsunternehmen (Werkstatt, Verwaltung, etc.). Der angenommene Kostensatz (bezieht sich auf das Basisszenario) im Rahmen dieser Vergleichsrechnung beträgt (Stand 2018):

- ▶ Bus: 2,60 Euro/km
- ▶ Stadtbahn: 8,92 Euro/km

Erfahrungsgemäß beträgt der Erlössatz für eine Fahrgastfahrt im Mittel etwa einen Euro. Das bedeutet unter Berücksichtigung der umsteigenden Fahrgäste einen Erlössatz von 0,68 Euro für jeden Linienbeförderungsfall. Dieser wird zu Grunde gelegt.

Empfehlungen werden in folgenden vier Stufen ausgesprochen:

- ▶ Empfohlene Maßnahme aufgrund der wirtschaftlichen Ergebnisse
- ▶ Empfohlene Maßnahme aufgrund der Notwendigkeit, das Anforderungsprofil einzuhalten
- ▶ Mit Vorbehalt empfohlene Maßnahme, da sie zwar für die betroffenen Fahrgäste sinnvoll ist, aber ein deutliches Defizit verursacht. Die Umsetzung muss politisch abgewogen werden (z.B. unter sozialen Gesichtspunkten).
- ▶ Nicht empfohlene Maßnahme

6.3.2 Ergebnisse und Bewertung der Maßnahmen

6.3.2.1 Gesamtergebnis Nachfrage und Kosten

Die Bewertung als Gesamtmaßnahmenpaket kann nur mit Vorsicht geschehen, da die Prüfung von Einzelmaßnahmen nicht geeignet ist, ein wirkliches Szenario zu entwerfen, das Einfluss auf den Modal Split bewirkt. Ein Szenario mit deutlicherer Netzwirkung (wie das Visionsszenario) ist in seinem Gesamtzusammenhang klarer zu bewerten, da Abhängigkeiten der Linien voneinander besser zusammenwirken. Beim Basisszenario handelt es sich um Einzelmaßnahmen, die nicht aufeinander abgestimmt sind. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass es sich hier vorwiegend um Prüfungen von Einzelmaßnahmen handelt.

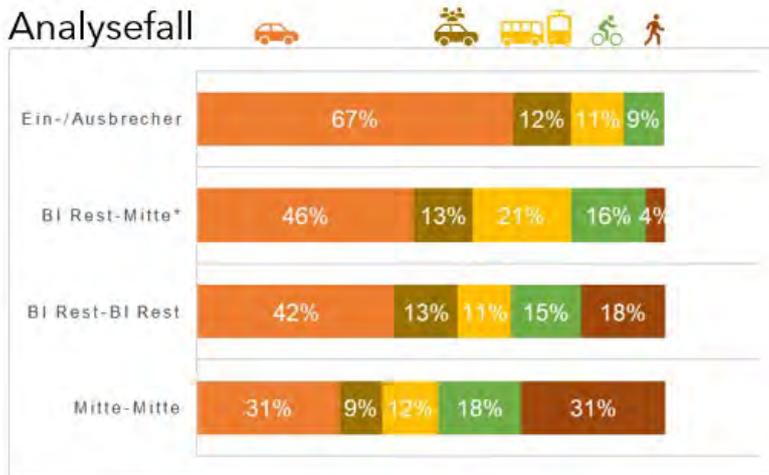
Dennoch sollen die Größenordnungen des Gesamtpaketes hier dargestellt werden.

Nachfragewirkung

Es entstehen im Zuge der Umlegung auf das Gesamtnetz Wechselwirkungen zwischen Linien, die in der untenstehenden Einzelbewertung nicht berücksichtigt werden können.

Folgende Veränderungen in den unterschiedlichen Verkehrsmittelnutzungen ergeben sich aus den Maßnahmen:

Analysefall



Planfall



* Hin und Rück
Differenzen zu insgesamt 100% sind rundungsbedingt

Abbildung 22: Veränderungen im Modal Split

In der Abbildung 22 wird unterschieden zwischen dem Bezirk Bielefeld-Mitte und dem „Rest“, also dem übrigen Stadtgebiet. „Ein-Ausbrecher“ bezeichnet Verkehre, die die Stadtgrenze überschreiten.

Die Modal-Split- Änderung bewegt sich also in einem sehr niedrigen Bereich und umfasst folgende Änderungen in Prozentpunkten (gerundete Werte):

MIV	MIV Mitfahrer	ÖPNV	Fahrrad	Fuß
-0,1%	-0,1%	+0,3%	-0,1%	-0,1%

Das Basisszenario mit seinen Maßnahmen ist also nicht geeignet, die Modal-Split-Ziele der Stadt Bielefeld zu erreichen. Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass Veränderungen im ÖPNV nur in geringer Weise den Anteil des MIV reduzieren, da heute der MIV-Gesamtanteil am Verkehr sehr hoch ist.

Kostenwirkung

Mit folgenden Mehrleistungen und Mehrkosten ist zu rechnen:

System	Ohnefall (Ist-Zustand)			Mitfall (Basiszenario)			Veränderung			
	km	Kosten €		km	Kosten €		km	km %	Kosten €	
	Tag	Tag	Jahr	Tag	Tag	Jahr	Tag	Tag	Tag	Jahr
Bus	39.000	102.000	32.753.000	45.000	118.000	37.830.000	6.000	15	16.000	5.077.000
Stadt- bahn	8.000	75.000	23.863.000	11.000	98.000	31.264.000	3.000	38	23.000	7.401.000
Sum- me	47.000	177.000	56.616.000	56.000	216.000	69.094.000	9.000	19	39.000	12.478.000

Tabelle 11: Zu erwartende Mehrleistung und Mehrkosten im Basiszenario

6.3.2.2 Einzelbewertung der Maßnahmen

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen beschrieben und abgebildet. Gleichzeitig wird die Bewertung hinsichtlich der Kosten- und zu erwartenden Erlöswirkung dargestellt.

Maßnahme: Stadtbahn-Verlängerungen

Beschreibung: Hinsichtlich der Stadtbahnverlängerungen werden die Maßnahmen aufgenommen, die bereits in den politischen Gremien zur weiteren Durchführung der Planungen bis Planfeststellungsbeschluss beschlossen wurden. Hierfür wird keine Bewertung vorgenommen, da die Verlängerungen bereits anderweitig bewertet werden. Folgende Maßnahmen sind im Bereich der Stadtbahnen in ein Basiszenario aufzunehmen:

Mitte: Linie 4 - Dürkoppquartier, Stadtbahnbetrieb im Dürkoppquartier; bereits umgesetzt

Sennestadt: Linie 1: Verlängerung bis Sennestadt (weitergehende Untersuchung in Arbeit)

Dornberg: Linie 4 - Verlängerung Campus Nord

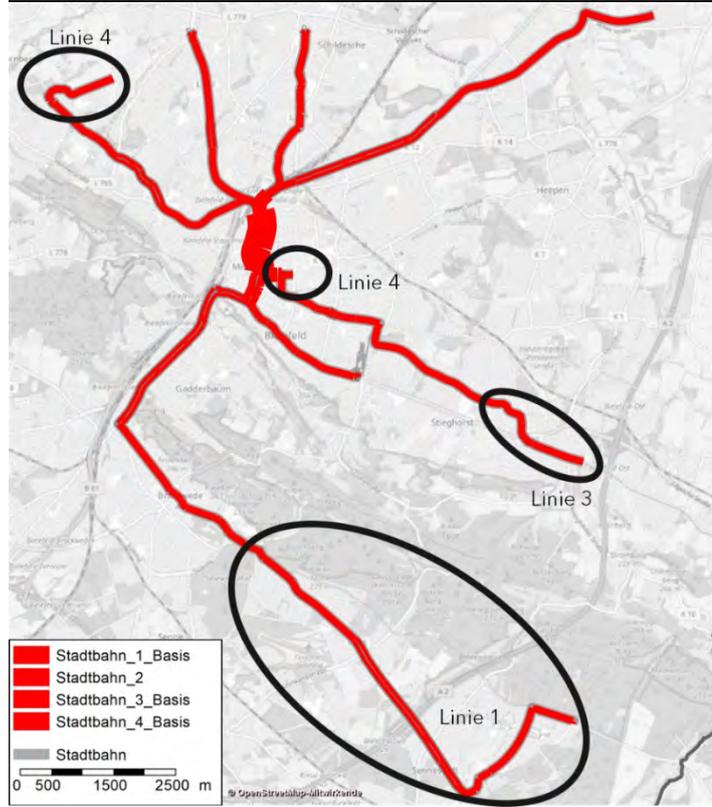
Hillegossen Linie 3: Verlängerung von Stieghorst bis Hillegossen (weitergehende Untersuchung in Arbeit)

Kostenwirkung und Empfehlung

Die Betriebskosten der Stadtbahn steigen bei zusätzlichen ca. 8.000 km um jährlich etwa 7,4 Mio. Euro für alle Maßnahmen.

Die Strecken decken nachfrageintensive Gebiete ab, daher ist ihre Umsetzung zu empfehlen.

Maßnahme: Stadtbahn-Verlängerungen



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 23: Basisszenario Stadtbahnen

Maßnahme Brake: Verbesserung ÖPNV in Brake, Vereinheitlichung der Linie 51

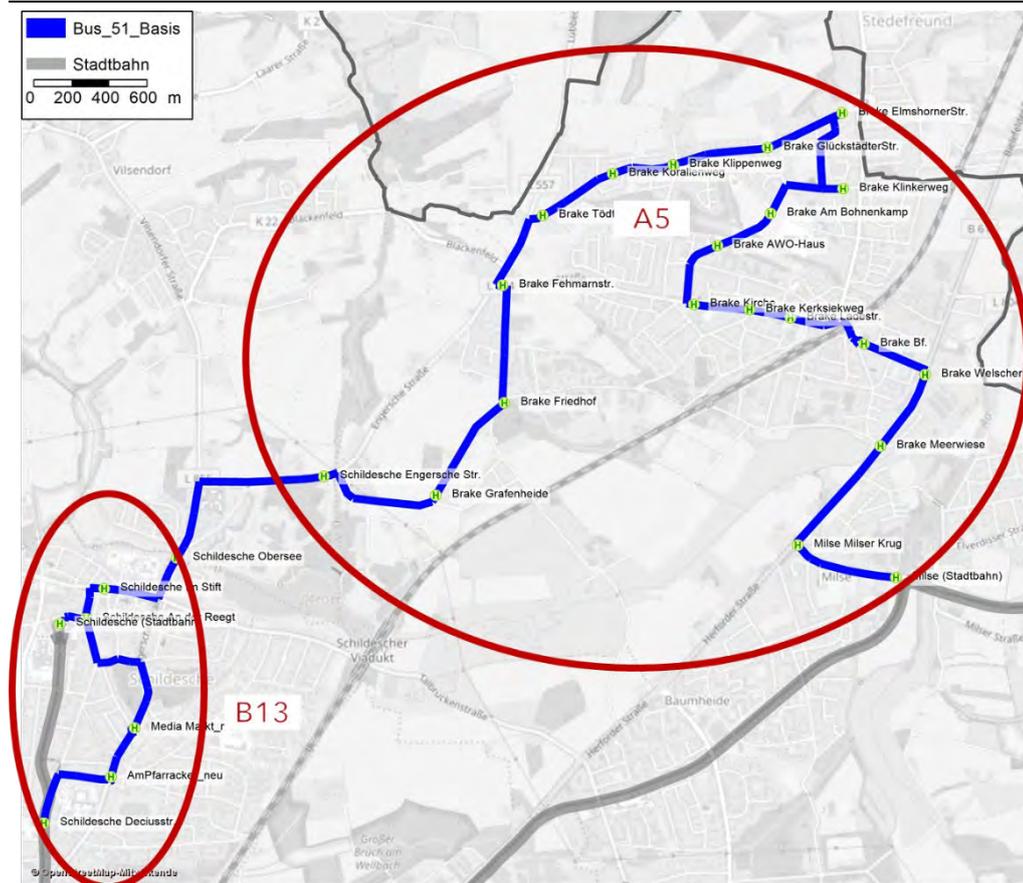
Beschreibung: Es wird vorgeschlagen, in Brake zunächst nur die Linie 51 zu vereinheitlichen. Aufgrund des heutigen 20-/40-Minuten- „Wackeltaktes“ ist das Angebot nicht ausreichend und zudem aufgrund der Uneinheitlichkeit schwer merkbar und durch lange Taktlücken unattraktiv. Die heute vorhandene Ergänzung des Taktes ab Schildesche durch die Linie 101 ergänzt dies nur unzureichend, da sie einen anderen Linienweg befährt. Daher wird die Linie im Basisszenario nicht geändert.

Die Linie 51 wird in ihrem Verlauf vereinheitlicht und führt mit allen Fahrten zur Stadtbahnhaltestelle in Milse. Sie wird auf einen durchgängigen 20-Minuten-Takt verdichtet und auf die Stadtbahnanschlüsse in Schildesche und Milse ausgerichtet.

Die Bedienung der Haltestellen Spiekeroogstraße und Grafenheider Straße entfällt damit, diese Haltestellen weisen heute jedoch nur eine sehr geringe Nachfrage auf. Die Fahrgäste werden sich heute eher in Richtung der häufiger bedienten Haltestellen Brake Kirche, Kerkstiegweg oder Friedhof orientieren, deren Bedienung sich im Basisszenario noch verbessert.

Eine Verbesserung in Brake war als Prüfung bereits beschlossen.

Zusätzlich wird vorgeschlagen, die Linie 51 ebenfalls im 20-Minuten-Takt ab Schildesche über Beckhausstraße, Niederfeldstraße, Engersche Straße, bis zur Stadtbahnhaltestelle Deciusstraße zur zusätzlichen Erschließung des Bereiches um den Media-Markt zu verlängern. Hier besteht keine Erschließungslücke laut Anforderungsprofil, aber die zusätzliche Erschließung der Einzelhandelsstandorte wurde angefragt.



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 24: Basisszenario Linie 51 Verbesserung Brake und Erschließung Media Markt

Maßnahme Brake: Verbesserung ÖPNV in Brake, Vereinheitlichung der Linie 51

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Beide Maßnahmen Linie 51: Zuwachs von ca. 300 Fahrgästen/Tag

Erlös: + 68.000 Euro/Jahr

Kostenwirkung

Ca. 265.000 Euro/Jahr

Die Maßnahmen haben damit eine Kostendeckung von ca. 26%.

Empfehlung

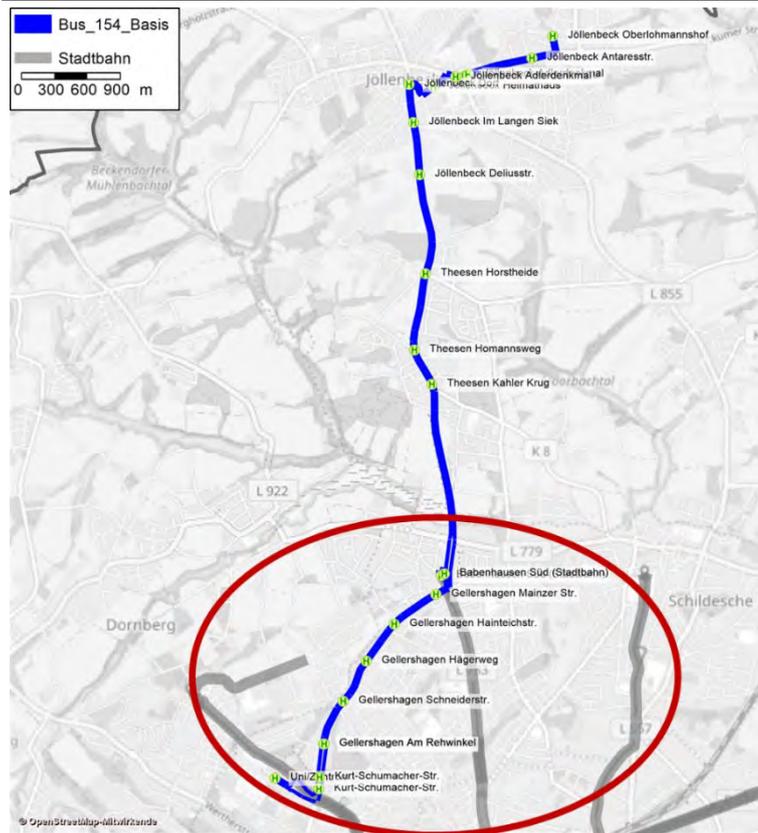
Aufgrund der Behebung der Bedienungslücke in Brake wird die Verdichtung dort empfohlen.

Die Bedienung des Bereiches um den Media-Markt kann nur unter Vorbehalt empfohlen werden.

Tabelle 12: Basisszenario Linie 51 Verbesserung Brake und Erschließung Media Markt

Maßnahme: Direktverbindung Jöllenbeck-Universität durch Linie 154

Beschreibung: Als Anregung lag die Prüfung einer Direktverbindung zwischen Jöllenbeck und der Universität vor, da hier ansonsten ein Umstieg auf die Stadtbahnlinie 3 und ein weiterer Umstieg zur Stadtbahnlinie 4 notwendig ist. Durch eine Verlängerung der Linie 154 (im bestehenden 30-Minuten-Takt) von der Stadtbahnhaltestelle Babenhausen Süd bis zur Universität kann zusammen mit der bestehenden Linie 31 (20 Minuten-Takt) eine Schwachstelle in der Verbindungsqualität auf dieser Relation behoben werden. Durch ein entsprechendes Angebotskonzept ist zwischen Babenhausen Süd und Universität ein 10-Minuten-Takt einzurichten.



Hintergrund: Open-StreetMap-Mitwirkende

Abbildung 25: Basisszenario Direktverbindung Jöllenbeck-Universität durch Linie 154

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Zuwachs von ca. 600 Fahrgästen am Tag

Erlös: + 130.500 Euro/Jahr

Kostenwirkung

Ca. +200.000 Euro/Jahr

Die Maßnahme hat eine Kostendeckung von ca. 65 %, dies ist als hoch zu bewerten.

Empfehlung

Die Maßnahme kann aufgrund der besonderen Nachfragesituation an der Universität empfohlen werden, außerdem behebt sie einen Bedienungsmangel,

Tabelle 13: Basisszenario Direktverbindung Jöllenbeck-Universität durch Linie 154

Maßnahme: Heepen - Erschließung des Bereichs Rote Erde

Beschreibung: Die Erschließung des Wohngebietes Rote Erde ist notwendig zur Behebung einer Erschließungslücke, auch gab es bereits Wünsche aus der Politik nach einer besseren Erschließung.

Eine Erschließung ist nur durch Einführung einer neuen Linie oder eine deutliche Verlängerung einer bestehenden Linie möglich, nicht jedoch durch Umleitung einer in der Nähe verkehrenden Linie, denn dies würde zu unzumutbaren Fahrzeitverlängerungen führen.

Somit wurde geprüft, zwei Linien umzustrukturieren. Die Erschließung des Gebietes „Rote Erde“ wird dann von der auf einen 20-Minuten-Takt verdichteten Linie 29 durchgeführt, die einen neuen Linienweg erhält und ab der Haltestelle Radrennbahn nicht mehr in Richtung Baderbach weiterfährt, sondern über die Heeper Straße und Salzufler Straße bis Rote Erde weiterfährt. Die Bedienung der Haltestellen zwischen Radrennbahn und Baderbach übernimmt stattdessen die Linie 23, die seit 2018 im 30-Minuten-Grundtakt zur Radrennbahn verkehrt. Eine Verdichtung dieser Linie wurde im Basisszenario nicht vorgesehen, ist aber empfehlenswert, da Baderbach sonst eine Verschlechterung des Angebots erleidet. Im Modellstand „Analysefall“ ist diese Linie noch nicht vorhanden, daher beinhalten die Berechnungen die Einführung der gesamten Linie. Alternativ ist auch die Möglichkeit zu prüfen, eine der beiden am Alten Bauhof endenden Linie 21 oder 22 für die Erschließung des Gebietes Rote Erde zu verwenden.



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 26: Basisszenario Heepen - Erschließung des Bereichs Rote Erde

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Zuwachs von ca. 510 Fahrgästen am Tag

Erlös: + 110.500 Euro/Jahr

Kostenwirkung

Ca. +640.000 Euro/Jahr, die beiden Maßnahmen haben eine Kostendeckung von nur ca. 18 %

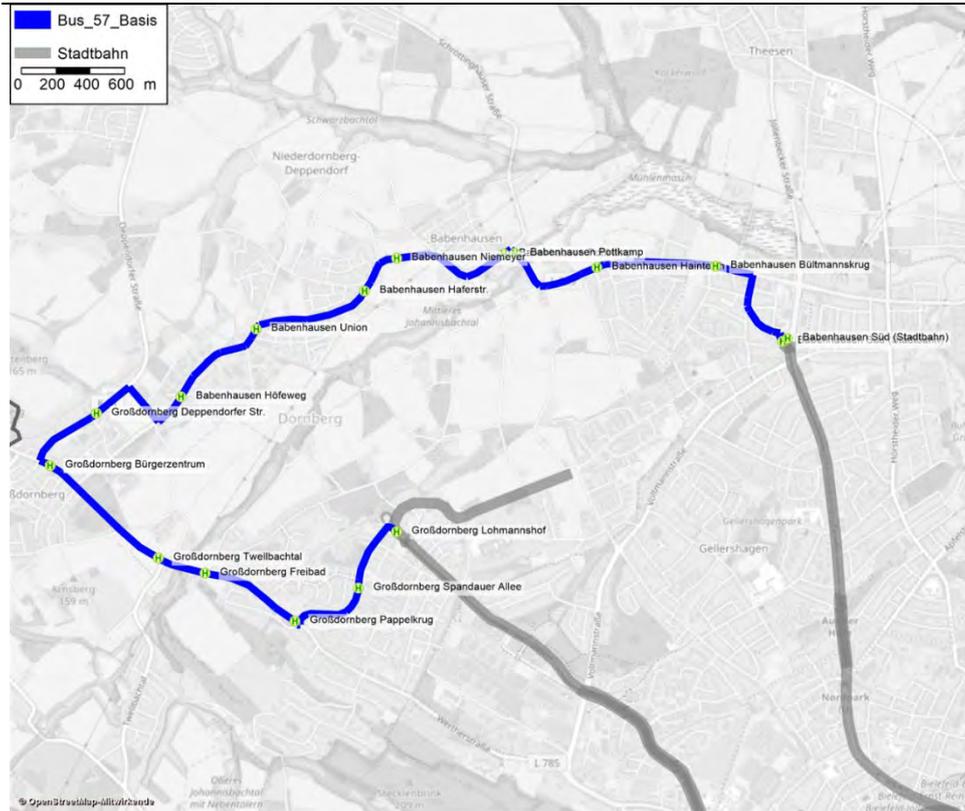
Empfehlung

Zu prüfen wäre daher eine Taktverdichtung der Linie 23 auf einen 20-Minuten-Takt, Die Erschließung des Gebietes Rote Erde ist notwendig und wird daher empfohlen, auch wenn der Fahrgastgewinn gering ist und hierfür ein vergleichsweise hoher Aufwand erforderlich wird. Daher ist die Umsetzung der Maßnahme entsprechend der wirtschaftlichen Möglichkeiten zu prüfen und zu entscheiden. Ggf. Ist das Vorhaben mit einem anderen Linienkonzept realisierbar.

Tabelle 14: Basisszenario Erschließung Rote Erde

Maßnahme: Babenhausen: Verdichtung der Linie 57 Lohmannshof - Dornberg – Babenhausen – Babenhausen Süd

Beschreibung: Die Verdichtung wird auf Grundlage der Anregung geprüft, dass das Wohngebiet Babenhausen besser bedient werden soll, da hier zusätzlich Wohnbebauung geplant ist. Bei Bedarf muss die Linie auch in ihrem Verlauf noch entsprechend angepasst werden, um eine bessere Erschließung zu erreichen, dies sollte aber erst geprüft und geplant werden, wenn die Planung der Bebauung abgeschlossen ist. Die Linie verkehrt heute im 30-Minuten-Takt und soll auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet werden.



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 27: Basisszenario Verdichtung der Linie 57 Lohmannshof - Dornberg – Babenhausen – Babenhausen Süd

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Zuwachs von ca. 50 Fahrgästen am Tag

Erlös: + 10.500 Euro/Jahr

Kostenwirkung

Ca. +190.000 Euro/Jahr

Die Maßnahme hat eine Kostendeckung von ca. 6 %, allerdings kann diese sich durch eine zunehmende Bebauungsdichte erhöhen.

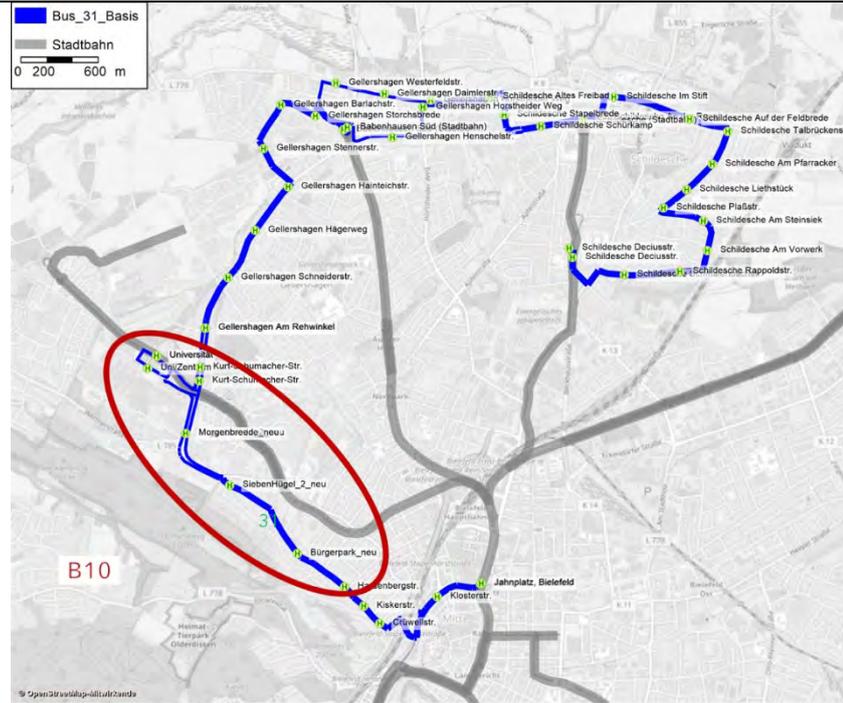
Empfehlung

Die Maßnahme ist wirtschaftlich nicht überzeugend, allerdings schließt sie eine Bedienungslücke und wird daher zur Umsetzung empfohlen. Die Entwicklung möglicher weiterer Potenziale durch Ausweitung der Wohnbebauung ist zu beobachten, hierdurch kann die Nachfrage gesteigert werden.

Tabelle 15: Basisszenario Babenhausen: Verdichtung der Linie 57 Lohmannshof - Dornberg – Babenhausen – Babenhausen Süd

Maßnahme: Verlängerung Linie 31 über Wertherstraße bis Jahnplatz

Beschreibung: Hintergrund für diese Anregung ist eine bessere Anbindung der Morgenbreite als sich weiterentwickelnder Uni-Standort. Die Linie 31 wird daher über die Wertherstraße und Von-der-Recke-Str. bis zum Jahnplatz verlängert. Der Standort Morgenbreite kann wegen mangelnder Befahrbarkeit derzeit nicht direkt angefahren werden, hier muss für eine bessere Erschließung die Straßenführung und Durchfahrnungsmöglichkeit für den Busverkehr nutzbar gemacht werden. Daher wird die Morgenbreite durch eine Haltestelle in der Voltmannstraße an der Einmündung erschlossen. Zusätzlich werden weitere zwei neue Haltestellen vorgesehen: „Bürgerpark“ und „Sieben Hügel“.



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 28: Basisszenario Verlängerung Linie 31 über Wertherstraße bis Jahnplatz

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Aufgrund der Komplexität der Gesamtlinie 31, die mit vielen anderen Maßnahmen korrespondiert und der Vielzahl an parallellaufenden und tangierenden Linien, ist die Fahrgastwirkung mittels der Modellrechnung nicht zu bestimmen. Jedoch ist nicht mit deutlichen Fahrgastgewinnen zu rechnen. Fahrgäste aus dem Bereich der Universität ziehen zumeist die Stadtbahn vor. In der Wertherstraße ist aufgrund der geringeren Bebauungsdichte nicht mit deutlichen Steigerungen zu rechnen, insgesamt weist die Linie längere Fahrzeiten auf als die übrigen Linien in diesem Bereich in Verbindung zur Innenstadt. Auf der neuen Strecke verkehren nach der Umlegung nur ca. 80 Fahrgäste täglich.

Die Nachfrage aus den Universitätsneubauten ist derzeit noch nicht bekannt.

Kostenwirkung

Ca. +319.000 Euro/Jahr

Empfehlung

Die Maßnahme kann derzeit mit diesem Konzept nicht empfohlen werden, da die Nachfrage sehr gering ist.

Tabelle 16: Basisszenario Verlängerung Linie 31 über Wertherstraße bis Jahnplatz

Maßnahme: Entlastung der Stadtbahnlinie 4 im Bereich Uni und FH durch die Linien 25/26 und Durchbindung der Linien bis Babenhausen Süd

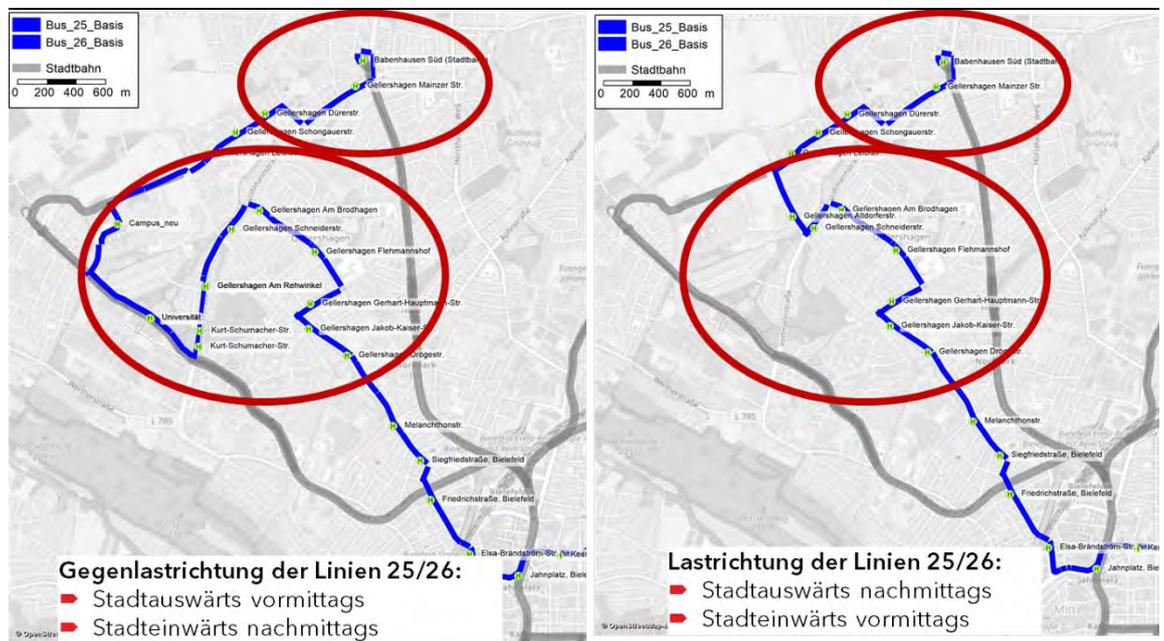
Beschreibung: Die Linie 4 ist hoch belastet, jedoch in der Regel entgegen der sonstigen Lastrichtung der morgendlichen und nachmittäglichen Verkehre, die in der Morgen-HVZ stadteinwärts gerichtet sind und in der Nachmittags-HVZ stadtauswärts. Studierende hingegen nutzen die Stadtbahn morgens eher stadtauswärts bis zur Universität und Fachhochschule sowie zukünftig zum Hochschulcampus.

Um eine Entlastung der Linie zu erreichen wurde die Anregung geprüft, die Fahrten der Linien 25/26 jeweils in Gegenlastrichtung so zu führen, dass sie Fahrgäste der Linie 4 übernehmen können.

Die Führungen der Linien in den jeweiligen Zeiten sind in der Abbildung dargestellt.

Die Fahrten stadtauswärts (morgens) und stadteinwärts (nachmittags) der Linien 25/26 werden so umgelenkt: Auswärts morgens: Nach Haltestelle Gellershagen Schneiderstraße über Voltmanstraße, an Universität vorbei, Assoziation, Lange Lage, Dürerstraße zur heutigen Endhaltestelle. Nachmittags ist die Führung stadteinwärts entsprechend.

Zusätzlich wird auf Basis einer Anregung geprüft, in wie weit es Sinn macht, die Linien 25 und 26 bis Babenhausen Süd durchzubinden.



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 29: Basisszenario Umplanung der Linien 25 und 26: Umlenkung der Gegenlastrichtung und Durchbindung bis Babenhausen Süd

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Ein Zuwachs von Fahrgästen kann nicht erreicht werden, da die Linienänderungen der Linien 25/26 dazu führen, dass trotz der Verlängerung nach Babenhausen Süd mit Fahrgastverlusten zu rechnen ist, da sich Fahrzeiten verlängern, zudem ist das Angebot sehr unübersichtlich. Es muss mit Erlösrückgängen um bis zu 57.000 Euro/Jahr gerechnet werden.

Kostenwirkung

Ca. +360.000 Euro/Jahr

Empfehlung

Die Durchbindung bis Babenhausen-Süd dient letztlich nur wenigen Einwohnern, ist aber mit vergleichsweise geringem Aufwand möglich, daher sollte sie getrennt geprüft werden. Die geänderte Führung der

Maßnahme: Entlastung der Stadtbahnlinie 4 im Bereich Uni und FH durch die Linien 25/26 und Durchbindung der Linien bis Babenhausen Süd

Linienwege führt nicht zur gewünschten Entlastung der Linie 4, da der Linienweg gegenüber der Linie 4 umwegig ist. Zudem wird der Fahrplan der Linie durch die Veränderung sehr unübersichtlich. Die Maßnahme kann daher nicht empfohlen werden.

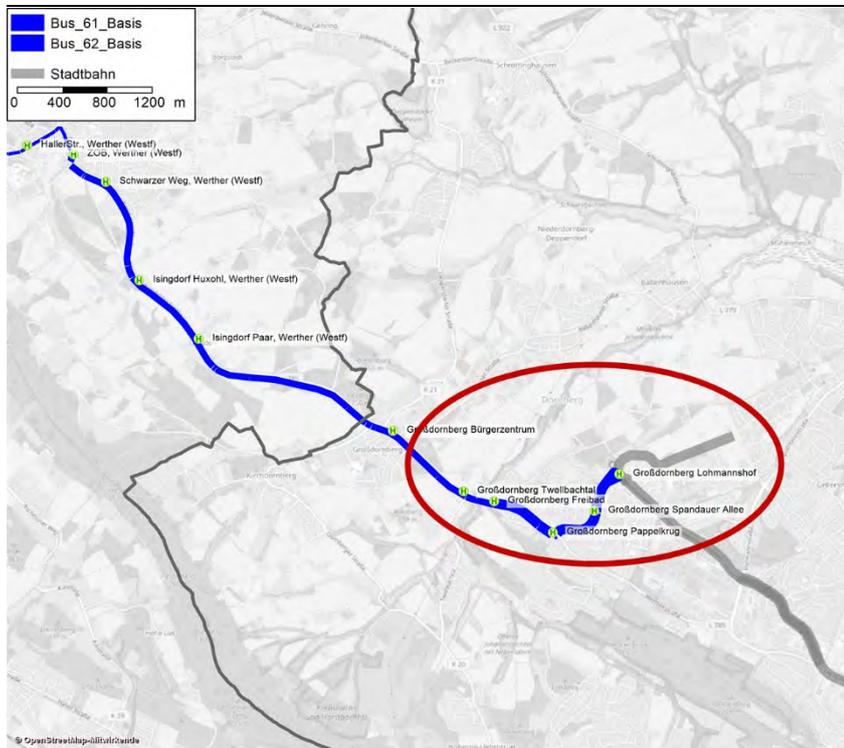
Tabelle 17: Basisszenario Umplanung der Linien 25 und 26: Umlenkung der Gegenlastrichtung und Durchbindung bis Babenhausen Süd

Maßnahme: Brechung der Linien 61 und 62

Beschreibung: Brechung der Regionallinien 61 und 62 zur Stadtbahnlinie 4 an der Endhaltestelle Lohmannshof. Hintergrund ist die Anregung, die Überbedienung von Großdornberg auf der Achse Wertherstraße (Linien 21, 61/62, 24, 57/58 in Dornberg) aufzulösen.

Eine Überbedienung durch die Linie 24 wird nicht gesehen, da sie als einzige Linie Hoberge-Uerentrop und Kirchdornberg bedient und deren Anbindung nach Großdornberg sinnvoll ist. Die Linie 21 erfüllt weitere Funktionen in Richtung Heepen und sollte daher nicht angetastet werden. Die Linien 57 und 58 übernehmen Erschließungen in Babenhausen und Schröttinghausen, ihre Anbindung an die Stadtbahnlinie 4 ist unerlässlich.

Die Brechung der Linien 61 und 62 wurde hier ohne grundsätzliche Umstrukturierung des ÖPNV-Angebotes betrachtet. Da die Stadtbahn im 10-Minuten-Takt verkehrt, ist die Anschlusssicherung auf den 15-minütigen Bustakt nicht immer gegeben. Dennoch bedeutet eine Brechung einen zusätzlichen Umstieg für Fahrgäste aus dem Umland und zusätzlich eine verlängerte Beförderungszeit. Allerdings würde die Nachfrage aus dem Umland auf die Gegenlastrichtung der Linie 4 treffen und daher vermutlich nicht zu Überfüllungen führen.



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 30: Basisszenario Brechung der Linien 61 und 62 auf die Stadtbahnlinie 4

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung) - Kostenwirkung

Auf beiden Linien gehen ca. 2.900 Linienbeförderungsfälle/Tag verloren, diese Verluste übersteigen vermutlich die Kosteneinsparungen. Aufgrund der Schwerpunkte der Linien im Umland sind die Kosten nicht bezifferbar.

Empfehlung

Die Brechung der beiden Linien kann nur bei einer grundsätzlichen Überarbeitung des Linienkonzeptes empfohlen werden, da sie zu deutlich längerer Fahrzeit und einer Umsteigenotwendigkeit führt. Letztlich ist diese Maßnahme jedoch mit dem Nachbareaufgabenträger abzustimmen.

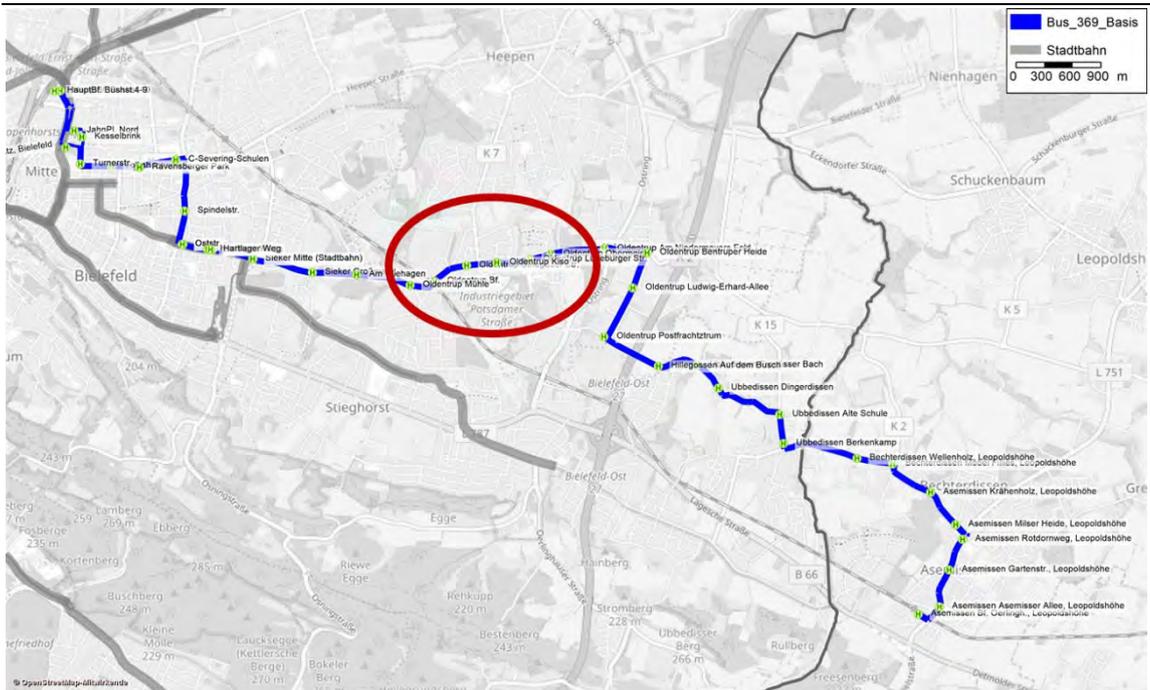
Tabelle 18: Basisszenario Brechung der Linien 61 und 62 auf die Stadtbahnlinie 4

Maßnahme: Stieghorst – Oldentrup – Verdichtung Linie 369, verbesserte Bedienung Oldentrup

Beschreibung: Mit der Verdichtung der Linie 369 wird vor allem ein Bedienungsmangel behoben. Die Linie verkehrt tagsüber im 30-Minuten-Takt. Sie soll auf Grundlage des Anforderungsprofils daher auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet werden.

Darüber hinaus besteht die Anregung, Oldentrup besser zu erschließen, ggf. durch die Buslinien 21 oder 22. Die Linienführung dieser beiden Linien dahingehend zu ändern, dass sie eine Schleife südlich ihres Linienweges durchführen, würde zu einer Verlängerung der Fahrzeiten für die Fahrgäste aus dem östlichen Teil der Linien führen. Mit einem 20-Minuten-Takt der Linie 369 ist eine deutlich bessere Erschließung und Bedienung von Oldentrup erreicht mit einem direkten Weg zur Innenstadt.

Zudem besteht die Anregung, die Spindelstraße im Abschnitt Otto-Brenner-Str. bis Oststraße besser zu erschließen. Eine geänderte Linienführung in diesem Bereich kann zu erhöhten Fahrgastzahlen führen.



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 31: Basisszenario Verdichtung der Linie 369

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Der zu erwartende Fahrgastzuwachs beträgt ca. 650 Fahrgäste/Tag.
 Die Erlöswirkung liegt bei knapp +150.000 Euro/Jahr
 Die Kostendeckung beträgt etwa 28%.

Kostenwirkung

Ca. +520.000 Euro/Jahr

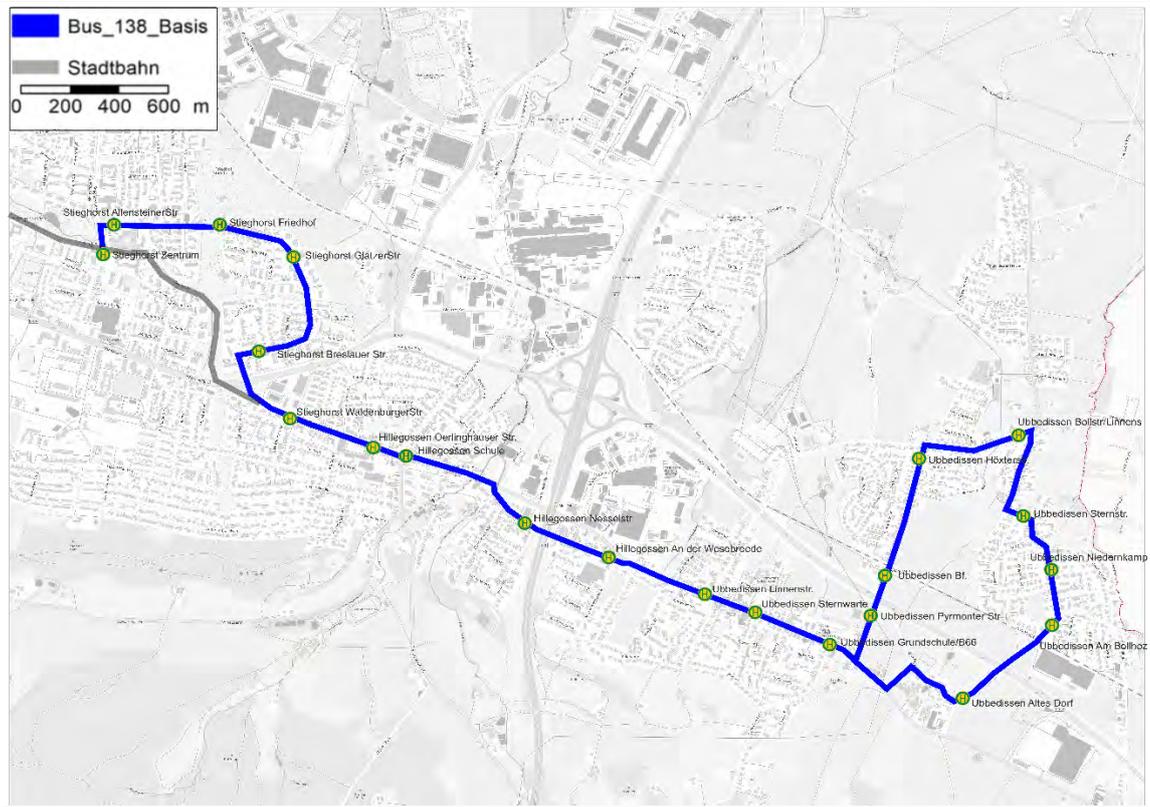
Empfehlung

Die Verdichtung der Linie auf einen durchgehenden 30-Minuten-Takt/ im 2. Schritt einen 20-Minuten-Takt wird empfohlen, da sie eine Bedienungslücke behebt. Die wirtschaftliche Wirkung erhöht das Defizit, jedoch ist die Maßnahme als angebotsorientierte Bedienung, die das Stadtgebiet gleichwertig bedient, unerlässlich.

Tabelle 19: Basisszenario Verdichtung der Linie 369

Maßnahme: Stieghorst: Erschließung der Bollstraße und Frordissen im Abendverkehr

Beschreibung: Um – einer Anregung folgend – den Abendverkehr in der Bollstraße und Frordissen zu verbessern, wird ein Verlängern der Abendfahrten der Linie 138 durch das Gebiet bis 23:00 Uhr im 30-Minuten-Takt auf dem Linienast Ubbedissen Bahnhof, Haltestellen Höxterstraße, Sternstraße, Am Bollholz etc. geprüft.



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 32: Linie 138 - Erschließung Bollstraße und Frordissen im Abendverkehr

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Die Wirkungen der Verlängerung sind umlegungsbedingt und aufgrund der tageszeitlich begrenzten Veränderungen nicht bezifferbar.

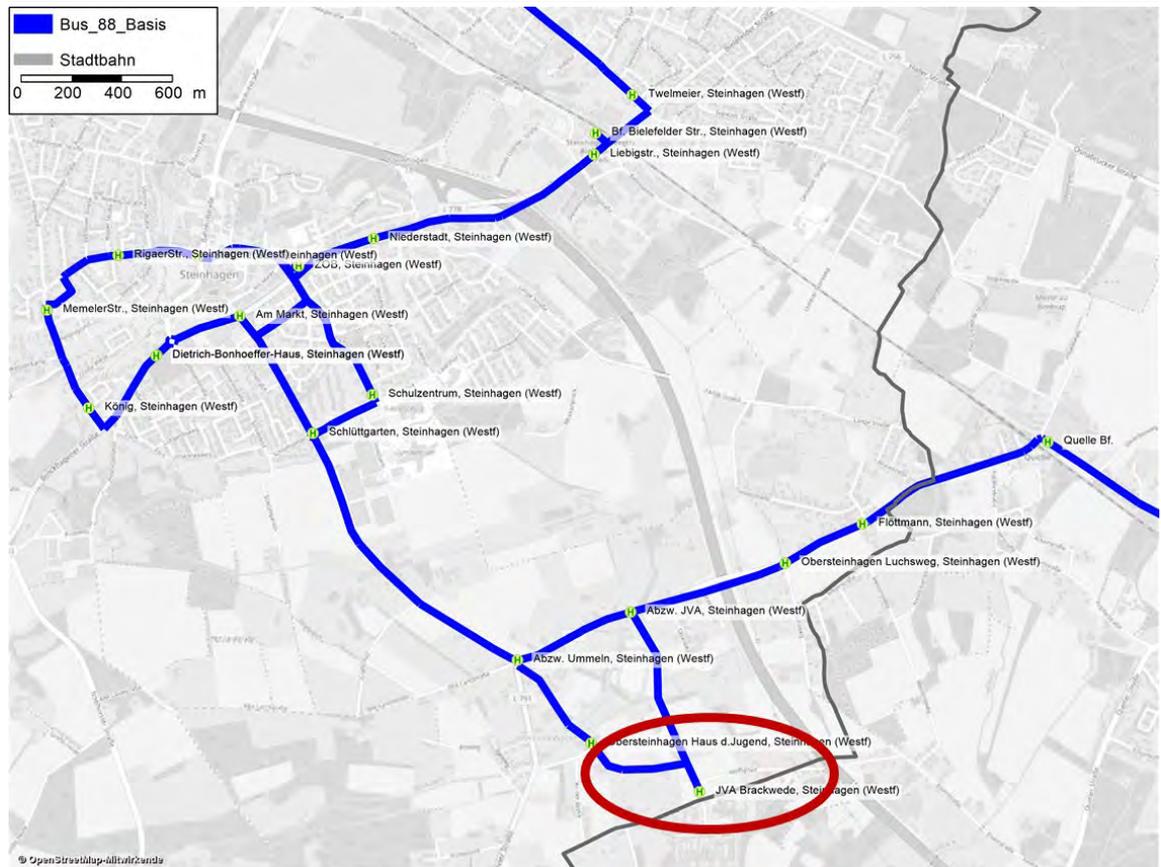
Empfehlung

Grundsätzlich ist bei einer erweiterten Abendbedienung nicht mit einer deutlichen Erhöhung der Fahrgastzahlen zu rechnen, dies ist ein rein angebotsorientiertes Fahrtenangebot. Daher wird die Maßnahme mit Vorbehalt empfohlen.

Tabelle 20: Erschließung der Bollstraße und Frordissen im Abendverkehr – Linie 138

Maßnahme: Brackwede, Bedienung der Haltestelle JVA

Beschreibung: Die JVA in Brackwede, deren Haltestelle nur über Steinhagener Gebiet erreichbar ist, soll auf Grundlage einer beschlossenen Maßnahme besser bedient werden. Dies ist als soziale Notwendigkeit zu betrachten, um Besucher und Mitarbeiter zu bedienen. Mit deutlichen Fahrgaststeigerungen ist nicht zu rechnen. Eine Bedienung erscheint nur durch die Linie 88 möglich, die durch eine kleine Stichfahrt die JVA stündlich bedienen kann.



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 33: Linie 88 Bedienung JVA Brackwede

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Aufgrund der Größe des Verkehrsbezirks „Steinhagen Süd“, der nicht weiter differenziert werden kann, ist die Maßnahme nicht zu beziffern.

Kostenwirkung

Ca. +20.000 Euro/Jahr

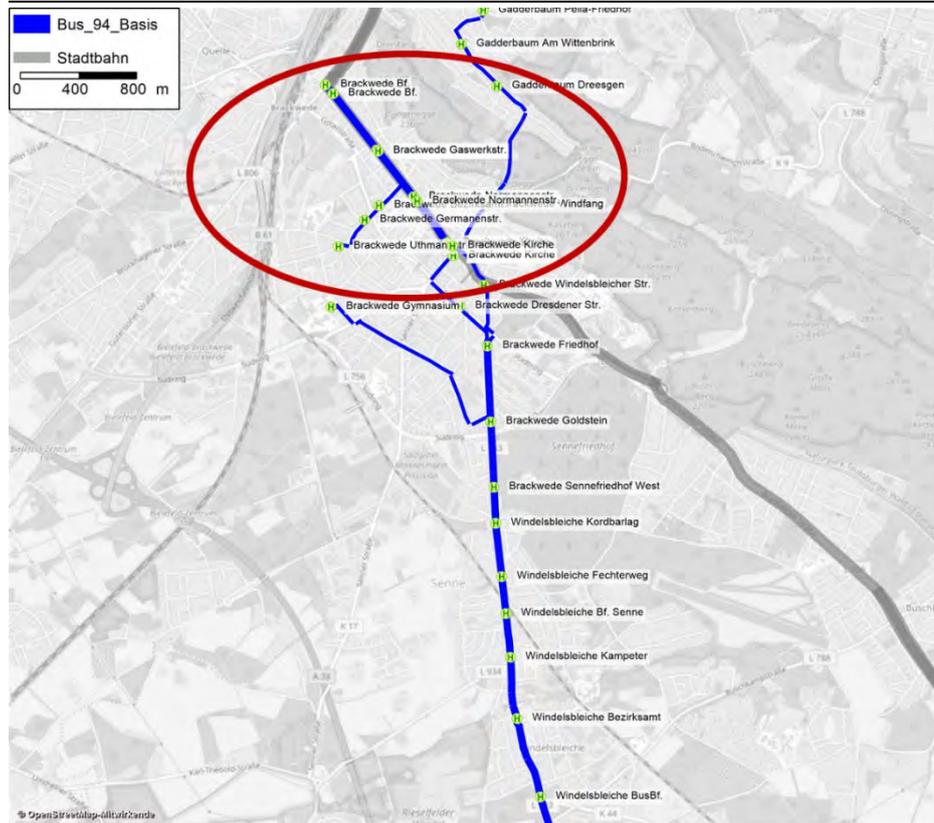
Empfehlung

Empfehlung: Entscheidung anhand der sozialen Wirkung, nicht anhand der Wirtschaftlichkeit, die Kosten sind niedrig und die negativen Fahrgastwirkungen aufgrund der kurzen Stichfahrt sind überschaubar. Zu prüfen ist ggf. ein Probetrieb oder die Ermittlung von Tageszeiten, in denen die Bedienung besonders wichtig ist. Hierzu muss zudem eine Abstimmung mit dem Nachbareaufgabenträger erfolgen.

Tabelle 21: Linie 88 Bedienung JVA Brackwede

Maßnahme: Verlängerung der Linie 94 bis Brackwede Bahnhof zur besseren Anbindung an das Versorgungszentrum Normannenstraße

Beschreibung: Einer Anregung folgend wurde geprüft, ob die Linie 94, die Windelsbleiche, Windflöte und Bereiche außerhalb der Stadt mit der Stadtbahnlinie 1 verbindet, parallel zur Stadtbahn weitergeführt werden kann, um das Versorgungszentrum Normannenstraße direkt zu bedienen und auch direkt an den Bahnhof Brackwede anzubinden. Die Führung dorthin dient zunächst der geeigneten Wendemöglichkeit, grundsätzlich ist aber auch ein Anschluss an den SPNV möglich.



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 34: Verlängerung der Linie 94 bis Brackwede Bahnhof

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Der zu erwartende Fahrgastzuwachs beträgt ca. 150 Fahrgäste/Tag.
 Die Erlöswirkung liegt bei knapp +35.000 Euro/Jahr
 Die Kostendeckung beträgt etwa 28%.

Kostenwirkung

Ca. +120.000 Euro/Jahr

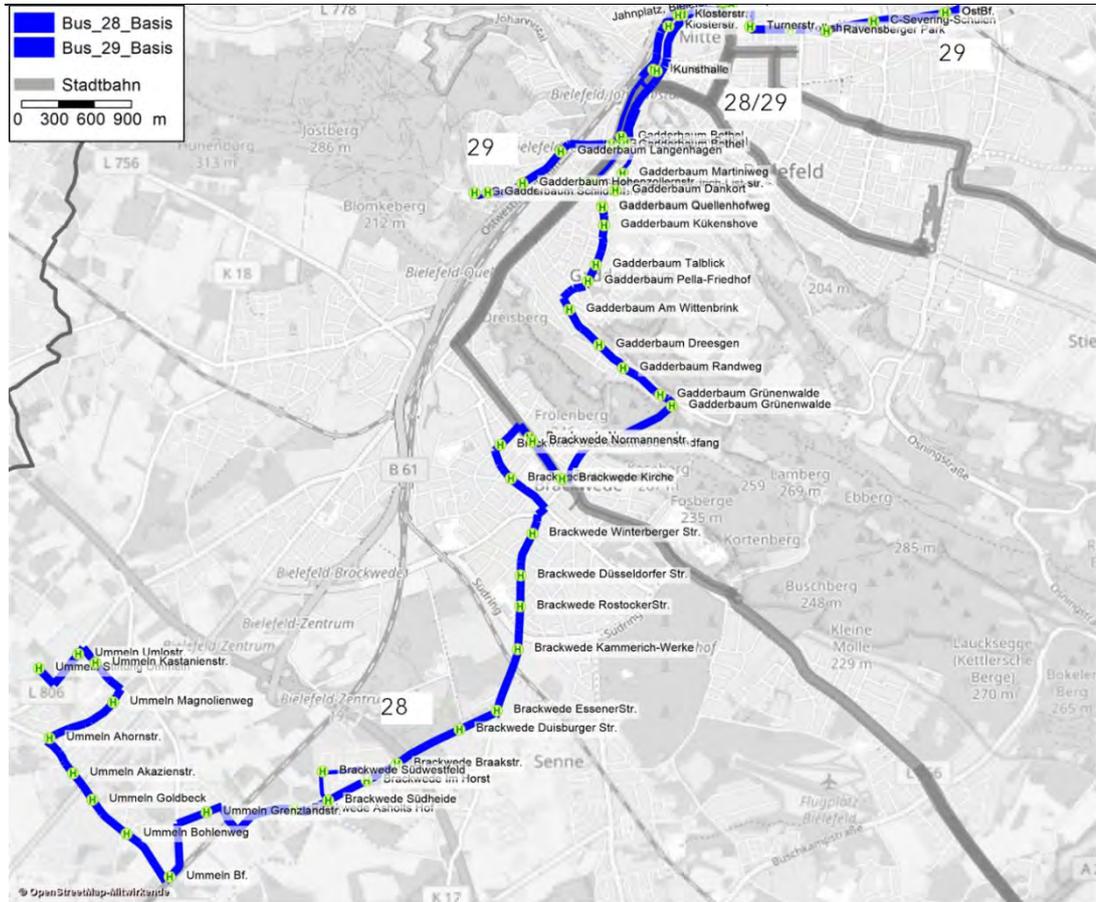
Empfehlung

Die Verlängerung der Linie wird empfohlen, da sie im Hinblick auf das Versorgungszentrum einen Umstieg kurz vor dem Ziel entbehrlich macht. Die Nachfrage entsteht vor allem im Bereich zwischen Windelsbleiche Busbahnhof und Brackwede, hier wird eine deutliche Verbesserung erreicht, vor allem durch die bessere Erreichbarkeit des Versorgungsbereichs in der Normannenstraße.

Tabelle 22: Verlängerung der Linie 94 bis Brackwede Bahnhof zur besseren Anbindung an das Versorgungszentrum Normannenstraße

Maßnahme: Verbesserung des ÖPNV in Gadderbaum, Verdichtung Linie 28 und Linie 29

Beschreibung: Eine Reihe von Maßnahmen in Gadderbaum sind beschlossen (siehe Tabelle 10), so die Möglichkeit, die Linien 28 und 29 besser zu verknüpfen und zu verdichten. Durch die Verdichtung der Linie 28 wird zudem eine Schwachstelle in der Verbindungsqualität im Bereich Gadderbaum behoben. Die Verdichtung der Linien 28 und 29 auf einen 20-Minuten-Takt ist bis 21:00 Uhr vorgesehen.



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 35: Verdichtung Linie 28 und 29

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Der zu erwartende Fahrgastzuwachs bei der Linie 28 beträgt ca. 1.150 Fahrgäste/Tag.

Die Erlöswirkung liegt bei ca. +215.000 Euro/Jahr

Die Kostendeckung beträgt etwa 29%.

Kostenwirkung

Linie 28: ca. +738.000 Euro/Jahr

Empfehlung

Die Verdichtung der Linie 28 wird empfohlen, da sie eine Bedienungslücke schließt. Der wirtschaftliche Erfolg ist angesichts der Kosten begrenzt, aber die Fahrgastzahl wird nahezu verdoppelt, es wird eine deutliche Verbesserung erreicht.

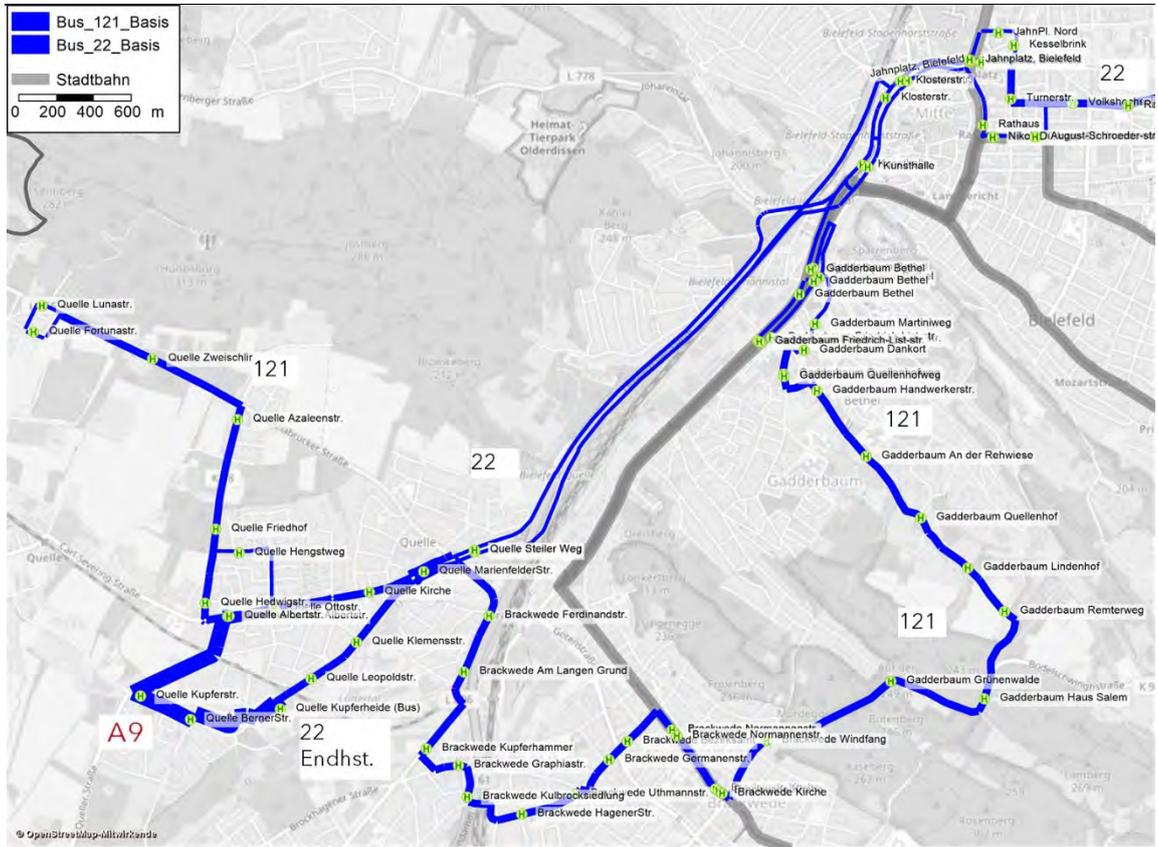
Tabelle 23: Basisszenario Verdichtung Linie 28

Maßnahme: Verbesserung Abendverkehr in Gadderbaum/Bethel/Brackwede/Ummeln / Quelle

Beschreibung: Vorgesehen sind durch Beschluss folgende Verlängerungen der Betriebszeiten:

Linie 22: Verlängerung von 21:15 bis 24:00 im 30-Minuten-Takt

Linie 121: Verlängerung der Betriebszeiten nach Bethel bis 23:30 im 60-Minuten-Takt



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 36: Abendverkehr Ausweitung Linien 22 und 121

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Soweit der Zuwachs nur bei den Abendverkehren zu ermitteln ist, beträgt er ca. 250 Fahrgäste/Tag bei jeder der Linien.

Die Erlöswirkung kann daher bei knapp +150.000 Euro/Jahr liegen.

Die Kostendeckung beträgt etwa 60%.

Kostenwirkung

Linie 121: ca. 70.000 Euro/Jahr

Linie 22: ca. 200.000 Euro/Jahr

Zusammen ca. +270.000 Euro

Kostendeckung: ca. 55%

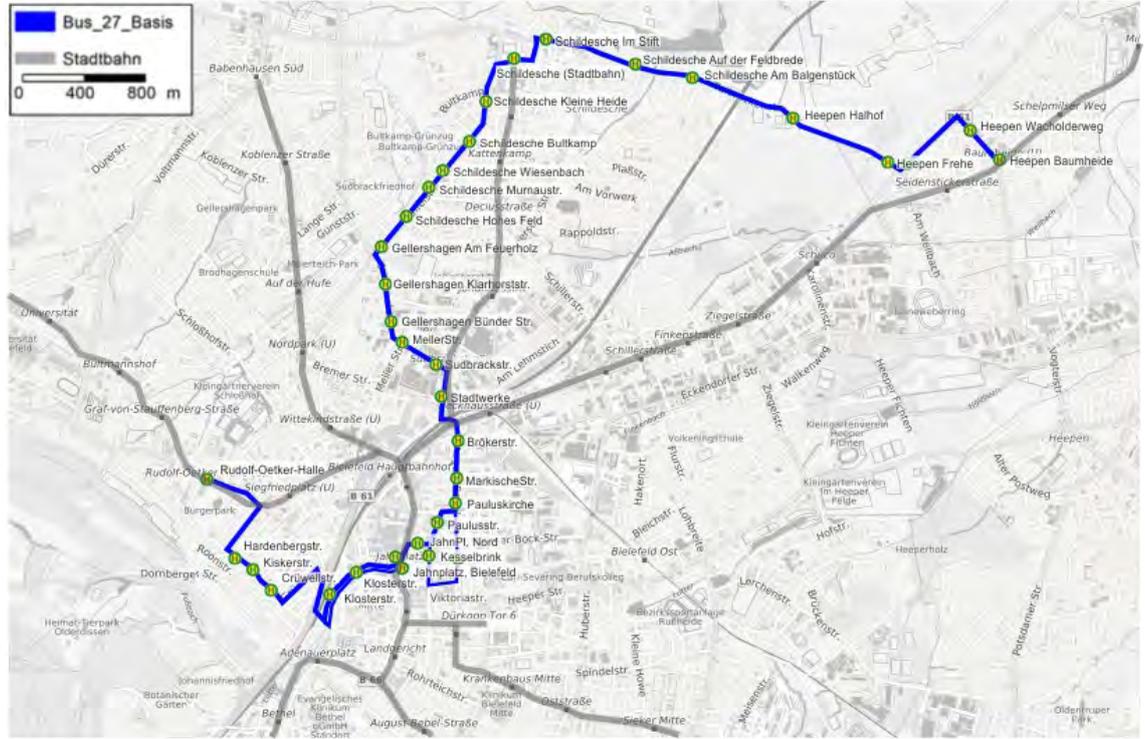
Empfehlung

Die Ausweitungen der Fahrten in den Abend können aus wirtschaftlicher Sicht empfohlen werden.

Tabelle 24: Basisszenario Abendverkehr Ausweitung Linien 22 und 121

Maßnahme: Taktverdichtung auf der Linie 27

Beschreibung: Aufgrund einer Anregung soll die Linie 27 verdichtet werden, dies behebt auch einen Bedienungsmangel im Bereich zwischen den Stadtbahntrassen in Gellershagen und Schildesche.



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 37: Taktverdichtung auf der Linie 27 auf 20-Minuten-Takt

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Fahrgastzuwachs ca. 600 Fahrgäste/Tag
 Erlöswirkung knapp +130.000 Euro/Jahr
 Die Kostendeckung beträgt etwa 46%.

Kostenwirkung

+280.000 Euro/Jahr

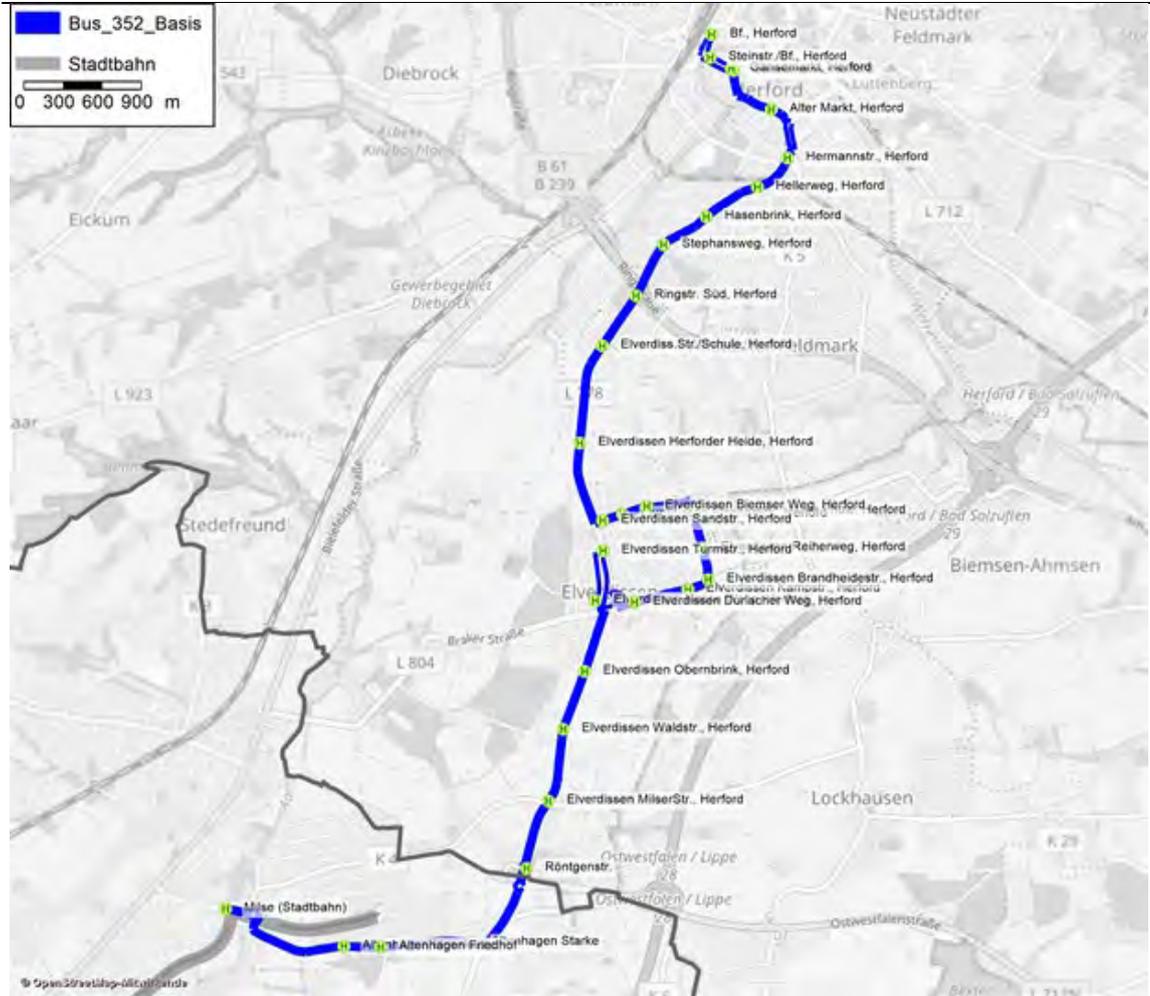
Empfehlung

Die Verdichtung wird empfohlen, sie ist wirtschaftlich sinnvoll und behebt einen Bedienungsmangel.

Tabelle 25: Basisszenario Taktverdichtung auf der Linie 27

Maßnahme: Taktverdichtung auf der Linie 352

Beschreibung: Aufgrund einer Anregung soll die Linie 352 von einem 60-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden.



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 38: Taktverdichtung auf der Linie 352

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Fahrgastzuwachs ca. 280 Fahrgäste/Tag (vorbehaltlich der Genauigkeit des Modells, das im Umland sehr grobe Verkehrszellen aufweist)

Erlöswirkung knapp +61.000 Euro/Jahr

Die Kostendeckung beträgt etwa 24%.

Kostenwirkung

+250.000 Euro/Jahr

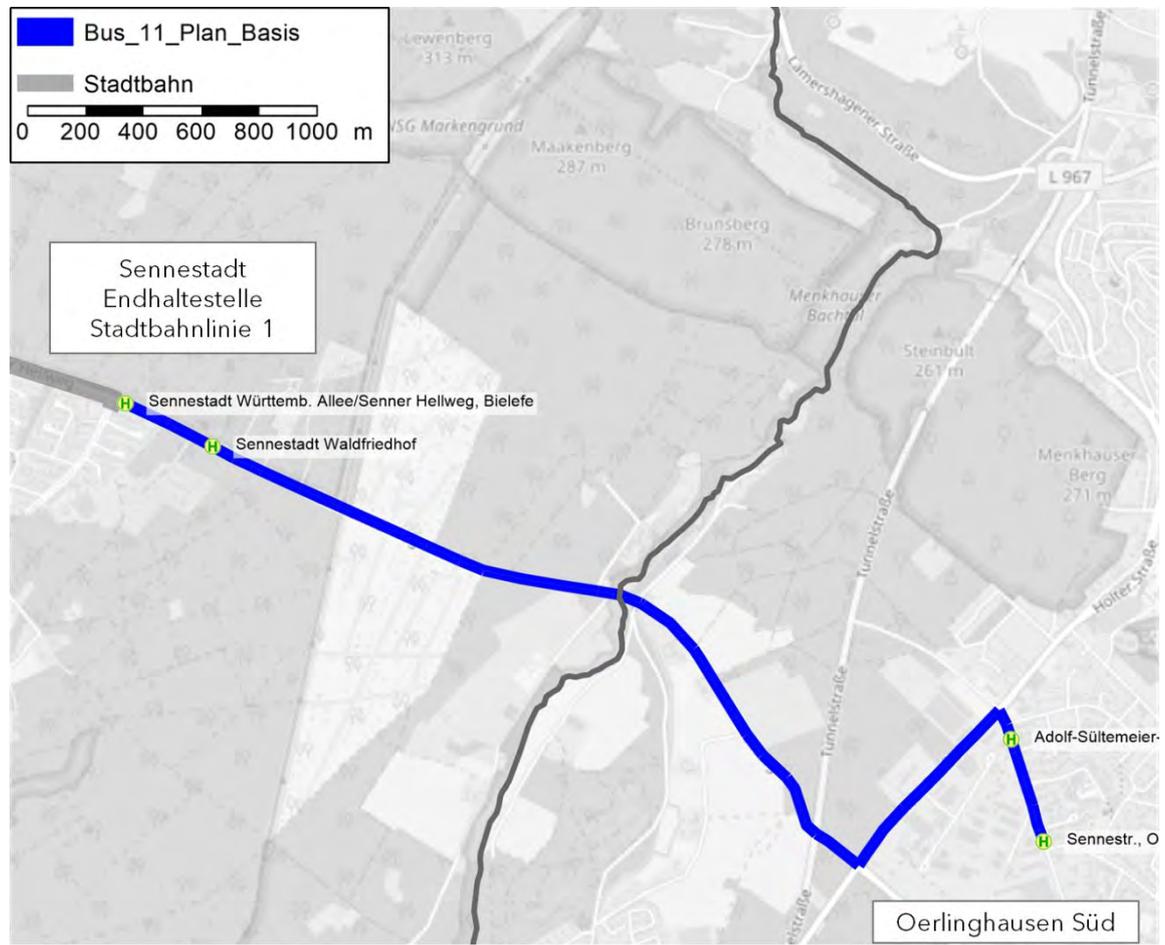
Empfehlung

Die Maßnahme kann aufgrund der weitgehenden Lage der Linie außerhalb von Bielefeld und der dortigen Größe der Bezirke nur begrenzt beurteilt werden. Letztlich muss sie in Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern beurteilt und beschlossen werden.

Tabelle 26: Basisszenario Taktverdichtung auf der Linie 352

Maßnahme: Verbindungen nach Oerlinghausen: Verbindung Sennestadt - Senner Hellweg – Oerlinghausen Süd durch neue Linie

Beschreibung: Die Anbindung für Oerlinghausen an die Stadtbahnendhaltestelle Sennestadt soll durch eine neue Linie geschaffen werden. Vorgeschlagen wird eine Linie im 20-Minuten-Takt.



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 39: Verbindung Sennestadt - Oerlinghausen Süd

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Auf Basis des Modells lassen sich durch die Maßnahme nur 40 Fahrgäste/Tag gewinnen, allerdings ist auch hier die Größe der Bezirke außerhalb der Stadt zu umfangreich und die Ergebnisse nicht eindeutig. Erlöswirkung daraus mindestens +8.500 Euro/Jahr. Aufgrund der geringen Erlöswirkung wird kein Kostendeckungsgrad ausgewiesen.

Kostenwirkung

+290.000 Euro/Jahr

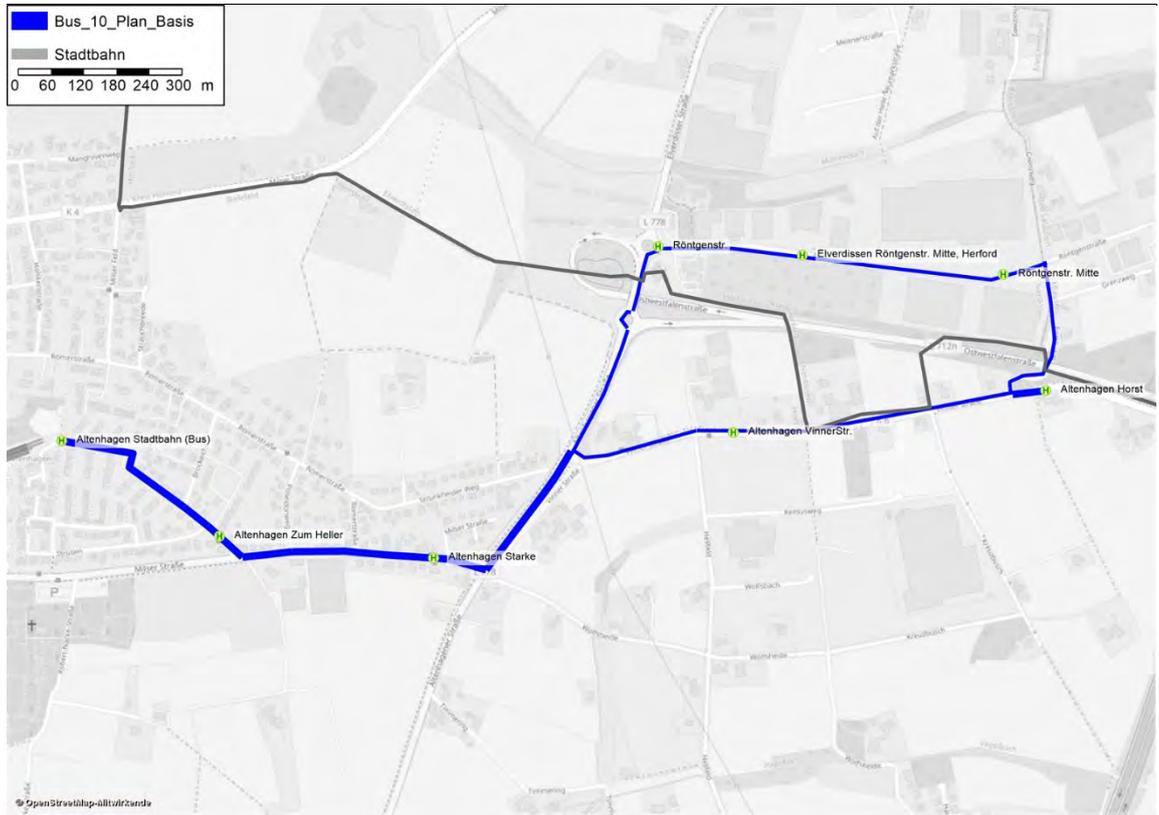
Empfehlung

Die Maßnahme kann aufgrund der weitgehenden Lage der Linie außerhalb von Bielefeld und der dortigen Größe der Bezirke nur begrenzt beurteilt werden. Letztlich muss sie in Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern beurteilt und beschlossen werden.

Tabelle 27: Basisszenario Verbindung Sennestadt - Oerlinghausen Süd

Maßnahme: Anbindung des interkommunalen Gewerbegebietes durch neue Linie

Beschreibung: Aufgrund einer Anregung soll das an der Stadtgrenze zu Bielefeld im Landkreis Herford / Milse zwischen den Kommunen Bielefeld / Herford / Bad Salzuflen gelegene Gebiet angebunden und besser erschlossen werden. Die neue Linie bindet das Gebiet an die Stadtbahnhaltestelle Altenhagen oder bevorzugt an die Haltestelle Milse an.



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 40: Anbindung interkommunales Gewerbegebiet

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Auf Basis des Modells ist der Zuwachs an Fahrgästen nicht ermittelbar, außerdem wird sich das Gebiet noch weiterentwickeln und die Potenziale müssen beobachtet werden.

Kostenwirkung

+170.000 Euro/Jahr

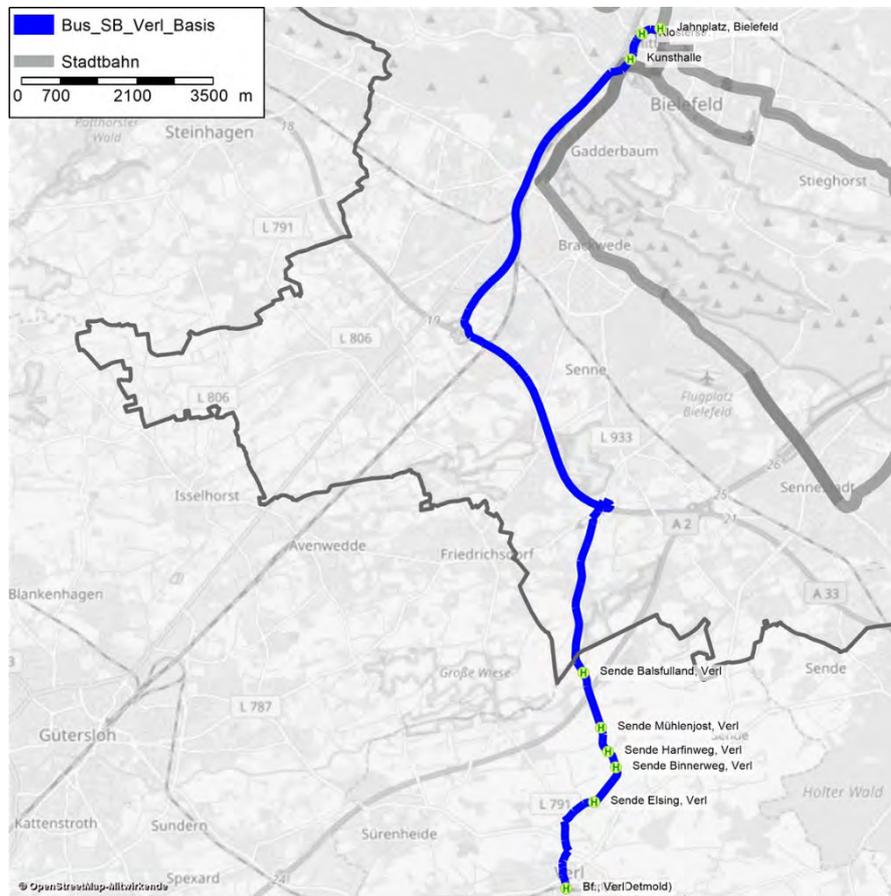
Empfehlung

Die Maßnahme kann aufgrund der teilweisen Lage der Linie außerhalb von Bielefeld und der dortigen Größe der Bezirke nur begrenzt beurteilt werden. Letztlich muss sie in Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern beurteilt und beschlossen werden.

Tabelle 28: Basisszenario Anbindung interkommunales Gewerbegebiet

Maßnahme: Schnellbus Verl-Bielefeld

Beschreibung: Entsprechend der Planung im Nahverkehrsplan Landkreis Gütersloh soll eine Schnellbuslinie eingerichtet werden, die Verl mit der Innenstadt Bielefeld verbindet und nur wenige Zwischenhaltestellen bedient. Sie wird im 60-Minuten-Takt vorgesehen.



Hintergrund: Open-Streetmap-Mitwirkende

Abbildung 41: Schnellbus Verl-Bielefeld

Verkehrliche Wirkung (Fahrgastwirkung)

Auf Basis des Modells lassen sich durch die Maßnahme nur 130 Fahrgäste/Tag gewinnen, zusätzlich werden Fahrgäste von der Linie 83 abgezogen. Allerdings sind auch hier im Modell die Bezirke außerhalb der Stadt zu groß und die Ergebnisse daher nicht eindeutig. Allerdings erschließt die Linie aufgrund der wenigen Haltestellen nur wenige Fahrgäste, einziger Nutznießer ist der Ort Verl. Für diese Fahrgäste verbessert sich die Fahrtzeit deutlich, allerdings nur, wenn sie in das Zentrum von Bielefeld gelangen wollen. Im Stundentakt ist die Linie andererseits beispielsweise für Pendler wenig attraktiv.

Kostenwirkung

+720.000 Euro/Jahr

Empfehlung

Die Maßnahme kann aufgrund der weitgehenden Lage der Linie außerhalb von Bielefeld und der dortigen Größe der Bezirke nur begrenzt beurteilt werden. Empfohlen werden kann sie nicht, da sie nur eine geringe Klientel bedient und sehr hohe Kosten verursacht. Letztlich muss sie in Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern beurteilt und beschlossen werden.

Tabelle 29: Basisszenario Schnellbus Verl-Bielefeld

6.4 Zusammenfassung der Empfehlungen für die Umsetzung der Maßnahmen im Busbereich

Maßnahme	Empfehlung	Kostenschätzung
Gadderbaum / Brackwede / Ummeln / Quelle: Linie 22: Verlängerung der Betriebszeiten	Empfohlene Maßnahme aufgrund der wirtschaftlichen Ergebnisse	200.000
Linie 121: Verlängerung der Betriebszeiten nach Bethel	Empfohlene Maßnahme aufgrund der wirtschaftlichen Ergebnisse	70.000
Brackwede, Senne: Linie 94 Verknüpfung mit der Stadtbahn an der Haltestelle Brackwede Kirche, ggf. Verlängerung bis Bahnhof Brackwede.	Empfohlene Maßnahme aufgrund der wirtschaftlichen Ergebnisse	120.000
Jöllenbeck: Direktverbindung Jöllenbeck-Universität durch Linie 154 mit Überlagerung durch Linie zwischen Babenhausen Süd und Universität	Empfohlene Maßnahme aufgrund der Notwendigkeit, das Anforderungsprofil einzuhalten (und aufgrund guter Nachfragewirkung)	200.000
Brake: Verbesserung ÖPNV in Brake, Neuordnung der Linie 51	Empfohlene Maßnahme aufgrund der Notwendigkeit, das Anforderungsprofil einzuhalten	265.000
Heepen: Erschließung des Bereichs Rote Erde	Empfohlene Maßnahme aufgrund der Notwendigkeit, das Anforderungsprofil einzuhalten	640.000
Babenhausen: Keine Durchbindung der Linie 24 Dornberg – Babenhausen – Babenhausen Süd; Stattdessen Verdichtung Linie 57	Empfohlene Maßnahme aufgrund der Notwendigkeit, das Anforderungsprofil einzuhalten	190.000
Oldentrup: Verdichtung Linie 369	Empfohlene Maßnahme aufgrund der Notwendigkeit, das Anforderungsprofil einzuhalten	520.000
Gadderbaum: Verbesserung des ÖPNV in Gadderbaum: Verdichtung Linie 28	Empfohlene Maßnahme aufgrund der Notwendigkeit, das Anforderungsprofil einzuhalten	369.000 (anteilig in Verbindung mit Linie 29)
Schildesche: Verdichtung Linie 27	Empfohlene Maßnahme aufgrund der Notwendigkeit, das Anforderungsprofil einzuhalten	280.000
Schildesche: Erschließung des Bereiches Engersche Straße – Media Markt durch Linie 51	Mit Vorbehalt empfohlene Maßnahme	265.000
Stieghorst: Erschließung der Bollstraße und Fordissen im Abendverkehr – Linie 138	Mit Vorbehalt empfohlene Maßnahme	Nicht zu ermitteln
Brackwede: Berücksichtigung der Haltestelle JVA – Linie 88	Mit Vorbehalt empfohlene Maßnahme. Die Umsetzung muss unter sozialen Gesichtspunkten politisch abgewogen werden.	20.000

Maßnahme	Empfehlung	Kostenschätzung
Gadderbaum: Verbesserung des ÖPNV in Gadderbaum Verdichtung Linie 29	Mit Vorbehalt empfohlene Maßnahme aufgrund der wirtschaftlichen Ergebnisse; Angebotsseitig ist die Verdichtung jedoch sinnvoll.	369.000 (anteilig in Verbindung mit Linie 28)
Verdichtung Linie 352	Mit Vorbehalt empfohlene Maßnahme	250.000
Oerlinghausen, Sennestadt: Verbindung Sennestadt - Senner Hellweg – Oerlinghausen Süd	Mit Vorbehalt empfohlene Maßnahme	290.000
Landkreis Herford / Milse: Verbesserung der Erschließung des interkommunalen Gewerbegebietes Bielefeld / Herford / Bad Salzuflen; Anbindung an die Stadtbahnhaltestelle Milse	Mit Vorbehalt empfohlene Maßnahme	170.000
Landkreis Gütersloh - Verl: Einrichtung einer Schnellbuslinie Bielefeld – Verl (gemäß NVP Landkreis Gütersloh)	Maßnahme wurde von der Politik im Juli 2021 beschlossen	720.000
Schildesche/Dornberg: Verlängerung der Linie 31 über Wertherstraße	Nicht empfohlene Maßnahme	319.000
Dornberg: Gegenlastfahrten der Linien 25/26 Schloßhofstraße – HCB – Universität	Nicht empfohlene Maßnahme	360.000
Dornberg: Auflösung der Überbedienung von Großdornberg auf der Achse Wertherstraße (Linien 21, 61/62, 24, 57/58 in Dornberg)	Nicht empfohlene Maßnahme	Nicht zu ermitteln

Tabelle 30: Empfehlung zur Umsetzung Basisszenario

6.5 Bewertung weiterer Vorschläge und Beschlüsse

Eine Reihe von Vorschlägen, Anregungen und Beschlüssen konnten im Zuge des Basisszenarios nicht modellhaft geprüft werden, sondern sind qualitativ zu bewerten. Hierzu gehören folgende Punkte:

Beschluss (A) Anregung (B,C,D)	Anregung	Bewertung
A 8	Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestellen in der Hauptstraße StEA, 24.05.2016, TOP 7, Dr. 3174	Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen wird gesondert geregelt und ist an anderer Stelle ein wichtiger Schwerpunkt des NVP

A 10	<p>Verbesserung des ÖPNV am Obersee BV Jöllenbeck, 12.10.2017, TOP 5.2, Dr. 5493</p>	<p>Der ÖPNV am Obersee dient in erster Linie dem Freizeitverkehr und ist saisonal unterschiedlich wichtig und zudem wetterbedingt. Insbesondere an den Wochenenden wäre hier ein Angebot denkbar. Hintergrund ist die Belastung durch den MIV an den entsprechenden Tagen sowie die mangelhafte Parkplatzsituation. Die Erreichbarkeit durch den ÖPNV kann im vorliegenden Modell, das die regelmäßige Nachfrage montags bis freitags abbildet, nicht bewertet werden. Allerdings ist zu beachten, dass die Nachfrage sehr verteilt aus vielen Stadtgebieten in Bielefeld zum Obersee kommt. Dies adäquat und so attraktiv zu bedienen, dass ein Großteil der Fahrgäste den ÖPNV nutzt, setzt ein spontan verfügbares, dichtes ÖPNV-Angebot voraus, das bei mangelnder Nachfrage auch zurückgenommen werden kann. Daher ist hier eher ein flexibles System denkbar, ggf. im Zusammenhang mit On-Demand-Angeboten oder als Bedarfs-Shuttle zur Stadtbahn-Haltstelle.</p> <p>Dies sollte außerhalb des NVP gesondert untersucht werden.</p>
A 15	<p>Anschluss der Linie 37 am Bahnhof Sennestadt zur Sennbahn in Richtung Bielefeld Hauptbahnhof an Sonn- und Feiertagen BV Sennestadt, 17.05.2018, TOP 5.4, Dr. 6648</p>	<p>Das Problem bezieht sich auf mangelnde Anschlüsse nur am Wochenende. Dies einzurichten oder vorzusehen ist nicht Aufgabe eines Rahmenplans, sondern im Tagesgeschäft der Verkehrsbetriebe zu prüfen. Zu prüfen ist, ob andere Bindungen der Linie dem Anschluss entgegenstehen oder ein Anschluss in beide Richtungen die betriebliche Optimierung verhindert und dadurch hohe Kosten verursacht.</p>
B 5	<p>Erschließung der Rosenhöhe durch eine Buslinie</p>	<p>Für die Rosenhöhe besteht zum einen die Möglichkeit, bestehende Buslinien, zum Beispiel die Linie 135 zu verlängern. Bei Verlängerung aller Fahrten würde dies zu hohen Kosten führen und nur eine sehr geringe Nachfrage nach sich ziehen, da nur wenige Fahrgäste auf diese Linie umsteigen würden. Nur einen Teil der Fahrten zu verlängern (zum Beispiel alle 30 Minuten) würde den Gesamtumlauf der Linie sehr komplex gestalten. Eine Erschließung der Rosenhöhe mit einer neuen Buslinie bspw. aus dem Bereich Senne oder ein erweitertes flexibles Angebot ist eher denkbar.</p>
B 6	<p>Buserschließung Osningstraße / Eiserner Anton</p>	<p>Für eine Tangente von Sieker über den „Eisernen Anton“ bis Windelsbleiche besteht ein geringes Fahrgastpotenzial. Daher wird eine regelmäßige Buslinie im Basiszenario nicht empfohlen. Denkbar ist ein Ausflugsverkehr als flexibles Angebot.</p>
C 5	<p>Frühverkehr am Sonntagmorgen nur bis 7 Uhr, entsprechend früherer Beginn des Tagesnetzes.</p>	<p>Aus den vorhandenen Daten kann keine Nachfrage für den Sonntagmorgen abgeleitet werden. Allerdings zeigt die Erfahrung, dass die Nachfrage am Sonntagmorgen sehr gering ist und vor allem sehr verstreut und schwer räumlich und zeitlich bündelbar.</p>

C 7	Generelle Ausdehnung der abendlichen Betriebszeiten der NVZ bis 21/22 Uhr	Um eine Modellrechnung zu ermöglichen, die Einzelmaßnahmen zumindest weitgehend identifizierbar macht, wurde diese Prüfung, die sehr viele Linien betrifft, im Basisszenario nicht durchgeführt.
D 2	Aufstellung von Fahrradbügeln an verschiedenen Haltestellen in der Innenstadt. Verschiedene Anregungen	Grundsätzliche Frage zu Fahrradabstellen, die nicht im Zuge der Szenarien behandelt wird.
x1	Jölllenbeck Oerkenweg – Anfrage zur Erschließung	Eine Durchfahung des Gebietes, das laut Schwachstellenanalyse nur einen sehr kleinen nicht erschlossenen Bereich aufweist, ist mit dem Linienbus im Zuge der vorhandenen Linien nicht möglich. Für die Einrichtung eines Quartiersbusses ggf. auch mit kleineren Fahrzeugen ist das Gebiet zu klein. Nach Auskunft vom moBiel wird in Jölllenbeck ein on-Demand Angebot getestet, der Oerkenweg ist hierbei neu mit abgedeckt.
x2	Erschließung Wohngebiete Twellbachtal (Hoherge-Uerentrup)	<p>Siehe hierzu Kapitel 4.1, in diesem Bereich besteht eine kleinere Erschließungslücke.</p> <p>Ein Großteil der Einwohner ist durch die Linie 24 (Haltestelle Twellbach) erschlossen, für die übrigen Einwohner wird stündlich ein ALF angeboten, dies erscheint ausreichend.</p> <p>Der Bezirk legt Vorschläge zum Twellbachtal vor, die wie folgt zu bewerten sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Linie 24 Takt verdoppeln und jede zweite Fahrt durch das Twellbachtal führen → Diese Lösung ist aufgrund der heute schwach frequentierten ALF-Linie nicht zu empfehlen, da die Nachfrage sehr gering sein würde, zudem würde die Bedienung in den übrigen Bereichen des Linienastes unübersichtlich. 2. Buslinie 21 mit geänderter Linienführung zwischen Innenstadt und Werther über das Twellbachtal → Dies bedeutet für die Fahrgäste in Dornberg oder Werther einen großen Umweg und damit eine unzumutbare Fahrzeitverlängerung. 3. Neue Buslinie aus Steinhagen über Peter aufm Berge, durch das Twellbachtal und über die Wertherstraße / Stapenhorststraße in die Stadt. Es wären hier Abstimmungen mit dem Nachbargaufgabenträger zu führen. → Für so eine Buslinie ist mit Kosten von fast 700.000 Euro pro Jahr zu rechnen (30-Minuten-Takt), hierfür wird kein entsprechendes Nachfragepotenzial gesehen.
B 7	Erschließung Obere Hillegosser Straße Anregung der Bewohner Obere Hillegosser Straße	Die Erschließungslücke soll geschlossen werden, zum Zeitpunkt der Berechnung des Basisszenarios gab es noch keine sinnvolle Lösung. Daher wird vorgesehen, die Lücke im Zuge des Visionsszenarios zu schließen, in Abhängigkeit davon, wie die umgebenden Bus- und Stadtbahnlinien vorgesehen sind. Aufgrund der derzeit nicht für den Busverkehr befahrbaren Infrastruktur sind zunächst Angebote im on-demand-Verkehr zu prüfen.

Tabelle 31: Bewertung weiterer Vorschläge und Beschlüsse

7 Entwicklung eines Maximalszenarios

Das nachfolgende Kapitel beschreibt die Maßnahmen und Inhalte des Maximalszenario. Das Maximalszenario ist dabei so ausgelagt, dass Bielefeld eine ÖPNV-Entwicklung erfährt, die in allen Bereichen "maximal" gedacht ist. Neben dem Fokus zur Erarbeitung einer massiven Erweiterung des Stadtbahnnetz, auch über die Stadtgrenzen hinaus, eine Art Regionalstadtbahnssystem, sind auch Maßnahmen im Busbereich sowie allgemeine Maßnahmen benannt. Eine gutachterliche Einschätzung und Bewertung der Effekte auf die Kosten und verkehrlichen Auswirkungen runden das Kapitel ab.

7.1 Ausgangslage und Ziel

Das Maximalszenario soll aufzeigen, welche Veränderungen im Modal Split bei einem sehr umfangreichen Ausbau des ÖPNV-Angebotes zu erwarten sind. Ziel ist es Aussagen abzuleiten, wie eine deutliche Erhöhung des ÖPNV-Anteils erreicht werden kann. Hierzu werden die verkehrlichen Wirkungen analysiert und den Kosten gegenübergestellt. Die Analyse erfolgt mit Hilfe des Verkehrsmodells (Prognosestand 2030) und der integrierten Berechnung der Verkehrserzeugung und Verkehrsmittelwahl. Da bei der gewählten Vorgehensweise eine Vielzahl an Maßnahmen modelliert werden, die sich in fast allen Fällen ergänzen oder überlagern, ist es nur bedingt möglich, die Wirkungen zu trennen und den unterschiedlichen Maßnahmen zuzuordnen. Daher wird bei den Analysen eine Vorgehensweise gewählt, die ausgehend von unterschiedlichen Kenngrößen attraktive Linien und Bereiche identifiziert und ein Grundgerüst für ein Netz definiert.

7.2 Beschreibung des Maximalszenarios

Für die Entwicklung der verkehrsmodellrelevanten Maßnahmen dienen die Potenziale, die sich aus der Siedlungsdichte in den einzelnen Stadtteilen ableiten, als Grundlage (siehe auch Strukturdaten in Kapitel 1.3). Insbesondere die MIV-Nachfrage bildet die großen Ströme ab, die als Potenziale für den ÖPNV in Frage kommen und durch geeignete Maßnahmen verlagert werden sollen.

Neben den verkehrsmodellrelevanten Maßnahmen wurden durch die Stadt, moBiel und PTV auch weitere Zielmaßnahmen formuliert, um die Belange des ÖPNV in Gänze zu beschreiben. Aufgeteilt in 3 Themenfelder (Stadtbahn, Busverkehr und Marketing/Tarif/Vertrieb) wurden Maßnahmen entwickelt, die in allen Bereichen als Maximallösung anzusehen sind. Eine weitergehende Betrachtung und Potentialabschätzung ist aufgrund der zurzeit noch geringen Datengrundlage nicht erfolgt.

Themenfeld Stadtbahn	Themenfeld Busverkehr	Themenfeld MTV
Stadtbahn in allen Stadtteilen mit min. 800EW/ km ²	Durchgängige Linie aus den Peripheriegebieten	Hohe Einheitliche Qualitätsstandards
Kommunale Grenzüberschreitung (Karlsruher Modell)	On Demand Bedienung im Peripheriegebiet ganztägig	Massiver Ausbau P+R an der Stadtgrenze
Parallelverkehr (SPNV) möglich	Taktverdichtung	Verpflichtendes Jobticket bei Unternehmen >50 Mitarbeiter
5 Minutentakt auf zentralen Achsen	Umfassende Busbeschleunigung	Verpflichtendes Kombiticket (Veranstaltungen)
Schaffung Tangentiallinien	Verknüpfungspunkte schaffen	Freie Fahrt für Schüler und Senioren
Einheitliche Fahrzeuge	Freizeitbusse	Mobilitätsticket für öffentlich zugänglichen Systeme
Expresslinien	Expressbuslinien	Einbindung in City-Logistik

Tabelle 32: Weitere Zielmaßnahmen - Themenfelder

Die modellrelevanten Maßnahmen wurden gemeinsam von der Stadt Bielefeld, moBiel und PTV erarbeitet. Diese wurden anschließend, insofern modellierbar, im Verkehrsmodell abgebildet. Es ist wichtig zu beachten, dass es sich dabei um theoretische Linienführungen handelt, die sich so nicht in die Realität übertragen lassen. Es wurde keine Rücksicht auf mögliche bauliche, zeitliche oder verkehrliche Konflikte genommen. Stattdessen wurde ein Ansatz gewählt, bei dem die Planungen in Korridoren vorgenommen wurden. Diese Form ermöglicht eine hinreichend genaue Abbildung im Verkehrsmodell, um Aussagen zur Wirkung zu tätigen.

In einem ersten Arbeitsschritt wurde das Stadtbahnnetz verlängert und ergänzt. Für jede Zelle im Verkehrsmodell ab 800 Einwohner wurde möglichst ein Stadtbahnanschluss, beziehungsweise ein direkter Buszubringer vorgesehen. In fast alle Richtungen wurden Stadtbahnlinien in die nächsten größeren Städte oder Nachbarorte außerhalb Bielefelds verlängert (siehe auch Abbildung 42). Im Einzelnen wurden folgenden Linienwege ergänzt:

- Lohmannshof - Werther
- Babenhausen Süd - Jöllenbeck - Spenge Nord / Enger
- Schildesche - Vilsendorf
- Bielefeld Mitte - Brake - Herford

- Bielefeld Mitte - Heepen - Altenhagen
- Bielefeld Mitte - Oldentrup - Leopoldshöhe
- Stieghorst - Ubedissen - Oerlinghausen
- Senne - Sennestadt / Schloss Holte - Stukenbrock
- Brackwede - Windelsbleiche - Windflöte - Avenwedde - Gütersloh
- Brackwede - Ummeln
- Brackwede - Quelle
- Ring: Lohmannshof - Babenhausen Süd - Schildesche - Baumheide - Sieker

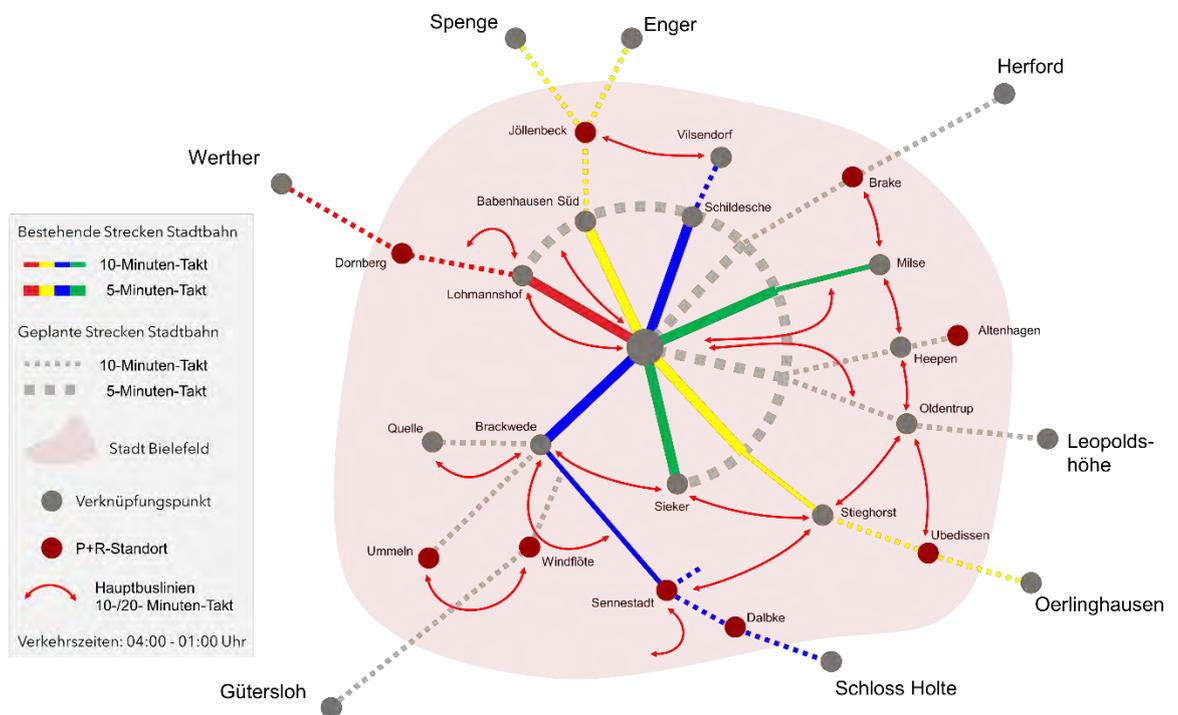


Abbildung 42: Schematische Übersicht Stadtbahn- und Busmaßnahmen im Maximalszenario

Für die Berechnungen im Verkehrsmodell wurden folgende erweiterte Verkehrszeiten zu Grunde gelegt:

- HVZ: 06:00 – 09:00 und 15:00 – 21:00
- NVZ: 09:00 – 15:00
- SVZ: 04:00 – 06:00 und 21:00 – 01:00

Für die Abschnitte der Stadtbahn innerhalb der Ringlinie, einschließlich dieser, wurde in der HVZ und NVZ ein 5-Minuten-Takt angesetzt. Teilweise wurde dieser durch Überlagerungen mehrerer Linien erreicht. An einzelnen Abschnitten ergab sich durch die Überlagerungen ein deutlich dichter Takt, beispielweise im Bereich Gadderbaum. In der SVZ wurde dieser auf einen 7,5-Minuten-Takt angepasst. Somit wurde für die Stadtbahn neben dem stark ausweiteten Liniennetz auch ein sehr

dichter Taktfahrplan über den ganzen Tag zu Grunde gelegt. Insgesamt wurde das Schienennetz um rund 130 Kilometer erweitert.

Das Busnetz wurde für das Maximalszenario auf das oben beschriebene Stadtbahnnetz angepasst und ausgeweitet. Hierzu wurden die Betriebszeiten auf 04:00 - 01:00 Uhr ausgedehnt und die Takte auf 10- und 20-Minuten-Takte verdichtet. Neben diesen Anpassungen wurde beispielweise ein zusätzlicher Schnellbus nach Verl aufgenommen.

Insgesamt wurde das ÖPNV-Angebot im Maximalszenario um rund 70.000 Kilometer Fahrleistung von Bus und Stadtbahn am Tag ausgeweitet. Dies entspricht einer zusätzlichen Kilometerleistung von nahezu 150%.

7.3 Verkehrliche Wirkungen

Mit Hilfe des Verkehrsmodells wurden die Auswirkungen des oben beschriebenen Maximalszenarios auf die Wahl des Verkehrsmittels ermittelt. Aufgrund der nahezu flächendeckenden Ausweitung des ÖPNV-Angebotes nimmt in fast allen Räumen der Stadt Bielefeld die Nachfrage im ÖPNV zu (siehe nachstehende Abbildung 43). Die höchsten Zunahmen finden entlang der Stadtbahnlinien statt.

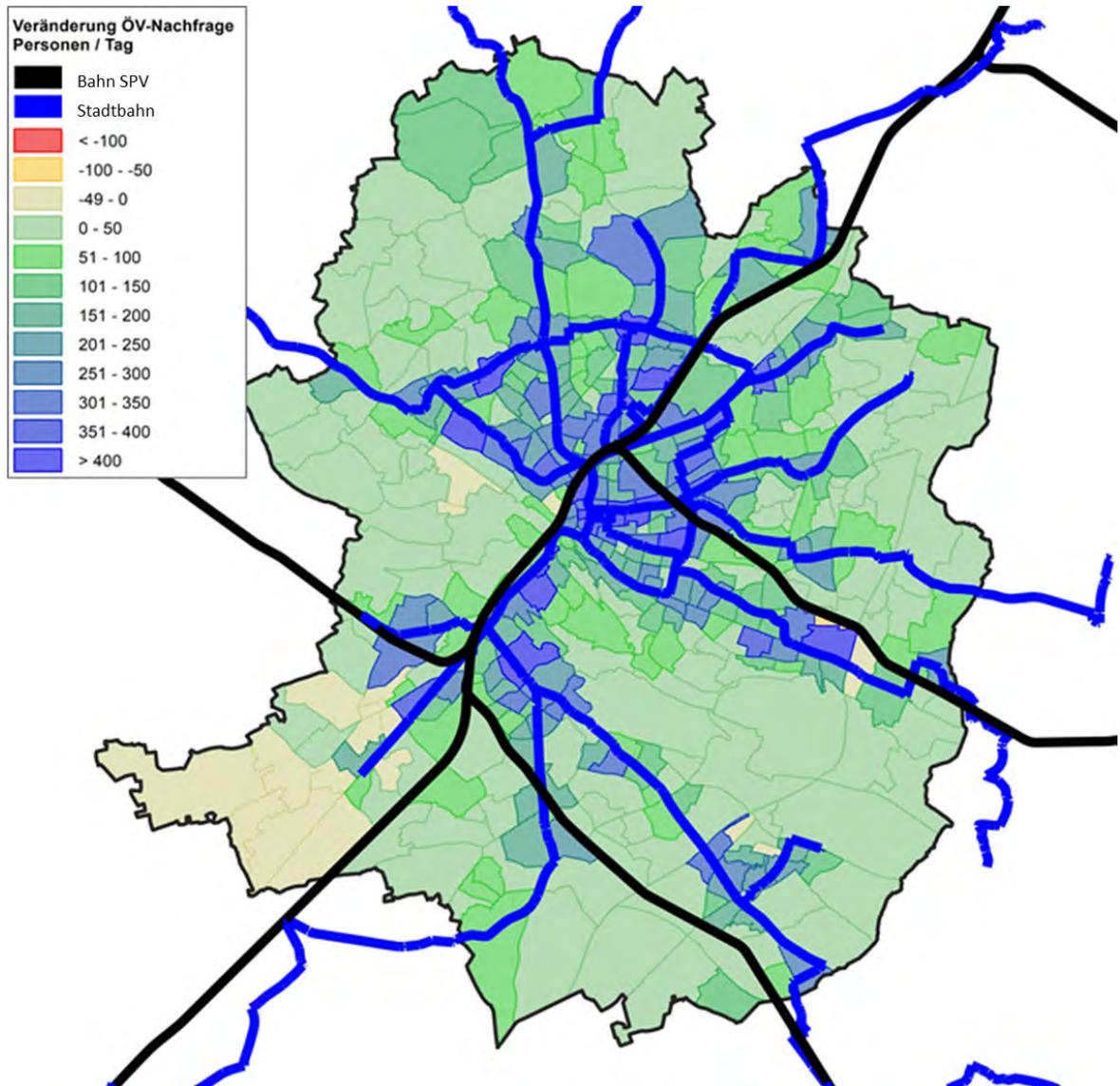


Abbildung 43: Veränderung der ÖV-Nachfrage (Personen/d) Maximalszenario

Da das Verkehrsmodell der Stadt Bielefeld wie bereits beschrieben nur das Stadtgebiet exakt abbildet und es außerhalb zu gewissen Unsicherheiten kommen kann, kann hier nur eine differenzierte Analyse erfolgen. Um die Maßnahmen des Maximalszenarios besser von diesen Effekten im Verkehrsmodell zu trennen, wurden nur die Verkehre mit Bezug zur Stadt Bielefeld betrachtet. Für einen Vergleich der Modal Split Werte wurde als Bezugsgröße die Nachfrage aus dem Verkehrsmodell Analysefall 2017 zu Grunde gelegt. Insgesamt bewirkt das Maximalszenario folgende Veränderungen je Verkehrsmittel:

MIV	MIV Mitfahrer	ÖPNV	Fahrrad	Fuß
-1,7%	-0,8%	+4,3%	-1,2%	-0,6%

Tabelle 33: Veränderungen je Verkehrsmittel im Maximalszenario, Vergleich mit Analysefall 2017

Es ist eine deutliche Zunahme um 4,3 Prozentpunkte im ÖPNV-Anteil zu erkennen, das entspricht beim Ausgangswert von 14% Anteil am Modal Split für den ÖPNV einer Steigerung des ÖPNV-Anteils von über 30%. Dabei handelt es sich um Verlagerungen von den übrigen Verkehrsmitteln, insbesondere vom MIV und Fahrrad. Betrachtet man die Modal Split Werte in Abhängigkeit von ihren Start- und Zielgebieten, fällt auf, dass auf den Relationen über die Stadtgrenzen kaum Änderungen stattfinden. Die stärksten Veränderungen finden in Form von Verlagerungen auf den ÖPNV auf Relationen zwischen dem Stadtbezirk Mitte und den umliegenden Stadtbezirken statt. Dies ist aufgrund der überwiegend radial verlaufenden Stadtbahnlinien mit ihrem stark ausgebauten Angebot nachvollziehbar. Die Betrachtung des Verhältnisses aus Personenkilometern und Fahrplankilometern lässt erkennen, dass im Maximalszenario grundsätzlich die Anzahl der Fahrgäste nicht im günstigen Verhältnis zum Angebot stehen: Ca. 10 Personenkilometer sind pro Fahrplankilometer zu verzeichnen, im Analysefall sind es noch 17 Pkm/Fplkm. Über das gesamte Angebot sagt die Zahl aus, wie viele Fahrgäste sich durchschnittlich gleichzeitig in einem Verkehrsmittel befinden.

Da sich das Maximalszenario aus einer Vielzahl von sich ergänzenden Maßnahmen zusammensetzt, ist eine Betrachtung und Bewertung von Einzelmaßnahmen und -linien nur bedingt möglich und allein nicht zielführend. Die Wechselwirkungen zwischen den Maßnahmen sind im Verkehrsmodell nur schwer abgrenzbar, so dass Veränderungen bei den Fahrgastzahlen je Linie eher Maßnahmenkombinationen zuzuschreiben sind. Beispielweise kommt es zu Zu- oder Abnahmen von Fahrgästen bei Linien, die nicht angepasst wurden. Daher werden im Weiteren anhand von hohen Fahrgastanteilen bei den Stadtbahnlinien sowie hohen Direktfahrer- und Umsteigeranteilen bei den Buslinien weitere Rückschlüsse gezogen. Die so definierten Linien, Abschnitte und Haltestellen werden in Abbildung 44 grafisch dargestellt. Folgende neue Abschnitte der Stadtbahnlinien im Maximalszenario weisen einen überdurchschnittlich hohen Fahrgastanteil auf (blaue Markierung in Abbildung 44):

- 1. Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenberg
- 2. Schildesche – Obersee - Baumheide
- 3. Innenstadt – Lohbreite - Radrennbahn - Heepen
- 4. Innenstadt – Lohbreite - Oldentrup
- 5. Stieghorst – Hillegossen Schule
- 6. Senne – Sennestadt
- 7. Brackwede – Senne - Windelsbleiche
- 8. Brackwede Bhf. – Brackwede Brocker Schule

Diese Abschnitte definieren wichtige Achsen, die auch in Teilen als Buslinie mit dichtem Takt umgesetzt werden können. Die Definition des Verkehrssystems erfolgt aufgrund betrieblicher und baulicher Möglichkeiten bei der Ausarbeitung des Visionsszenarios. Alle Stadtbahnlinien über die Stadtgrenzen hinaus sind laut Mod-

ellrechnung in ihrer Bedeutung nachrangig im Vergleich zum städtischen Stadtbahnnetz. Aufgrund der größeren Modellierung außerhalb der Stadt Bielefeld ist dieser Effekt zu erklären.

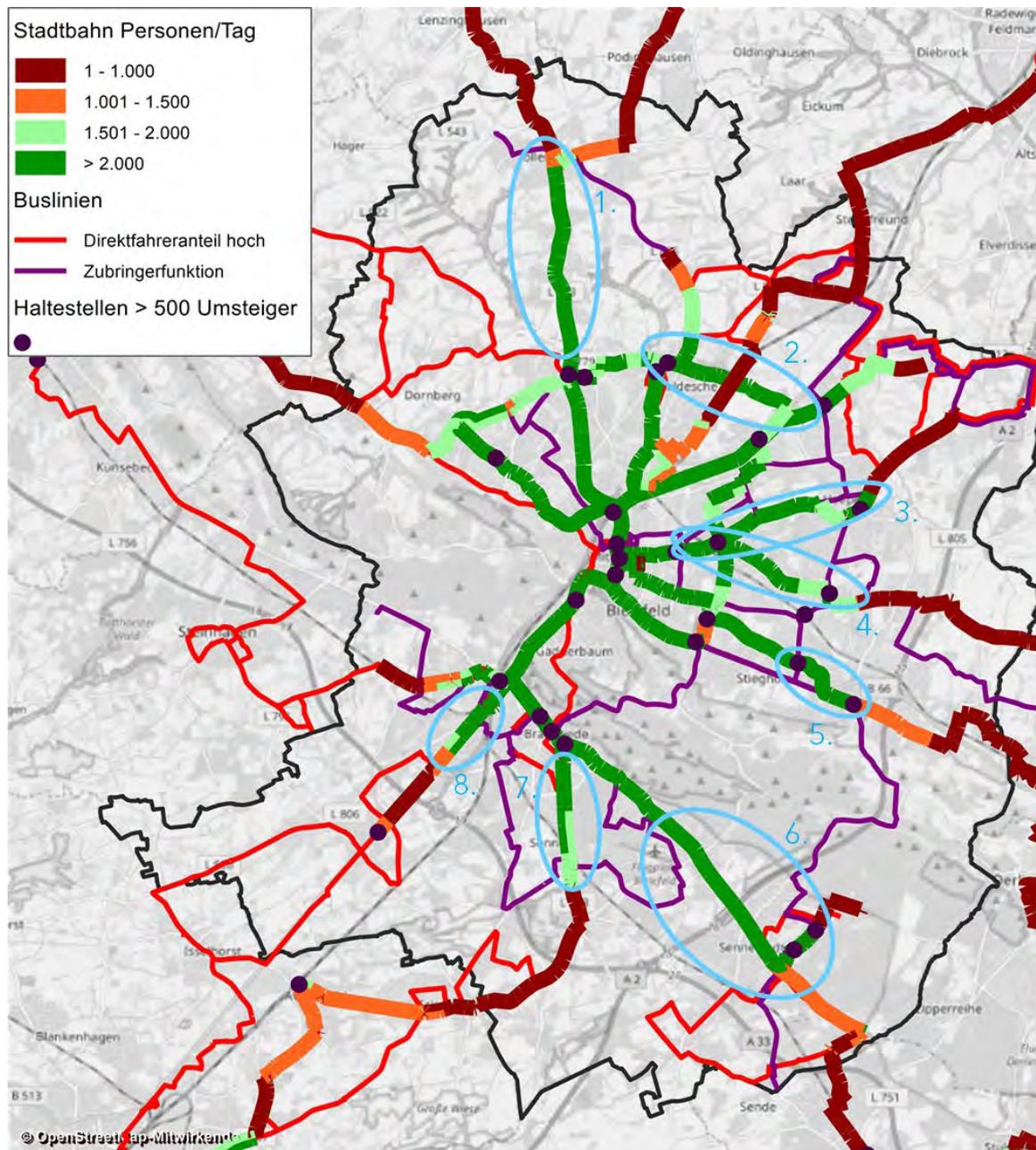


Abbildung 44: Darstellung der Analyseergebnisse im Maximalszenario

Wichtige Umsteigerhaltestellen im Maximalszenario sind mit Umsteigerzahlen >500 vor allem die Verknüpfungsstellen mit der Stadtbahn. Die wichtigen Haltestellen im Zentrum sind erwartungsgemäß die folgenden:

- Hauptbahnhof (Verknüpfung zum Fern- und Regionalverkehr)
- Jahnplatz (Hauptverknüpfungspunkt)

- Rathaus
- Landgericht

Haltestellen rund um das Zentrum werden aufgrund neuer Verbindungen und Umstiegsmöglichkeiten zwischen Tangential- und Radiallinien zu neuen wichtigen Verknüpfungstellen im Netz:

Haltestelle / Bereich	Umstieg ins/vom Zentrum	Umstieg von Tangentialen ins Zentrum	Umstieg zum SPNV
Ummeln Zentrum	X		
Brackwede Bahnhof	X	X	X
Brackwede Zentrum (Normannstraße/ Brackwede Kirche/ Windelsbleicher Straße)	X	X	
Sennestadt Zentrum	X	X	
Bethel	X		
Sieker	X	X	
Luther-Kirche	X	X	
Hillegossen Zentrum	X		
Oldentrup Bahnhof	X		X
Oldentrup Mitte	X	X	
Heepen Mitte (Hassebrock)	X	X	
Östl. Innenstadt (Lohbreite)	X	X	
Schüco/Baumheide	X	X	
Schildesche	X	X	
Babenhausen Süd	X	X	
Universität	X	X	

Tabelle 34: Wichtige Verknüpfungshaltestellen des Maximalszenarios

Linien mit hohem Umsteigeranteil sind eine wichtige Netzergänzung und fungieren als wichtige Zubringer zur Stadtbahn. Die als solche ermittelten Buslinien befördern neben den sonstigen Fahrgästen über 500 Personen, die auf ihrem Weg auch die Stadtbahnlinie nutzen. Dabei handelt es sich überwiegend um Buslinien mit Verbindungsfunktionen.

Es wurden folgende Linien als wichtige Verbindungslinien zur Stadtbahn (Zubringertlinien) mit ihren jeweiligen Anpassungen im Maximalszenario ermittelt:

- 155 Vilsendorf – Jöllenbeck (10-Minuten-Takt, Umstieg zur Stadtbahn in Vilsendorf)
- 25 Baumheide– Jahnplatz – Dürerstraße (10-Minuten-Takt im gesamten Abschnitt, Umstieg zur Stadtbahn an Lohbreite, Jahnplatz und Dürerstraße)

- 26 Oldentrup – Potsdamer Straße – Heepen– Jahnplatz – Dürerstraße (10-Minuten-Takt im gesamten Abschnitt, Umstieg zur Stadtbahn an Lohbreite Jahnplatz und Dürerstraße)
- 30 Brake – Baumheide – Heepen – Stieghorst – Sennestadt (20-Minuten-Takt, Umstieg zur Stadtbahn in Milse, Baumheide, Heepen, Stieghorst und Sennestadt)
- 33 Sieker – Stieghorst (20-Minuten-Takt, Umstieg zur Stadtbahn in Stieghorst und Sieker)
- 121 Quelle – Brackwede - Sieker (10-Minuten-Takt, Umstieg zur Stadtbahn in Brackwede und Sieker)
- 36 Senne – Windelsbleiche – Brackwede (20-Minuten-Takt, Umstieg zur Stadtbahn in Senne und Brackwede)
- 369 Oldentrup – Asemissen (20-Minuten-Takt, Umstieg zur Stadtbahn in Oldentrup)

Die Linien 25 und 26 besitzen aufgrund ihres hohen Umsteigeranteils im Maximalszenario eine starke Zubringerfunktion zur Stadtbahn. Da der Anteil der Direktfahrer an der Gesamtfahrgastzahl knapp unter 50% liegt, haben beide Linien zudem eine wichtige Funktion als Ergänzungsachsen zum ausgedehnten Stadtbahnnetz.

Ergänzend werden Buslinien mit einem hohen Direktfahreranteil ermittelt. Dabei handelt es sich um Linien mit über 100 Linienbeförderungsfällen am Tag und einem Direktfahreranteil von über 50% an der Gesamtfahrgastzahl. Diese Linien sind vor allem aufgrund ihrer Verbindungsfunktion auch über die Stadtgrenzen hinaus wichtig. Die Linien 87 und 95 besitzen trotz ihrer Brechung auf die Stadtbahn im Maximalszenario einen hohen Direktfahreranteil aufgrund der Erschließungs- und Verbindungsfunktionen im Stadtgebiet von Gütersloh.

- 87 Gütersloh – Isselhorst – Ummeln (Umstieg zur Stadtbahn in Ummeln)
- 88 Halle – Steinhagen – Bethel – Bielefeld
- 94 Gütersloh – Windflöte – Senne - Brackwede
- 95 Gütersloh – Ummeln – Brackwede Bhf (Umstieg zur Stadtbahn in Brackwede Bhf)
- 101 Schildesche – Stedefreund – Herford

Im Weiteren sind in Kombination mit den Ergebnissen aus dem Basisszenario Rückschlüsse für das Visionsszenario zu ziehen. Die Linien mit hohem Direktfahreranteil sollen im Visionsszenario weitgehend auf ihren Relationen bestehen bleiben. Linien mit hohem Umsteigerzahlen sollen im Visionsszenario als wichtige Zubringer ausgebaut werden. Auch aus den Haltestellen, die im Maximalszenario als neue wichtige Verknüpfungsstellen identifiziert werden, sollen Rückschlüsse für das Visionsszenario gezogen werden.

7.4 Kostenwirkungen

Die in Kapitel 7.2 genannten hohen zusätzlichen Kilometerleistungen von Bus und Stadtbahn im Maximalszenario gehen mit entsprechend hohen Kosten einher. Bei einer Hochrechnung anhand von Kostensätzen je Verkehrsmittel und Kilometer sind folgende zusätzliche Betriebskosten zu erwarten:

System	Ohnefall (Ist-Zustand)			Mitfall (Maximalszenario)			Veränderung			
	km	Kosten €		km	Kosten €		km	km %	Kosten €	
	Tag	Tag	Jahr	Tag	Tag	Jahr	Tag	Tag	Tag	Jahr
Bus	39.000	102.000	32.753.000	54.000	139.000	44.561.000	15.000	38	37.000	11.808.000
Stadtbahn	8.000	75.000	23.863.000	63.000	559.000	178.768.000	55.000	688	484.000	154.905.000
Summe	47.000	177.000	56.616.000	117.000	698.000	223.329.000	70.000	149	521.000	166.713.000

Tabelle 35: Zu erwartende Mehrleistung und Mehrkosten im Maximalszenario (Stand der Kosten 2018)

Für den Ausbau der Stadtbahninfrastruktur von circa 130 Kilometer sind zusätzliche mindestens zwei Milliarden Euro anzusetzen. Im vorherigen Kapitel wird bereits darauf hingewiesen, dass das Verhältnis aus Angebot und Nachfrage nicht im Verhältnis stehen. Anhand der berechneten Kosten wird nochmals ersichtlich, dass das Angebot nicht zu den erwünschten, wirtschaftlich tragfähigen, Wirkungen führt.

7.5 Fazit

Das dargestellte Maximalszenario zeigt vollumfänglich, dass ein massiver Ausbau des ÖPNV alleine nicht zu einer signifikanten Änderung im Modal Split führt. Neben den aufgezeigten betrieblichen Mehrleistungen, die bis 2030 erbracht werden müssten, wird sehr deutlich, dass allein zeitliche und monetäre Restriktionen der Entwicklung des ÖPNV Grenzen setzen. Neben den Investitionskosten führt das aufgezeigte Mehrangebot zu deutlich höheren jährlichen Betriebskosten, die weder durch das Verkehrsunternehmen noch durch die Stadt selber aufgefangen werden können. Gleichermaßen zeigen viele vorgestellte Maßnahmen die zukünftige Ausrichtung des städtischen ÖPNV in Bielefeld. Neben deutlich dichteren Takten, einer Ausweitung der Betriebszeiten sowie dem vernetzten Denken im gesamten Umweltverbund müssen Angebote geschaffen werden, die den ÖPNV für den Nutzer attraktiv machen. Dies setzt voraus, dass vorhandene Infrastruktur bedarfsgerecht ausgebaut und Veränderungen im motorisierten Individualverkehr entsprechend den neuen attraktiven Angeboten im ÖPNV angepasst wird.

8 Entwicklung des Visionsszenarios

Im achten Kapitel des Nahverkehrsplan werden die Inhalte und Maßnahmen des Visionsszenario beschrieben. Aufbauend auf den bereits beschriebenen Basis- und Maximalszenario werden die Ziele genannt und die zu entwickelnden Maßnahmen dargestellt. Neben betrieblichen Erweiterungen im Busbereich, sowie Vorschläge zu Stadtbahnerweiterungen sind in diesem Kapitel auch dezidierte Vorschläge zu Maßnahmen im allgemeinen ÖPNV (Maßnahmensteckbriefe) vorhanden. Auf Basis der verkehrlichen Wirkungen und der Kosteneffekte können Empfehlungen zur Umsetzung gemacht werden.

8.1 Ausgangslage und Ziel

Im Visionsszenario wurde im Gegensatz zu den durchgeführten Prüfungen in Basis- und Maximalszenario ein realistisches und umsetzbares ÖPNV-Konzept für das Zieljahr 2030 entwickelt. Dieses orientiert sich an den Ergebnissen der Berechnungen und Empfehlungen für die beiden im Vorfeld untersuchten Szenarien.

Im Mittelpunkt standen die Leitziele der Stadt Bielefeld, wie sie im Kapitel 2.1 dargelegt sind. Oberstes Ziel der Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld ist die Erreichung von 75% des Umweltverbundes am Modal Split.

Neben dem übergeordneten Ziel der Veränderung des Modal Splits stehen bei der Maßnahmenentwicklung des Visionsszenarios noch weitere Ziele im Vordergrund. Als vordringlichstes Ziel ist einhergehend mit den Modal Split Zielen der kontinuierliche Fahrgastzuwachs im ÖPNV von mindestens 2%/ Jahr. Dies setzt voraus, dass alle Planungen nicht mehr nachfrageorientiert, sondern angebotsorientiert entwickelt werden. Zum Beispiel ist die deutlich bessere Erreichbarkeit der einzelnen Stadtteile untereinander zu nennen. Hierbei geht es nicht nur um Direktverbindungen, sondern eben auch um deutliche dichtere Takte, die insbesondere in der HVZ über dem Anforderungsprofil liegen. Gleichermäßen spielt für das Visionsszenario der Gedanke der besseren Vernetzung zum MIV eine wichtige Rolle, aber eben auch eine wesentlich bessere Vernetzung im Umweltverbund. Hier sind Maßnahmen zu entwickeln, die auch den Aspekt von Mobilitätsstationen zur Verknüpfung möglichst vieler Verkehrsträger von SPNV, Bike+Ride, Park+Ride, also auch neue Mobilitätsformen berücksichtigen.

Aufbauend auf den Leitzielen der Mobilitätsstrategie Bielefeld sollen auch neue Angebote wie On Demand Verkehre oder alternative Antriebstechnologien Eingang in den Nahverkehr der Stadt Bielefeld finden.

8.2 Beschreibung des Visionsszenarios

8.2.1 Erreichen der Mobilitätsstrategie-Leitziele

Für das Erreichen der Leitziele der Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld (siehe Kapitel 2.1) wurden Maßnahmen entwickelt. Für die Leitziele

„2.1 Ausbau und Optimierung des ÖPNV-Angebots - Erreichbarkeit für Bürger und Wirtschaft in Stadt und Region gewährleisten“ und „4.2 Erreichbarkeit mit dem ÖV aus der Region verbessern“ wurden folgende Maßnahmen erarbeitet:

Neuverknüpfung der Stadtbahn-Liniennetze und Erweiterung des Stadtbahnnetzes:

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel: Ausbau und Optimierung des ÖPNV-Angebotes		Maßnahmennr.: 2.1/1
Titel der Maßnahme: Neuverknüpfung der Stadtbahn-Liniennetze		
Ziel: Optimale Konzeption des Stadtbahn-Liniennetzes für den Einsatz der 24 bestellten Vamos		
Umsetzungsphase: Phase 1: Zeitraum 2020-2023		
Investition: (hier nur Netzänderung, nicht die Fahrzeuge an sich) gering hoch	Betrieb: gering hoch	
Beteiligte Akteure: Verkehrsunternehmen (moBiel), Aufgabenträger		
Beschreibung der Maßnahme: Im Zuge der Auslieferung der neuen Fahrzeuge und in Abhängigkeit der barrierefreien Haltestellen wird sich das Netzkonzept Stadtbahn u.a. verändern: Die Linie 1 verkehrt weiterhin von Schildesche nach Senne (bzw. perspektivisch Sennestadt) Die Linie 2 wird von Altenhagen nach Sieker geführt Die Linie 3 fährt von Babenhausen Süd nach Dürkopp Tor 6 Die Linie 4 fährt von Lohmannshof (persp. Schloßhofstraße) nach Stieghorst		
Positiv:	Neutral:	Negativ:

Abbildung 45: Neuaufteilung Stadtbahnnetz

Definition des Leistungsangebotes des ÖPNV im Bereich der Stadt Bielefeld sowie Darstellung der Betriebszeiten

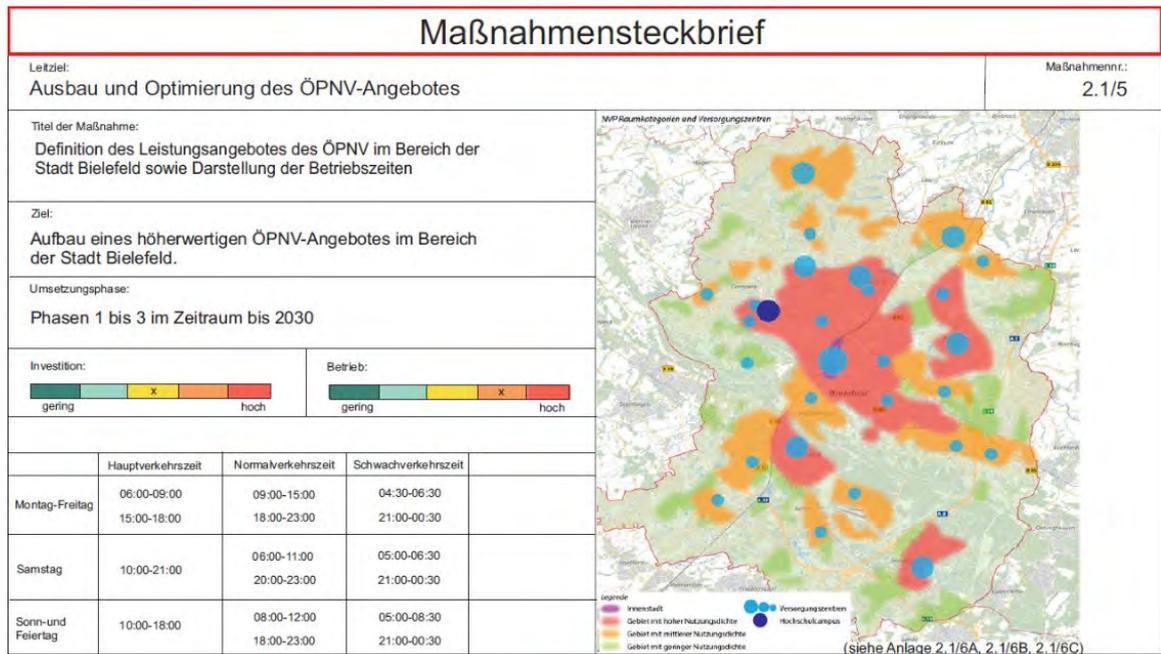


Abbildung 46: Ausbau ÖPNV Angebot

Angebote (Taktzeiten in Minuten) an Montag bis Freitag

Betriebszeit	von	nach	Innenstadt	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	Gebiet mit geringster Nutzungsdichte
Schwachverkehrszeit 04:30 bis 06:30 Uhr	Innenstadt		7,5	15	30	30+od	30+od
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte		15	15	30	30+od	30+od
	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte		30	30	30	od	od
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte		od+30	od+30	od	od	od
	Gebiet mit geringster Nutzungsdichte		od+30	od+30	od	od	od
Hauptverkehrszeit 06:00 bis 09:00 Uhr 15:00 bis 18:00 Uhr	Innenstadt		5	10	10	20	20
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte		10	10	10	20	20
	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte		10	10	10	20	20
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte		20	20	20	20	20
	Gebiet mit geringster Nutzungsdichte		20	20	20	20	20
Normalverkehrszeit 09:00 bis 15:00 Uhr 18:00 bis 23:00 Uhr	Innenstadt		5	10	10	20	30
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte		10	10	10	20	30
	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte		10	10	10	20	30
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte		20	20	20	20	30
	Gebiet mit geringster Nutzungsdichte		20	20	20	20	30
Schwachverkehrszeit 21:00 bis 00:30 Uhr	Innenstadt		7,5	15	30	30+od	30+od
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte		15	15	30	30+od	30+od
	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte		30	30	30	od	od
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte		od+30	od+30	od	od	od
	Gebiet mit geringster Nutzungsdichte		od+30	od+30	od	od	od

od = on demand, Anrufverkehr oder über App buchbares, nachfrageorientiertes Angebot

Tabelle 36: Taktvorgaben Visionsszenario Montag-Freitag (Anlage 6A)

Angebote (Taktzeiten in Minuten) an Samstagen

Betriebszeit	von	nach	Innenstadt	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	Gebiet mit geringster Nutzungsdichte
Normalverkehrszeit 06:00 bis 11:00 Uhr	Innenstadt		5	10	20	30	30+od
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte		10	10	20	30	30+od
	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte		20	20	20	30	od
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte		30	30	30	30	od
	Gebiet mit geringster Nutzungsdichte		od+30	od+30	od	od	od
Hauptverkehrszeit 10:00 bis 21:00 Uhr	Innenstadt		5	10	10	20	30
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte		10	10	10	20	30
	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte		10	10	10	20	od
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte		20	20	20	20	od
	Gebiet mit geringster Nutzungsdichte		30	30	od	od	od
Normalverkehrszeit 20:00 bis 23:00 Uhr	Innenstadt		5	10	20	30	30+od
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte		10	10	20	30	30+od
	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte		20	20	20	30	od
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte		30	30	30	30	od
	Gebiet mit geringster Nutzungsdichte		od+30	od+30	od	od	od
Schwachverkehrszeit 05:00 bis 06:30 Uhr 21:00 bis 00:30 Uhr	Innenstadt		7,5	15	30	30+od	30+od
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte		15	15	30	30+od	30+od
	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte		30	30	30	od	od
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte		od+30	od+30	od	od	od
	Gebiet mit geringster Nutzungsdichte		od+30	od+30	od	od	od

od = on demand, Anrufverkehr oder über App buchbares, nachfrageorientiertes Angebot

Tabelle 37: Taktvorgaben Visionsszenario Samstag (Anlage 6B)

Angebote (Taktzeiten in Minuten) an Sonn- und Feiertagen

Betriebszeit	von	nach	Innenstadt	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	Gebiet mit geringster Nutzungsdichte
Schwachverkehrszeit 05:00 bis 08:30 Uhr	Innenstadt		7,5	15	30	30+od	30+od
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte		15	15	30	30+od	30+od
	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte		30	30	30	od	od
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte		od+30	od+30	od	od	od
	Gebiet mit geringster Nutzungsdichte		od+30	od+30	od	od	od
Normalverkehrszeit 08:00 bis 12:00 Uhr	Innenstadt		7,5	15	30	30	30+od
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte		15	15	30	30	30+od
	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte		30	30	30	30	od
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte		30	30	30	30	od
	Gebiet mit geringster Nutzungsdichte		od+30	od+30	od	od	od
Hauptverkehrszeit 10:00 bis 18:00 Uhr	Innenstadt		7,5	15	15	30	30
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte		15	15	15	30	30
	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte		15	15	15	30	30
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte		30	30	30	30	30
	Gebiet mit geringster Nutzungsdichte		30	30	30	30	30
Normalverkehrszeit 18:00 bis 23:00 Uhr	Innenstadt		7,5	15	30	30	30+od
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte		15	15	30	30	30+od
	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte		30	30	30	30	od
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte		30	30	30	30	od
	Gebiet mit geringster Nutzungsdichte		od+30	od+30	od	od	od
Schwacher verkehrszeit 21:00 bis 00:30	Innenstadt		7,5	15	30	30+od	30+od
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte		15	15	30	30+od	30+od
	Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte		30	30	30	od	od
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte		od+30	od+30	od	od	od
	Gebiet mit geringster Nutzungsdichte		od+30	od+30	od	od	od

od = on demand, Anrufverkehr oder über App buchbares nachfrageorientiertes Angebot

Tabelle 38: Taktvorgaben Visionsszenario Sonntag und Feiertag (Anlage 6C)

Diese Taktangaben sind auf alle Linien zu übertragen.

Beschleunigung des ÖPNV-Netzes in Bielefeld

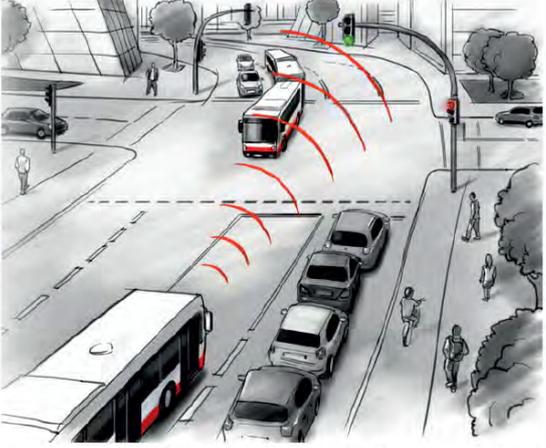
Maßnahmensteckbrief	
Leitziel: Verbesserung der ÖPNV-Beschleunigung	Maßnahmennr.: 2.1/7
Titel der Maßnahme: Die Beschleunigung des ÖPNV-Netzes in Bielefeld soll weiter verbessert werden.	
Ziel: Verringerung der Fahrzeiten, höherer Komfort für die Fahrgäste, höhere Zuverlässigkeit	
Umsetzungsphase: Phase 1-3 Zeitraum 2023-2030	
Investition: gering hoch	Betrieb: gering hoch
Beteiligte Akteure: Aufgabenträger, Verwaltung, Verkehrsunternehmen (moBiel), evtl. Fördergeldgeber	
Beschreibung der Maßnahme: Die Beschleunigung des ÖPNV in Bielefeld soll stärker forciert werden. So soll die Vorrangschaltung für den ÖPNV an Ampelanlagen weiter optimiert werden bzw. an weiteren Anlagen eingerichtet werden. Auf besonders stauanfälligen Strecken sollen Busspuren geschaffen werden, welche dem ÖPNV eine Vorbeifahrt am Stau ermöglicht. Pfortneranlagen ermöglichen dem ÖPNV eine Bevorrechtigung vor besonders stauanfälligen Knoten und sorgen für eine reibungslose, schnelle und zuverlässige Fahrt.	
 <p>(siehe Anlage: Übersicht der Beschleunigungsmaßnahmen)</p>	

Abbildung 47: Beschleunigung ÖPNV

Vorzusehende Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung (zur Minimierung der Verspätungsanfälligkeit und Optimierung der Anschlussicherung) sind z.B.:

- Ausweitung Besonderer Bahnkörper,
- Busspuren (auch abschnittsweise), ggf. verbunden mit Pfortneranlagen,
- Einführung von „intelligenten Busspuren“ (Spuren, die freigeschaltet werden, wenn Busse diese nutzen wollen)
- LSA-Beeinflussung durch den ÖPNV

Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld
Visionsszenario, Stufe 2
Übersicht der
Beschleunigungsmaßnahmen

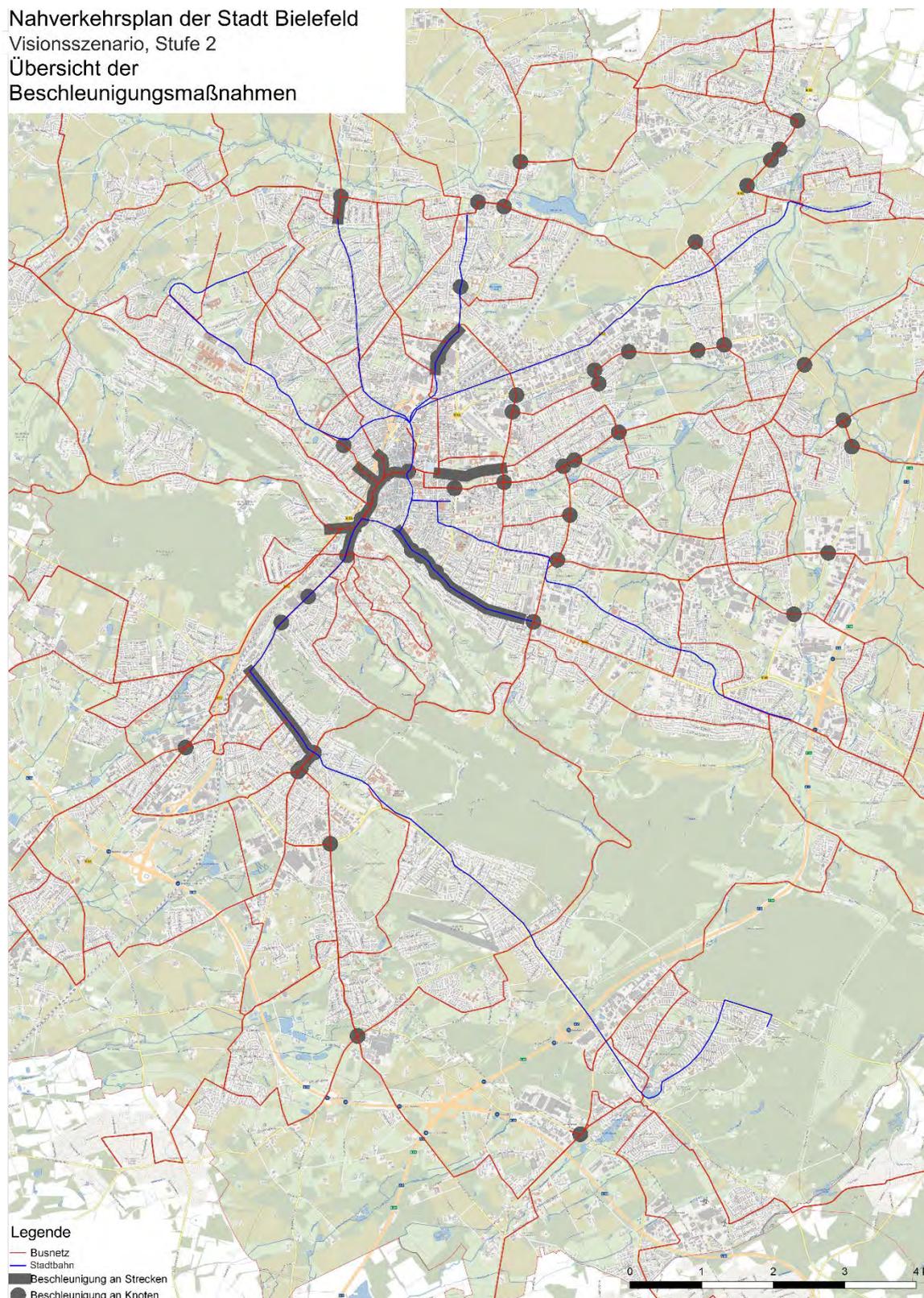


Abbildung 48: Übersicht Beschleunigungsmaßnahmen

Handlungsbedarf besteht somit insbesondere auf folgenden Straßenabschnitten (KP = Knotenpunkt):

Straßenabschnitte im StadtBahn Netz
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schildescher Str. inkl. KP Mielestr./ Brüggemannstraße/ Schildescher Str. ➤ KP Beckhausstr. /Deciusstraße, Sicherung des BÜ/ Knotenpunktes ➤ KP Detmolder Straße/ Lortzingstr./ Mittelstraße ➤ Detmolder Straße, Rückstauproblematik Niederwall und durchgängig Besonderer Bahnkörper? ➤ Artur-Ladebeck-Straße, gesicherte Linksabbieger/ Wenden Am Ellerbrocks Hof, Kalkberg, Sandhagen ➤ Brackwede Hauptstraße

Tabelle 39: Handlungsbedarf bei Stadtbahn-Beschleunigung

Straßenabschnitte mit Hauptbusachsen der Innenstadt	Straßenabschnitte mit Linien im StadtBahn-Zulauf	Straßenabschnitte mit Ergänzungslinien
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Artur-Ladebeck-Straße (Abschnitt Friedrich-List-Str. - Adenauerplatz), Busspur? ➤ Adenauerplatz, Zu- und Ablauf, feste Busspuren in beide Richtungen ➤ Johannistal (Abschnitt OWD-Auffahrten - Artur-Ladebeck-Str.), Busspur/ Pfortneranlagen ➤ Alfred-Bozi-Str./ Oberntorwall (Abschnitt Kunsthalle-Jahnplatz), feste Busspuren in beide Richtungen ➤ Stapenhorststr. (Abschnitt OWD - Alfred-Bozi-Str.), Busspur/ Pfortneranlage ➤ Stapenhorststr. (Abschnitt Oetker-Halle – Wittekindstr.), Pfortneranlage? ➤ Elsa-Brandström-Str., Busspuren ➤ Jahnplatz, Reduktion Pkw-Verkehr/ Sperrung für Durchfahrtsverkehr? ➤ Heeper Str. (Abschnitt Radrennbahn-Viktoriastr.), Pfortneranlage? ➤ Innere Bleichstraße (Abschnitt Kesselbrink-Huberstraße), neue eigene Bustrasse zur Entlastung ➤ KP Stadtholz/ Hakenort, Pfortneranlage ➤ KP Bleichstraße/ Ziegelstraße, Pfortneranlage ➤ KP Otto-Brenner-Straße/ Spindelstraße, Pfortneranlage 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ KP Jöllenecker Str./ Westerfeldstr./ Babenhauser Str., Zulauf Babenhausen Süd, Pfortneranlage ➤ Jöllenecker Str. (Abschnitt Splitenbreite-Westerfeldstr.), Zulauf Babenhausen Süd, Busspur ➤ KP Westerfeldstr./ Beckhausstr., Zulauf Schildesche, Pfortneranlage ➤ KP Engersche Str./ Vilsendorfer Str., Zulauf Schildesche, Pfortneranlage/ Busspur? ➤ KP Engersche Str./ Westerfeldstr./ Talbrückenstr., Zulauf Schildesche, Pfortneranlage ➤ KP Am Pfarracker/ Talbrückenstr. ➤ Otto-Brenner-Str. (Abschnitt Detmolder Str. - Oldentruper Str.) mit KP Osningstr., Busspur ➤ Berliner Str., Zu- und Ablauf Brackwede Kirche mit KP Brackweder/Bodelschwinghstr., KP Stadtring, KP Senner Str./ Berliner Str., Busspur/ Pfortneranlage ➤ Windelsbleicher Str. (Abschnitt Buschkampstr. - Südring) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Herforder Str. zwischen Baumheide und Brake, neue LSA ➤ KP Vinner Str./ Elverdisser Str. ➤ KP Eckendorfer Str./ Stadtholz/ Ziegelstr./ Rabenhof ➤ KP entlang Ostring ➤ KP Krackser Str./ Verler Str. ➤ Brockhagener Str./ Gütersloher Str. ➤ Südring

Tabelle 40: Handlungsbedarf bei Bus-Beschleunigung

Sicherung und Verbesserung der Haltestellen-Ausstattung mit Wetterschutz

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel: Ausbau und Optimierung des ÖPNV-Angebotes	Maßnahmennr.: 2.1/2	
Titel der Maßnahme: Sicherung und Verbesserung der Haltestellen-Ausstattung mit Wetterschutz		
Ziel: Erhalt, Ausbau, Wartung und Reinigung der Wetterschutzeinrichtungen an Haltestellen. Erzielen von Einnahmen aus Werbevertrag		
Umsetzungsphase: Phase 1-2: Zeitraum 2020-2027		
Investition: 		Betrieb: 
Beteiligte Akteure: Verkehrsunternehmen (moBiel), Aufgabenträger, bestehender und neuer Werbepartner		
Beschreibung der Maßnahme: Um die Aufenthaltsqualität beim Warten auf den ÖPNV maßgeblich zu steigern ist die zielgerichtete Ausweitung der Ausstattung der Haltestellenbereiche mit Wetterschutzeinrichtungen erforderlich. Neben einem Wind- und Regenschutz bieten diese eine verbesserte Beleuchtung und umfangreichere Möglichkeiten für die Fahrgast-Information. Im Rahmen einer Haltestellenkategorisierung sind Ausbauziele und Qualitätsstandards für die zukünftige Ausstattung der Haltestellen zu definieren. Um auch weiterhin die professionelle Ausstattung, Reinigung und Unterhaltung der Wetterschutzdächer verbunden mit Werbeeinnahmen sicherzustellen ist die Neuausschreibung des Vertrages für das Werberecht an Haltestellen des ÖPNV (Laufzeitende des aktuellen Vertrages 2025) vorzubereiten bzw. durchzuführen. Sofern gewünscht können ggf. zukünftig Dachkonstruktionen Berücksichtigung finden, die technisch für eine Begrünung vorgesehen sind.		

Abbildung 49: Haltestellen Ausstattung

Für das Erreichen des Leitziels „2.4 Verknüpfungspunkte entwickeln und optimieren“ sind folgende Maßnahmen an den Verknüpfungspunkten vorgesehen:

Schaffung von Ladeinfrastruktur

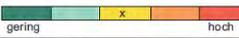
Maßnahmensteckbrief		
Leitziel: Verknüpfungspunkte entwickeln und optimieren	Maßnahmennr.: 2.4/1	
Titel der Maßnahme: Schaffung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahräder an ÖPNV-Haltestellen		
Ziel: Verbesserung des Serviceangebotes für Radfahrende und Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV in schwieriger Topographie		
Umsetzungsphase: Phase 1/2: Zeitraum 2020-2027		
Investition: 		Betrieb: 
Beteiligte Akteure: Stadtwerke Bielefeld, Fördergeldgeber, Aufgabenträger, Bauamt, Hersteller		
Beschreibung der Maßnahme: Bedarfsgerechte Ausstattung von ÖPNV-Haltestellen mit Lademöglichkeiten für E-Bikes, Pedelecs etc. für einen problemlosen Umstieg vom Fahrrad auf den ÖPNV. Die Abstellmöglichkeiten müssen dabei die Fahrräder vor Vandalismus und Witterung schützen.		

Abbildung 50: Ladeinfrastruktur

Sicheres Abstellen von Fahrrädern aller Art an ÖPNV-Haltestellen

Maßnahmensteckbrief	
Leitziel: Verknüpfungspunkte entwickeln und optimieren	Maßnahmennr.: 2.4/2
Titel der Maßnahme: Sicheres Abstellen von Fahrrädern aller Art an ÖPNV-Haltestellen	
Ziel: Geschützte und qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeiten in direkter Nähe zu ÖPNV-Haltestellen stärken den Umweltverbund	
Umsetzungsphase: Phase 1/2: Zeitraum 2020-2027	
Investition: 	Betrieb:
Beteiligte Akteure: Aufgabenträger, Verwaltung, Verkehrsunternehmen(moBiel), Fördergeldgeber, Hersteller	
Beschreibung der Maßnahme: Erstellung von bedarfsorientierten, komfortablen, sicheren und geschützten (Vandalismus und Witterung) einfach zu verstehenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder aller Art (E-Bikes, Lastenräder etc.). Die Ausführung erfolgt je örtlicher Situation entsprechend der Nachfrage. Die Zugangsmöglichkeiten müssen über das gesamte Stadtgebiet identisch sein (Corporate Design, Ausstattung, Zugang, Technik). Die Standortauswahl erfolgt anhand von Kriterien des kommunalen Radverkehrskonzeptes.	



Abbildung 51: Fahrradabstellanlagen

Bereitstellung von Serviceeinrichtungen und -leistungen an nachfragestarken ÖPNV-Verknüpfungspunkten

Maßnahmensteckbrief	
Leitziel: Verknüpfungspunkte entwickeln und optimieren	Maßnahmennr.: 2.4/3
Titel der Maßnahme: Bereitstellung von Serviceeinrichtungen und -leistungen an nachfragestarken ÖPNV-Verknüpfungspunkten.	
Ziel: Attraktivitätssteigerung durch Schaffung von Zusatznutzen im Umweltverbund bei gleichzeitiger Reduzierung der täglichen Wegeketten	
Umsetzungsphase: Phase 1,2,3: Zeitraum 2020-2030	
Investition: 	Betrieb:
Beteiligte Akteure: Aufgabenträger, Verwaltung, Verkehrsunternehmen(moBiel), Unternehmen/Dienstleister	
Beschreibung der Maßnahme: Bedarfsgerechte und über Mobilitätswünsche hinausgehende Dienstleistungen wie zum Beispiel: Gepäckstationen, Paketstationen, Kioske, Gastronomie, Einzelhandel, Banken etc. Darüber hinaus sollten „Premium“ Standorte auch Serviceeinrichtungen wie Mobilitätsberatung (Help Points) oder Radreparaturen beinhalten. Um den wartenden Fahrgästen einen möglichst hochwertigen Aufenthalt zu ermöglichen sollten Wartezonen mit einem hohen Komfort und Attraktivität bereitgestellt werden. Dies beinhaltet u.a. Toiletten, Verpflegungsmöglichkeiten (Snackautomat), Lesestoff (Bücherschrank) sowie das Angebot eines flächendeckenden W-Lan-Angebotes. Mit dieser Maßnahme ist es möglich, Verknüpfungspunkte aufzuwerten und somit auch die soziale Kontrolle zu erhöhen und dem Fahrgast ein hohes Sicherheitsempfinden, insbesondere in den Randlagen, zu suggerieren.	



Abbildung 52: Mobilitätsstation

Schaffung von Kombinationsangeboten zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

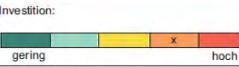
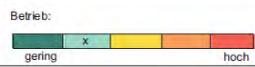
Maßnahmensteckbrief	
Leitziel: Verknüpfungspunkte entwickeln und optimieren	Maßnahmennr.: 2.4/4
Titel der Maßnahme: Schaffung von Kombinationsangeboten zur Nutzung der Einrichtungen (Verknüpfungspunkte) und den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes	
Ziel: Schaffung niedriger Eintrittsbarrieren zur Stärkung des Umweltverbundes	
Umsetzungsphase: Phase 2: Zeitraum 2024-2027	
Investition:  Betrieb: 	
Beteiligte Akteure: Aufgabenträger, OWLV, Verwaltung, Verkehrsunternehmen (moBiel), Unternehmen/Dienstleister (Sharing-Angebote), Hersteller.	
Beschreibung der Maßnahme: Einführung eines Kombitickets zur Nutzung aller mit dem ÖPNV in Verbindung stehenden Angebote und Dienstleistungen (Fahrkarte, Zugang Sharing-Angebote, Verknüpfungspunkte, P+R). Es kann somit erreicht werden, dass mit einer Karte (App o.Ä.) alle Dienstleistungen erworben und mittels einer Abrechnung bezahlt werden. Denkbar wäre hier die Nutzung der Bielefeld-Card, um gleichzeitig ein attraktives Bonussystem zusammen mit der Bielefelder Wirtschaft zu schaffen.	

Abbildung 53: Kombinationsangebote im Umweltverbund

Schaffung eines stationsbasierten Carsharing-Systems insbesondere an ÖPNV-Haltestellen

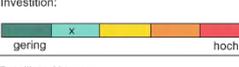
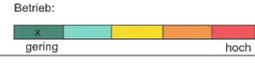
Maßnahmensteckbrief	
Leitziel: Verknüpfungspunkte entwickeln und optimieren	Maßnahmennr.: 2.4/6
Titel der Maßnahme: Schaffung eines stationsbasierten Carsharingssystems unter anderen an ÖPNV-Haltestellen	
Ziel: Erhöhung der Reisereichweite mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes ohne eigenes Auto	
Umsetzungsphase: Phase 1/2: Zeitraum 2020-2027	
Investition:  Betrieb: 	
Beteiligte Akteure: Carsharinganbieter, Verwaltung, Verkehrsunternehmen (moBiel)	
Beschreibung der Maßnahme: Durch die Schaffung von Carsharingstationen unter anderen an ÖPNV-Haltestellen ist es möglich Mobilitätsbedürfnisse auch über größere Entfernungen flexibel und komfortabel im Umweltverbund zu befriedigen. Gleichzeitig kann die Nutzung eines eigenen Fahrzeuges deutlich reduziert werden. Die Vergabe erfolgt in einem offenen und transparenten Vergabeverfahren, wobei eine sinnvolle Kombination mit dem Verkehrsunternehmen anzustreben ist.	

Abbildung 54: Carsharingssysteme

Vernetzte Information, Digitalisierung

Maßnahmensteckbrief	
Leitziel: Verknüpfungspunkte entwickeln und optimieren	Maßnahmennr.: 2.4/8
Titel der Maßnahme: Vernetzte Information, Digitalisierung	
Ziel: Verbesserung der Fahrgastinformation, Hilfe bei Umsteigevorgängen durch Routing, Verbesserung der Live- Information durch Prognosedaten	
Umsetzungsphase: Phase 2-3: Zeitraum 2024-2030	
Investition: 	Betrieb:
Beteiligte Akteure: Verkehrsunternehmen (moBiel), Aufgabenträger, Verwaltung, Softwareentwickler, Datenbereitsteller	
Beschreibung der Maßnahme: Eine vorhandene bzw. zu entwickelnde App wird weiterentwickelt, sodass die App auch intermodale Wegeketten anzeigen kann. Auf diese Weise ist es möglich, den Nutzerinnen und Nutzern die beste Verkehrsmittelwahl vorzuschlagen. Im gesamten Netz des ÖPNV ist eine qualitativ hochwertige Netzabdeckung über Mobilfunk oder kostenloses WLAN sicherzustellen. Für Fahrgäste, die es präferieren, ohne App zu reisen, steht an den Verknüpfungspunkten eine umfassende und bedarfsgerechte Fahrgastinformation zur Verfügung. Neben dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen, die die nächsten vier Abfahrten pro Halteposition anzeigen und für sehbehinderte Fahrgäste über eine Sprachausgabe verfügen, stehen an Verknüpfungspunkten weiterhin Terminals zur Verfügung, über die Informationen zur weiteren Fahrt analog zur App abgerufen werden können. Anhand von Mobilfunkdaten oder Zählanlagen in den Fahrzeugen könnten ebenfalls Informationen über die Auslastung der Züge angezeigt werden.	

Abbildung 55: Digitalisierung

Zubringer- und Abholverkehre

Maßnahmensteckbrief	
Leitziel: Verknüpfungspunkte entwickeln und optimieren	Maßnahmennr.: 2.4/10
Titel der Maßnahme: Schaffung von sicheren und komfortablen Flächen für Zubringer- und Abholverkehr aller Art	
Ziel: Erweiterung der Reichweite des ÖPNV, Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, Erschließung der letzten Meile, Vorbereitung für autonomes Fahren	
Umsetzungsphase: Phase 1-2: Zeitraum 2020-2027	
Investition: 	Betrieb:
Beteiligte Akteure: Fördergeber, Taxiunternehmen, Verkehrsunternehmen (moBiel), Aufgabenträger, Verwaltung, Flächeneigentümer	
Beschreibung der Maßnahme: Schaffung von Bring- und Abholzonen mit kurzen Wegen zum ÖPNV. Gemeinsame Nutzung durch Kiss and Ride(K+R), On-Demand-Verkehre, Taxen und ähnliches. Perspektivisch kann an dieser Stelle eine Abholzone für Fahrgäste autonom verkehrender Fahrzeuge errichtet werden.	

Abbildung 56: Zubringer und Abholverkehre

Flächendeckende Versorgung mit Mobilfunkdaten

Maßnahmensteckbrief	
Leitziel: Digitalisierung – Mobilfunk im gesamten Netz	Maßnahmennr.: 2.4/12
Titel der Maßnahme: Die Versorgung der Fahrgäste mit Mobilfunk ist im gesamten Netz gesichert	
Ziel: Höherer Komfort für die Fahrgäste	
Umsetzungsphase: Phasen 1-3: Zeitraum 2020-2030	
Investition: 	Betrieb:
Beteiligte Akteure: Aufgabenträger, Verwaltung, Verkehrsunternehmen (moBiel), Mobilfunkbetreiber	
Beschreibung der Maßnahme: Im gesamten ÖPNV-Netz in Bielefeld sichert ein qualitativ hochwertiger Mobilfunk die Erreichbarkeit der Fahrgäste. Dies ist durch entsprechende technische Einrichtungen insbesondere in ländlichen Bereichen und im Stadtbahntunnel sicherzustellen.	



Abbildung 57: Mobilfunk im ÖPNV

Ausweisung von P+R-Plätzen

Maßnahmensteckbrief	
Leitziel: Verknüpfungspunkte entwickeln und optimieren	Maßnahmennr.: 2.4/11
Titel der Maßnahme: Ausweisung von P+R-Plätzen im Vergleich zum Bestand	
Ziel: Förderung des Umstieges von MIV auf den ÖPNV. ÖPNV-Attraktivierung für Pendler, die aus Orten außerhalb Bielefelds bzw. der Regionalfregion anreisen.	
Umsetzungsphase: Phase 1-3: Zeitraum 2020-2030	
Investition: 	Betrieb:
Beteiligte Akteure: Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen (moBiel), Flächeneigentümer, Verwaltung, (Nachbarkommunen, NWL, Fördergeldgeber)	
Beschreibung der Maßnahme: Es erfolgt eine bedarfsgerechte Ausweisung des Park and Ride Konzeptes. Die Anlage der Plätze wird auf Ausfallstraßen mit einem Standort außerhalb der Innenstadt konzentriert. Die Nutzung von Park and Ride kann durch attraktive Tarife in Verbindung mit der moBiel-Card verstärkt werden. Um ein attraktives Angebot auch im Bereich reiner Busanbindungen zu schaffen, könnten Expressbusse in den Spitzenstunden direkt in die Innenstadt fahren. Eine mögliche Bewirtschaftung des P+R dient gleichzeitig der Vorbeugung nicht gewünschter Nebeneffekte, wie der Nutzung als Parkplatz für den reinen MIV. Die Anlagen können mit einer Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge versehen werden. Aufgrund der Größe einer solchen Anlage ist der erforderliche Platzbedarf zu berücksichtigen.	



(siehe Plan: P+R Anlagen in Bielefeld)

Abbildung 58: Ausweisung P+R-Plätze

Bei der Ausweisung von P+R Flächen sollen folgende Maßnahmen durch die Stadt Bielefeld und den Verkehrsbetrieb verfolgt werden:

- Ausbau / Erweiterungen bestehender P+R Anlagen an Stadtbahndaltestellen
- Neubau von P+R Anlagen an Ein-/Ausfallstraßen

Folgend dargestellte Anlagen sind im Stadtgebiet mit Anbindung an Stadtbahn- und Busnetz denkbar. Weitere Anlagen können aufgrund neuer Wohnentwicklungen und ÖPNV-Netzanpassungen dazu kommen.

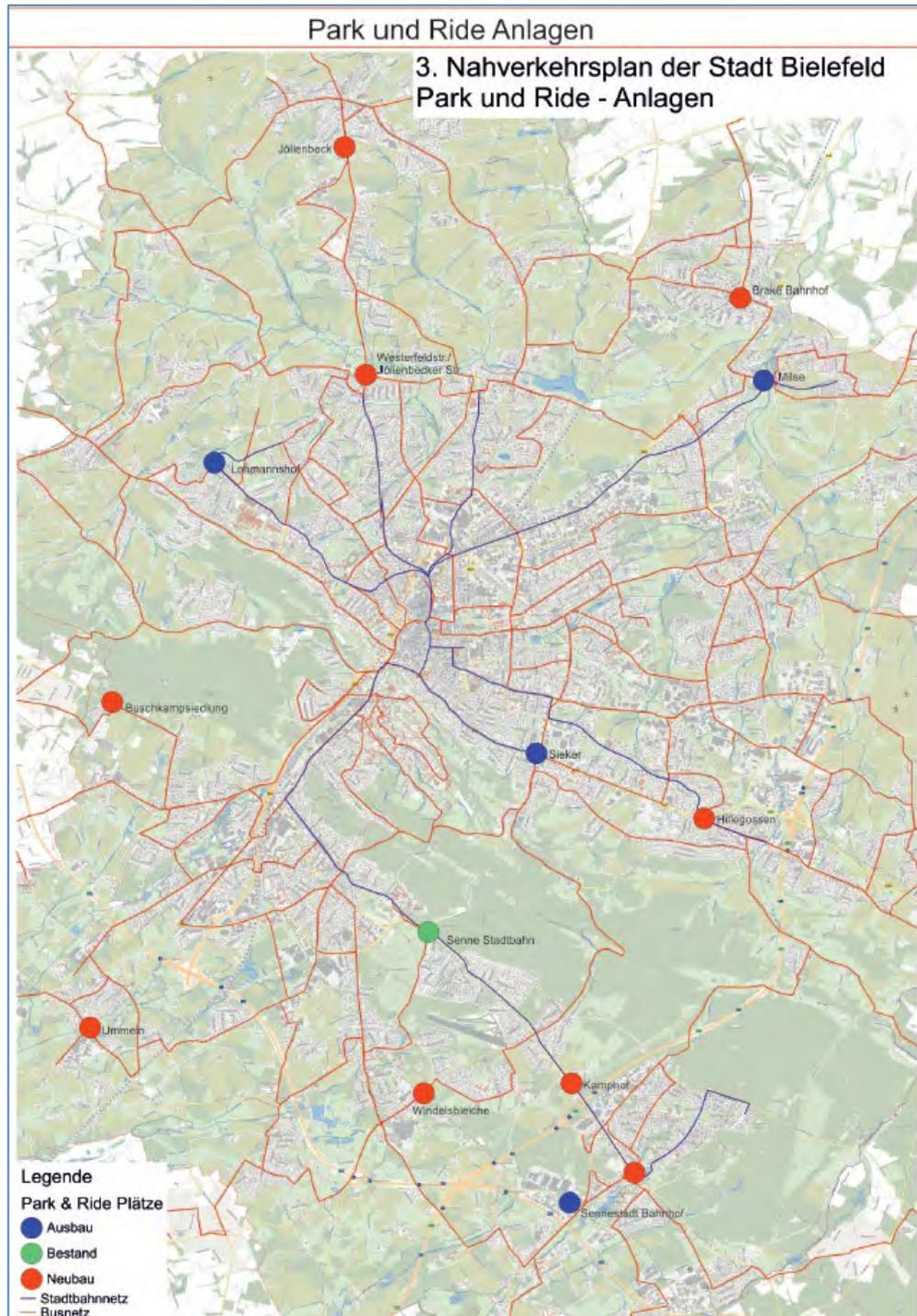


Abbildung 59: Übersicht mögliche P+R-Anlagen im Stadtbahn- und Busbereich

Für das Erreichen des Leitziels „6.3 Emissionsarme Mobilität im Individualverkehr, öffentlichen und Wirtschaftsverkehr fördern“ sind folgende Maßnahmen im Bereich des technischen Ausbaus und der Fahrzeugbeschaffung vorgesehen:

Neu zu beschaffende Busse haben einen 100 % lokal emissionsfreien Antrieb

Maßnahmensteckbrief	
Leitziel: Emissionsarme Mobilität im Individualverkehr, öffentlichen und Wirtschaftsverkehr fördern	Maßnahmennr.: 6.3/1
Titel der Maßnahme: Alle neuzubeschaffenden Busse im Rahmen der clean-vehicle-Richtlinie haben einen zu 100% lokal emissionsfreien Antrieb	
Ziel: Zur Reduzierung der hohen Umweltbelastungen im Verkehr soll erreicht werden, dass die Busse in Bielefeld geringere lokale Emissionen ausstoßen.	
Umsetzungsphase: Phase 2ff: Zeitraum 2024 ff	
Investition: 	Betrieb:
Beteiligte Akteure: Verkehrsunternehmen, Fördergeldgeber, TAB	
Beschreibung der Maßnahme: Sämtliche in Bielefeld neu zu beschaffende Busfahrzeuge stoßen gemäß der clean-vehicle-Richtlinie keine lokalen Schadstoffe aus. Somit werden alle Busse im besten Falle mit Brennstoffzellen angetrieben. Dazu ist es nötig, die entsprechende Infrastruktur zu errichten und auch den Kontakt mit den entsprechenden Fahrzeugherstellern frühzeitig herzustellen.	



Brennstoffzellenbus

Abbildung 60: Emissionsfreie Busse

Prüfung der Einrichtung von Seilbahnverkehren für Alltags- und Freizeitverkehre

Diese umweltfreundlichen Angebote werden derzeit oder wurden in vielen deutschen und ausländischen Städten als Möglichkeit der ÖPNV-Bedienung untersucht (Beispiele sind Trier, Dortmund, Konstanz)

Maßnahmensteckbrief	
Leitziel: Emissionsarme Mobilität im Individualverkehr, öffentlichen und Wirtschaftsverkehr fördern	Maßnahmennr.: 6.3/2
Titel der Maßnahme: Prüfung der Einrichtung von Seilbahnverkehren für Alltags- und Freizeitverkehre	
Ziel: Stärkung des ÖPNV insbesondere bei bewegter Topographie oder schwieriger Infrastrukturlage	
Umsetzungsphase: Phase 3: Zeitraum 2028-2030	
Investition: 	Betrieb:
Beteiligte Akteure: Verwaltung, Betreiber	
Beschreibung der Maßnahme: In den Gebieten, in der die Erschließung des gewöhnlichen ÖPNV schwierig bzw. nicht machbar ist, bieten Seilbahnen gute Alternativen durch „freie“ Führung. Neben Gebieten die im Alltagsverkehr entsprechende Nachfrage vorweisen sind Seilbahnen eine sinnvolle Ergänzung gerade im Freizeitverkehr. Durch Seilbahnen ist es möglich insbesondere hochgelegene Gebiete zu erschließen und eine Mobilität im Umweltverbund zu erreichen. Weiterer Vorteil ist eine bessere Kapazität der Gondeln sowie eine direkte Linienführung zum entsprechenden Ziel.	



Abbildung 61: Seilbahnverkehr

Verwendung synthetischer Kraftstoffe

Maßnahmensteckbrief							
Leitziel: Emissionsarme Mobilität im Individualverkehr, öffentlichen und Wirtschaftsverkehr fördern	Maßnahmennr.: 6.3/3						
Teil der Maßnahme: Verwendung synthetischer Kraftstoffe	<p style="text-align: center;">Syntetische Kraftstoffe</p>						
Ziel: Ergänzung von Wasserstoffbussen, um eine möglichst 100%-ige lokale emissionsfreie Mobilität zu gewährleisten bei gleichzeitig niedrigen Investitionskosten in die Infrastruktur							
Umsetzungsphase: Phase 2/3: Zeitraum 2024-2030							
Investition: <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td style="width: 25%; background-color: green;">gering</td><td style="width: 25%; background-color: yellow;">x</td><td style="width: 25%; background-color: orange;">hoch</td></tr> </table>		gering	x	hoch	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td style="width: 25%; background-color: green;">gering</td><td style="width: 25%; background-color: yellow;">x</td><td style="width: 25%; background-color: orange;">hoch</td></tr> </table>	gering	x
gering	x	hoch					
gering	x	hoch					
Beteiligte Akteure: Verkehrsunternehmen (moBiel), Forschung, Fahrzeughersteller							
Beschreibung der Maßnahme: Verwendung von synthetischen Kraftstoffen als ergänzende Maßnahme zu Wasserstoffbussen bei gleichzeitiger Reduzierung der lokalen Emissionen. Die Maßnahme dient auch dazu, schrittweise von fossilen Kraftstoffen im Busverkehr abzusehen und somit dem ÖPNV ein umweltfreundlicheres Gesicht zu geben.							

Abbildung 62: Synthetische Kraftstoffe

Verwendung neuer Mobilitätsformen im Rahmen der E-Mobilität auf der letzten Meile bzw. Pendelverkehren

Maßnahmensteckbrief							
Leitziel: Emissionsarme Mobilität im Individualverkehr, öffentlichen und Wirtschaftsverkehr fördern	Maßnahmennr.: 6.3/4						
Teil der Maßnahme: Verwendung neuer Fortbewegungsmittel im Rahmen der E-Mobilität auf der letzten Meile bzw. Pendelverkehren (On Demand, E-Roller etc.)							
Ziel: Kostengünstiger Fahrbetrieb bei möglichst niedrigen Emissionen							
Umsetzungsphase: Phase 2/3: Zeitraum 2024-2030							
Investition: <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td style="width: 25%; background-color: green;">gering</td><td style="width: 25%; background-color: yellow;">x</td><td style="width: 25%; background-color: orange;">hoch</td></tr> </table>		gering	x	hoch	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td style="width: 25%; background-color: green;">gering</td><td style="width: 25%; background-color: yellow;">x</td><td style="width: 25%; background-color: orange;">hoch</td></tr> </table>	gering	x
gering	x	hoch					
gering	x	hoch					
Beteiligte Akteure: Verkehrsunternehmen (moBiel), Forschung, Fahrzeughersteller, Straßenverkehrsbehörde, Fördergeldgeber							
Beschreibung der Maßnahme: Verwendung autonomer Fahrzeuge zur Abdeckung der „letzten“ Meile im Zubringerverkehr. Ein Einsatz ist dort vorgesehen, wo aufgrund betrieblicher Probleme kein Linienbetrieb mit normalen Solobussen möglich ist, aber dennoch eine ÖPNV-Erschließung dringend notwendig ist. Als Beispiele könnten hier die Gebiete Universität oder Rosenhöhe genannt werden. Darüber hinaus sollten auch mit Alternativen wie E-Tretroller, oder E-Roller Ergänzungen auf der letzten Meile angeboten werden. Weiterhin sollte auch ein flächendeckender Ausbau der On-Demand-Verkehre bedarfsgerecht ausgeweitet werden.							

Abbildung 63: E-Mobilität und Verkehre auf der ersten/letzten Meile

8.2.2 Mögliche Betriebsphasen

Nachfolgend sollen anhand von Beschreibungen und Darstellung von Maßnahmen die Inhalte des Visionsszenarios erläutert werden. Dabei steht im Vordergrund wann eine Umsetzung vorgesehen ist. Die Umsetzung des Visionsszenarios war ursprünglich in drei Phasen (siehe Kapitel 9) gegliedert und berücksichtigt die Kosten, die jeweils zu tragen sind, die notwendigen Zeiträume für Voruntersuchungen und Feinplanungen für die Maßnahmen und die personellen Ressourcen, die derzeit insbesondere hinsichtlich des Fahrpersonals nur begrenzt zur Verfügung stehen. Im Weiteren ist das ursprünglich definierte Visionsszenario beschrieben. Eine Spezifizierung einhergehend mit einem anderen Umsetzungskonzept ist in Kapitel 9 beschrieben.

Die drei Phasen gliedern sich auf in die Umsetzungshorizonte bis jeweils Ende 2024, 2027 und 2030.

Bereits in Phase 1 soll mit der Ausrichtung auf intermodale Angebote im Umweltverbund begonnen werden. In Phase 1 und 2 ist ein umfänglicher Ausbau des Busangebotes im Bereich der Taktungen und der Betriebszeiten vorgesehen sowie die Einrichtung neuer Erschließungen und Verbindungen. Hervorzuheben ist allerdings, dass in Phase 1 die Buslinien angepasst werden, die im Status Quo bezogen auf Fahrtenhäufigkeit und Bedienungszeitraum unterhalb des Anforderungsprofils liegen. Ebenfalls in den Phasen 1+2 sollen u.a. folgende Maßnahmen angegangen werden:

- Ausbau einer Priorisierung des ÖPNV im Straßenraum
- Stärkere Einbeziehung der Regiopolregion
- Größere Vernetzung und Digitalisierung im ÖPNV
- (Starke) Reduzierung lokaler Emissionen

8.2.3 Maßnahmenkonzept

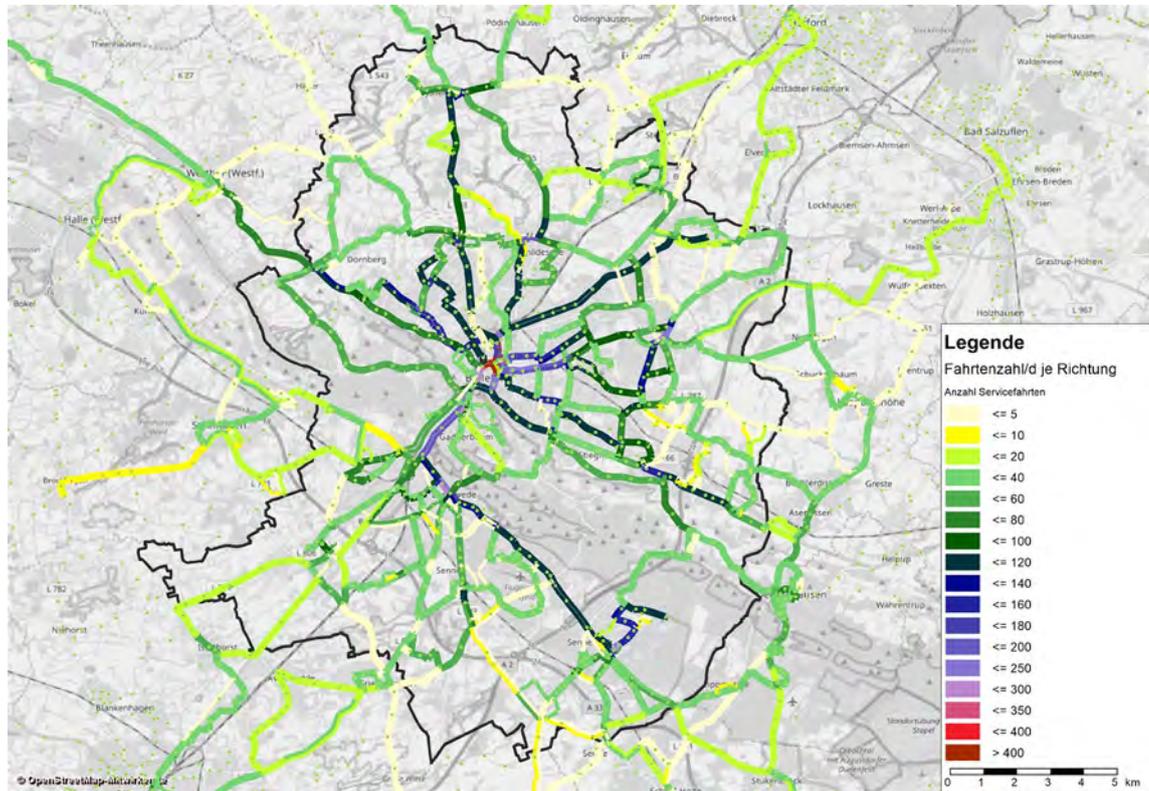
Für das Bus- und Stadtbahnangebot wurde ein Konzept erarbeitet, das in den drei Phasen 1 (bis 2024), 2 (bis 2027) und 3 (bis 2030) umgesetzt werden soll.

Für die Umsetzungsplanung wird eine Rangfolge der Linien erstellt, allerdings ist im Zuge der Umsetzung jeweils zu entscheiden, durch welche Maßnahmen für jedes Jahr ein in sich schlüssiges Netz sichergestellt werden kann. Die Rangfolge kann daher nur eine Empfehlung zum jetzigen Zeitpunkt sein.

Kernstück sind die Stadtbahnverlängerungen, die bis zum Jahr 2024 (Phase 1) bzw. 2027 (Phase 2) vorgesehen sind. Die Maßnahmen der 2. Phase sind zurzeit in der Vorplanungsphase. Im Jahr 2030 ist ein weiterer Ausbau angedacht, für den teilweise bisher nur Korridore vorliegen, da hierfür noch eingehendere Machbarkeitsstudien vorzunehmen sind. Ziel ist es für diese Maßnahmen bis zum Jahre 2030 die Genehmigungsphasen abgeschlossen zu haben.

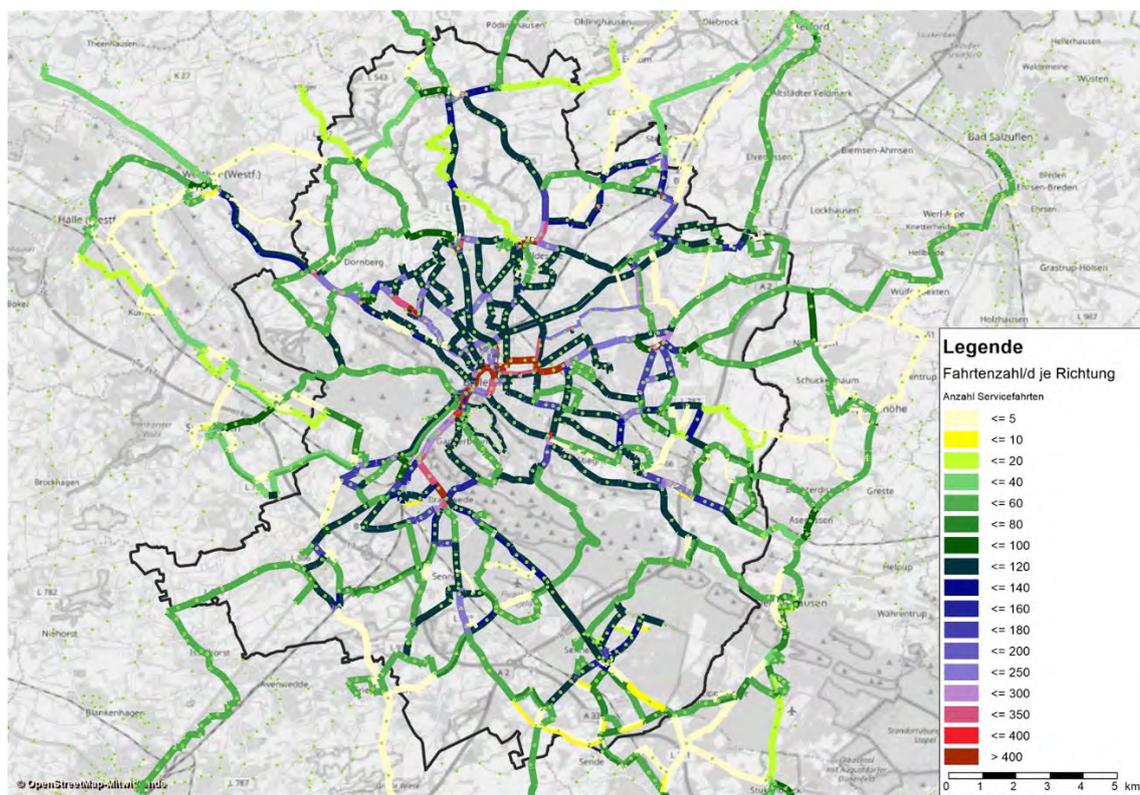
Alle Maßnahmen des Bus- und Stadtbahnangebots sind im Anlagenband beschrieben bzw. detailliert in Kapitel 8.2.3.2.

Die folgenden Abbildungen zeigen – aufgrund der Taktverdichtungen und der Ausweitungen der Betriebszeiten – die deutliche Erhöhung der Fahrtenzahl am Tag auf allen ÖPNV-Stecken in Bielefeld im Vergleich.



Darstellung PTV; Planung Stadt/moBiel

Abbildung 64: Fahrtenzahlen pro Tag im Status quo



Darstellung PTV; Planung Stadt/moBiel

Abbildung 65: Fahrtenzahlen pro Tag im Visionsszenario

8.2.3.1 Maßnahmen Stadtbahnnetz

Die Phasen des Stadtbahnausbaus sind wie folgt vorgesehen:

Phase 1: Die Verlängerung der Linie 4 von der heutigen Endhaltestelle Lohmannshof über Campus Nord bis Schloßhofstraße / Ecke Dürerstraße zur hochwertigen Erschließung des zukünftigen Campus Nord sowie der angrenzenden Wohngebiete soll bis 2024 in Betrieb gehen.

Infrastrukturmaßnahmen:

- Ausbau der Hauptstraße Brackwede (Linie 1) für den Betrieb mit den breiteren Vamos-Fahrzeugen inklusive der Errichtung von drei Hochbahnsteigen (Gaswerkstraße, Normannenstraße, Brackwede Kirche).
- Bau eines neuen Hochbahnsteiges „Sieker Mitte“ in der Oldentruper Straße als Ersatz für die Haltestellen Sieker Mitte und Hartlager Weg (Linie 3).
- Errichtung einer neuen Wendeanlage an der Haltestelle Brackwede Bahnhof als Ersatz für den entfallenden Gleiswechsel an der Gaswerkstraße und als Wendemöglichkeit während der Baumaßnahme in der Hauptstraße (Linie 1).
- Errichtung einer neuen Wendeanlage an der Haltestelle Brackwede Kirche an der neuen Position östlich des Knotens Hauptstraße / Berliner Straße / Bodelschwinghstraße als Wendemöglichkeit bei Störungen oder Veranstaltungen sowie für die neue Linie 5 (Verdichter Universität – Brackwede).

Phase 2: Als nächster Schritt des Ausbaus sind die Verlängerungen der Stadtbahn-Linie 1 und der Linie 2 bzw. 3 bis 2027 vorgesehen:

- Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 ab heutiger Endhaltestelle Senne nach Senne-stadt.
Ziel dieser Maßnahme ist es, für die Bereiche Senne-Buschkamp und Sennestadt eine umsteigefreie Verbindung sowie max. einen Umstieg aus den umliegenden Ortsteilen wie Eckardtsheim, Dalbke und Heideblümchen in die Innenstadt zu erreichen.
Diese Maßnahme befindet sich zurzeit in der Phase der Vorplanung.
- Verlängerung entweder der Stadtbahnlinie 2 ab heutiger Endhaltestelle Sieker nach Hillegossen oder der Stadtbahnlinie 3 ab Endstation Stieghorst Zentrum nach Hillegossen.
Ziel dieser Maßnahme ist es für Hillegossen und das Entwicklungsgebiet „Catter-ric“ eine umsteigefreie Verbindung sowie max. einen Umstieg aus den umliegenden Ortsteilen von Stieghorst wie Ubbedissen und Dingerdissen in die Innenstadt zu erreichen. Für diese Maßnahme wird zurzeit die Machbarkeitsstudie erarbeitet.

Infrastrukturmaßnahmen:

- Ausbau der Jöllenbecker Straße (Linie 3) für den Betrieb mit den breiteren Vamos-Fahrzeugen inklusive der Errichtung von zwei Hochbahnsteigen (Lange Straße, Voltmannstraße).
- Barrierefreier Umbau der Haltestellen August-Bebel-Straße und Teutoburger Straße (Linie 2) sowie Heidegärten und Windelsbleicher Straße (Linie 1).
- Neubau des Verknüpfungspunktes Kreuzkirche in Sennestadt, um die verbesserten Taktangebote und die neuen Verbindungen der von und nach Sennestadt ein- bzw. ausfahrender Buslinien untereinander und mit der in Richtung Brackwede und der Bielefelder Innenstadt verkehrenden Stadtbahnlinie optimal zu verbinden. Diese Anlage muss die Leistungsfähigkeit für Rendez-Vous-Umstiege wie Bus zu Bus und Bus zu Stadtbahn aufweisen, sowie Verknüpfungen zu weiteren multimodalen Mobilitätsangeboten ermöglichen. Der Bedarf eines solchen Verknüpfungspunktes ist unabhängig von einer Stadtbahnverlängerung in die Sennestadt vorhanden.
- Neubau des Verknüpfungspunktes Stadtbahn/Bus in Hillegossen im Zuge der Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 oder 3.
- Ertüchtigung des Signalsystems im Bereich des Innentadtunnels zur Erhöhung der Kapazität (Einführung Linie 5) und der Betriebsstabilität.

Phase 3: Der weitere Ausbau des Stadtbahnnetzes wird danach (siehe Abbildung 66) mit potentiellen Maßnahmen wie der Stadtbahnverlängerung nach Jöllenbeck, einer Verbindung der Stadtbahnlinien 3 und 4 zwischen Schloßhofstraße und Babenhausen Süd, einer Stadtbahntrasse vom Adenauerplatz über Jahnplatz bis Huberstraße mit einem neuen Verknüpfungspunkt Bahn / Bus und Bus / Bus sowie einer Stadtbahntrasse von Brackwede Kirche bis Senne Süd fortgesetzt. Für einige Maßnahmen der Phase 3 ist vorgesehen, die Genehmigungsphasen bis 2030 abschließen zu können. Darüber hinaus sind für weitere potentielle Maßnahmen bis 2030 Machbarkeitsstudienresultate denkbar.

Ziel der Maßnahmen ist es, eine umsteigefreie Anbindung aus dichtbewohnten Stadt- und Ortsteilen wie bspw. Brackwede Süd oder Theesen in die Innenstadt sowie Kapazitätserweiterungen auf den Hauptachsen zu schaffen.

Diese Ausbaustufe wird in die Modellberechnungen für das Visionsszenario noch nicht einbezogen.

Infrastrukturmaßnahmen:

Umbau der restlichen Streckenabschnitte der Linie 1 für den Betrieb mit den breiteren Vamos-Fahrzeugen (z.B. Kreuzstraße).

Die Phasen des Stadtbahnausbaus sind in der folgenden Abbildung dargestellt:

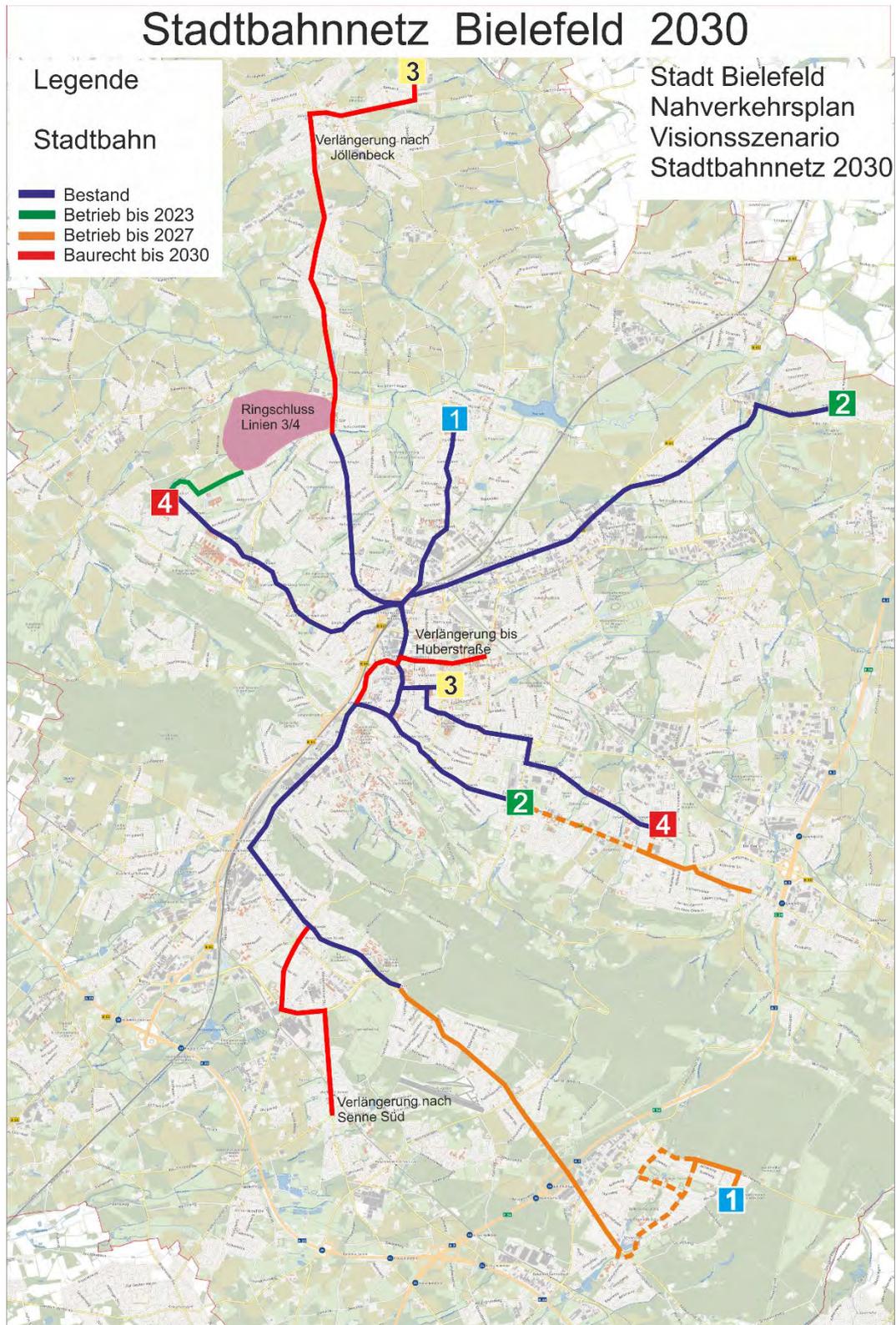


Abbildung 66: Phasen des Stadtbahn-Ausbaus im Visionsszenario

8.2.3.2 Maßnahmen Busnetz

Die nachfolgenden Maßnahmen im Busbereich zeigen die Änderungen auf, die im Laufe der Gültigkeit des 3. Nahverkehrsplan erreicht werden sollen. Eine zeitliche Reihung erfolgt nicht. Die zeitliche Abfolge der Änderungen wird deshalb in Kapitel 9 dargestellt.

Stadtbezirk Mitte

Das bestehende Busliniennetz wird übernommen und durch zwei Tangentialbuslinien um die erweiterte Innenstadt ergänzt. Zur Entlastung der Innenstadt (Jahnplatz) und zur Schaffung neuer Verkehrsverbindungen ist eine neue Umsteige- und Verknüpfungsanlage in der Huberstraße im Bereich der Carl-Severing-Schulen vorgesehen. Mit einer neuen Buslinie werden die Spindelstraße und Meisenstraße erschlossen. Bis auf wenige Ausnahmen verkehren alle Buslinien im 10-Minuten-Takt.

Linie 27: Jahnplatz – Pauluskirche – Sudbrackstraße – Horstheider Weg – Babenhausen Süd

Die Linie 27 erschließt das Wohngebiet Pauluskirche, Meller Straße und Horstheider Weg. Mit der neuen Linienführung über Hostheider Weg werden zusätzliche Fahrgastpotentiale erschlossen. Mit dieser Linie wird eine neue tangentielle Verbindung zwischen Babenhausen Süd und dem Industriegebiet Miele / Stadtwerke geschaffen. Diese Verbindung wird im 10-Minuten Takt angeboten.

Linie 41: Deciusstraße – Plaaßstraße – Schildesche – Nordpark – Oetkerhalle – Jahnplatz

Die neue Linie 41 wird als neue Tangentialverbindung zwischen der Apfelstraße und dem Bielefelder Westen im 10-Minuten-Takt eingeführt. Hierbei sollen neue Verbindungen am Rande der Innenstadt zwischen Schildesche und der westlichen Innenstadt (Oetkerhalle) ermöglicht werden. Im Bereich der Werther- und Apfelstraße übernimmt sie die Leistungen der Linie 27. Auf dem Abschnitt Schildesche (Stadtbahn) – Talbrückenstraße – Am Pfarracker – Rappoldstraße – Deciusstraße ersetzt sie die Linie 31. Für optimale Umsteigevorgänge von und zu den Radiallinien ins Zentrum sind im Stadtbezirk Mitte die Verknüpfungspunkte Nordpark und Oetkerhalle auszubauen.

Linie 23: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Petristraße - Baumheide

Die Linie 23 verbindet Baumheide, die Petristraße und das multifunktionale Quartier Lenkwerk mit der Bielefelder Innenstadt und dem Hauptbahnhof. Es wird montags bis freitags tagsüber im 10-Minuten-Takt gefahren. Mit dieser Linie werden Direktverbindungen zwischen dem Hauptbahnhof und den Carl-Severing Berufsschulen sowie dem Lenkwerk geschaffen. Im Abschnitt Ziegelstraße – Eckendorfer Straße – Rabenhof – Baumheide ersetzt sie die aktuell im 20-Minuten-Takt verkehrende Linie 25.

Linie 26: Jahnplatz – Bleichstraße – Heepen – Potsdamer Straße – Heeperholz

Die zweite Hauptverbindung zwischen Heepen und der Innenstadt stellt die Linie 26 dar. Es wird montags bis freitags tagsüber im 10-Minuten-Takt entlang des gesamten Linienvverlaufs bis nach Heepen gefahren. Der Linienvverlauf über Bleichstraße und Radrennbahn nach Heepen wird übernommen.

Linie 21: Jahnplatz – Lohbreite – Heeperholz – Hillegosser Straße – Am Alten Bauhof

Linie 22: Jahnplatz – Lohbreite – Heeperholz – Hillegosser Straße – Rote Erde

Mit den Linien 21 und 22 wird eine von zwei Hauptverbindungen zwischen der Innenstadt und Heepen erhalten und weiter ausgebaut. Beide Linien ergänzen sich montags bis freitags tagsüber zu einem 10-Minuten-Takt zwischen Jahnplatz und Heepen Zentrum.

Linien 350, 351: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Lohbreite – Heepen – Bad Salzuflen / Leopoldshöhe

Die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof, Jahnplatz und Heepen, sowie weiter nach Leopoldshöhe, Asemissen, Bahnhof Oerlinghausen und Bad Salzuflen wird mit einer Verdoppelung der Taktfrequenz übernommen. Damit bestehen 4 Fahrten pro Stunde zwischen Heepen und Hauptbahnhof und ein 30-Minuten-Takt jeweils in Richtung Asemissen und Bad Salzuflen.

Linie 29: Jahnplatz – Lohbreite – Radrennbahn - Baderbach

Der Linienvverlauf zwischen Jahnplatz, Radrennbahn und Baderbach wird übernommen. Der heutige 20-Minuten-Takt wird auf einen montags bis freitags tagsüber durchgehenden 10-Minuten-Takt verdichtet.

**Linien 369, 370: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Sieker Mitte – Oldentrup – Hillegos-
sen**

Der Korridor zwischen Hauptbahnhof und Oldentrup / Dingerdissen wird gestärkt. Es wird montags bis freitags tagsüber mit beiden Linien ein 10-Minuten-Takt angeboten. Der Verlauf der Linie 369 über Oststraße wird übernommen (20-Minuten-Takt) während die Linie 370 neu über die Spindelstraße und das Gewerbe- und Hochschulgebiet Meisenstraße zur Oldentruper Straße geführt wird (20-Minuten-Takt). Mit der Linienführung über Werner-Bock-Straße wird eine Direktverbindung zwischen Seidenstickerhalle und Hauptbahnhof realisiert.

**Linie 42: Sieker – Huberstraße – Lenkwerk – Johannesstift – Nordpark – Univer-
sität**

Die neue Linie 42 wird ebenfalls als neue Tangente konzipiert und soll schnellere und direktere Verbindungen am Zentrum vorbei ermöglichen. Im 10-Minuten-Takt sollen Ziele wie die Carl-Severing-Schulen, das Lenkwerk-Gebiet, das Industriegebiet Miele/Stadtwerke, sowie das Johannesstift und der Hochschulcampus miteinander

verbunden werden. Ebenso sind für optimale Umsteigevorgänge von und zu den Radiallinien ins Zentrum im Stadtbezirk Mitte die Verknüpfungspunkte Sieker, Huberstraße, Beckhausstraße, Johannesstift und Nordpark auszubauen.

Linie 122: Jahnplatz – Kunsthalle – Bethel

Die Linie nimmt den heutigen Linienvverlauf (Rundverkehr Berthel) auf und schafft durch die Verlängerung zum Jahnplatz eine neue umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt. Das Angebot wird zu einem 10-Minuten-Takt verdichtet.

Linie 228: Jahnplatz – Kunsthalle - Gadderbaum – Brackwede

Die Linie ersetzt zwischen Brackwede Kirche und Jahnplatz die Linie 28 und verbindet Brackwede über Gadderbaum mit der Innenstadt. Das Angebot wird zu einem 10-Minuten erweitert.

Linie 88: Hauptbahnhof – Jahnplatz - Quelle – Steinhagen – Halle

Die Linie verbindet die Bielefelder Innenstadt, Quelle, Steinhagen und Halle miteinander. Sie behält den heutigen Linienvweg und verkehrt zukünftig zwischen Bielefeld und Steinhagen im 30-Minuten-Takt und weiter im 60-Minuten-Takt bis Halle.

Linie 221: Jahnplatz – Quelle – Ummeln

Linie 222: Jahnplatz – Quelle

Mit den beiden Linien wird die Verbindung zwischen Jahnplatz und Quelle übernommen und zu einem 10-Minuten-Takt (montags bis freitags tagsüber) verdichtet. Jede zweite Fahrt wird als Linie 221 im 20-Minuten-Takt weiter nach Ummeln geführt, womit eine neue Direktverbindung zur Innenstadt entsteht.

Linie 229: Jahnplatz – Kunsthalle – Schildhof

Die Linie 229 ersetzt die Linie 29 auf dem Abschnitt Jahnplatz – Schildhof und wird auf einen durchgängigen 20-Minuten-Takt verdichtet. Sie erschließt somit das Gebiet Schildhof und verbindet es mit der Innenstadt. Des Weiteren ist eine Feinerschließung, ggf. über Langenhagen, zu prüfen.

Linie 24: Jahnplatz – Kunsthalle – Tierpark - Hoberge-Uerentrup – Kirchdornberg - Großdornberg

Der Linienvverlauf wird mit einem durchgehenden 20-Minuten-Grundtakt übernommen.

Linie 61: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Stapenhorststraße – Großdornberg – Werther – Halle

Linie 62: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Stapenhorststraße – Großdornberg – Werther – Borgholzhausen

Linie 64: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Stapenhorststraße – Großdornberg – Werther

Die Linien fahren jeweils im 30-Minuten-Takt und ergänzen sich zwischen Hauptbahnhof und Werther zu einem 10-Minuten-Takt. Der Linienverlauf über Wertherstraße wird übernommen, die Direktverbindung zwischen der Innenstadt und Rudolf-Oetker-Halle bis Großdornberg wird durch den 10-Minuten-Takt weiter gestärkt. Mit der Linie 62 wird zwischen Bielefeld und Borgholzhausen und mit der Linie 61 zwischen Bielefeld und Halle das Angebot auf jeweils einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

Linie 25: Jahnplatz – Schloßhofstraße – Dürerstraße

Der Linienverlauf und das Fahrtenangebot werden übernommen. Auf einer Teilstrecke im Bereich Brodhagen erfolgt eine Ergänzung durch die Linie 42.

Infrastrukturmaßnahmen im Stadtbezirk Mitte:

- Neubau der Verknüpfungshaltestelle "Huberstraße"
- Um die neuen Tangentiallinien optimal mit dem übrigen zentrumsausgerichteten Netz zu verknüpfen, ist vor allem im Bereich der Carl-Severing-Schulen der Neubau einer Verknüpfungshaltestelle "Huberstraße" notwendig. Dieser Verknüpfungspunkt soll die Bus zu Bus Umstiege erleichtern und auch eine denkbare Stadtbahntrasse zukünftig ermöglichen. Hierzu sind noch vertiefende Untersuchungen zum Ausmaß und der Integration ins vorhandene Straßennetz durchzuführen.
- Ausbau der Verknüpfungshaltestellen zwischen Tangentialbuslinien und der Stadtbahn
- Die übrigen Verknüpfungspunkte zu den Stadtbahnlinien im Stadtbezirk (z.B. Sieker, Beckhausstraße, Johannesstift, Nordpark und Oetkerhalle) sind für den Betrieb der zusätzlichen Linien zu ertüchtigen.
- Ausbau der Haltestelle Jahnplatz
- Im Zu- und Ablauf zum Hauptverknüpfungspunkt Jahnplatz ist die Anlage von zusätzlichen Haltestellenpositionen und die Aufstellmöglichkeiten für endende Linien und deren Wendezeiten im Bereich Notpfortenstraße und Kesselbrink zu prüfen.
- Busschleuse zwischen Marienfelder Straße und Brockhagener Straße durch Heinemannstraße.

Stadtbezirk Schildesche

Das bestehende Busliniennetz wird um zwei Tangentiallinien im Norden und Westen der erweiterten Innenstadt ergänzt. Hinzukommen neue Linienführungen im Horstheider Weg und zum Einkaufszentrum an der Engerschen Straße. Bis auf wenige Ausnahmen, werden alle Linien auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet.

Linie 154: Universität – Babenhausen Süd – Theesen - Jöllenneck

Linie 54: Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenneck

Der bestehende 10-Minuten-Takt zwischen Babenhausen Süd, Theesen und Jöllenneck im Tagesverkehr montags bis freitags wird übernommen. Die Achse Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenneck wird von den im Fahrplan aufeinander abgestimmten Buslinien 54 und 154 bedient. Mit der Weiterführung der Linie 154 ab Babenhausen Süd bis zur Universität wird aufgrund der steigenden Nachfrage eine neue und schnelle Verbindung geschaffen. Zusammen mit der Linie 231 wird zwischen Babenhausen Süd und den Einrichtungen der Universität ein 10-Minuten-Takt angeboten.

Linie 31, 231: Babenhausen Süd – Schildesche – Baumheide

Mit den beiden zu einem 10-Minuten-Takt überlagerten Linien wird im Norden der erweiterten Innenstadt eine Tangentialverbindung zwischen den Stadtbahnendhaltestellen Babenhausen Süd (Linie 3), Schildesche (Linie 1) und Baumheide (Linie 2) hergestellt. Außerdem wird das Freizeitgebiet Obersee an das Stadtbahnnetz an den Haltestellen Baumheide und Schildesche angebunden.

Linie 54: Babenhausen Süd – Jöllenneck – Enger

Linie 56: Schildesche – Jöllenneck - Spenge

Mit der Linie 54 wird zwischen Babenhausen Süd und Enger das Angebot montags bis freitags im Tagesverkehr auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. In Anbetracht ähnlicher Nachfragestrukturen besteht auch zwischen Schildesche und Spenge ein 20-Minuten-Takt mit der Linie 56. An den Stadtbahnendhaltestellen Babenhausen Süd und Schildesche bestehen Verknüpfungen mit der Stadtbahn zur Innenstadt.

Linie 27: Jahnplatz – Pauluskirche – Sudbrackstraße – Horstheider Weg – Babenhausen Süd

Die Linie 27 erschließt das Wohngebiet Pauluskirche, Meller Straße und Horstheider Weg. Mit der neuen Linienführung über Horstheider Weg werden zusätzliche Fahrgastpotentiale erschlossen. Mit dieser Linie wird eine neue tangential Verbindung zwischen Babenhausen Süd und dem Industriegebiet Miele / Stadtwerke geschaffen. Diese Verbindung wird im 10-Minuten-Takt angeboten. Der Verlauf der Linie 27 durch die Apfelstraße nach Schildesche und Baumheide wird von den Linien 41 und 31/231 übernommen.

Linie 41: Deciusstraße – Pläßstraße – Schildesche – Nordpark – Oetkerhalle – Wertherstr. – Jahnplatz

Die neue Linie 41 schließt die Wohngebiete Rappoldstraße, Pläßstraße und Am Pfarracker an die Stadtbahnlinie 1 an der Deciusstraße oder in Schildesche an und ersetzt die Linie 31. Im weiteren Verlauf verbindet sie als neue Tangentialverbindung die Apfelstraße mit dem Bielefelder Westen. Damit werden auch neue Verbindungen zur Oetkerhalle ermöglicht. Im Bereich der Apfelstraße übernimmt sie die Leistungen der Linie 27. Für optimale Umsteigevorgänge von und zu den Radiallinien ins Zentrum sind die Verknüpfungshaltestellen Schildesche und Nordpark zu ertüchtigen. Die Linie verkehrt im 10-Minuten-Takt.

Linie 42: Sieker – Huberstraße – Lenkwerk – Johannesstift – Nordpark – Universität

Die neue Linie 42 wird ebenfalls als neue Tangente konzipiert und soll schnellere und direktere Verbindungen östlich des Zentrums ermöglichen. Im 10-Minuten-Takt sollen Ziele wie die Carl-Severing-Schulen, das Lenkwerk-Gebiet, das Industriegebiet Miele/Stadtwerke, sowie das Krankenhaus Johannesstift und die Hochschulstandorte im Westen der Stadt miteinander verbunden werden. Ebenso sind für optimale Umsteigevorgänge von und zu den Radiallinien ins Zentrum im Stadtbezirk Schildesche die Verknüpfungspunkte Johannesstift und Nordpark auszubauen.

Linie 55: Schildesche – Theesen – Jöllenbeck

Mit der Linie 55 wird eine Direktverbindung zwischen der Stadtbahnendhaltestelle Schildesche in Richtung Theesen und Jöllenbeck eingerichtet. Die nur montags bis freitags zu den Hauptverkehrszeiten eingesetzte Linie verkehrt im 30-Minuten-Takt. Die heutigen (Stand 2020) schulbezogenen Fahrten sind nach Möglichkeit in den Taktfahrplan zu integrieren, bzw. auch außerhalb der HVZ anzubieten. An der Stadtbahnendhaltestelle in Schildesche bestehen Anschlüsse zur Stadtbahn in Richtung Innenstadt.

Linien 56, 155: Schildesche – Vilsendorf – Jöllenbeck

Zwischen Schildesche, Vilsendorf und Jöllenbeck wird über die Vilsendorfer Straße mit den beiden jeweils im 20-Minuten-Takt verkehrenden Linien 56 und 155 eine Angebotsverdichtung auf einen tagsüber durchgehenden 10-Minuten-Takt realisiert. Die beiden im 20-Minuten-Grundtakt verkehrenden Linien 56 und 155 sind zu allen Zeiten fahrplanmäßig aufeinander abgestimmt. An den Stadtbahnendhaltestelle Schildesche bestehen Verknüpfungen mit der Stadtbahn zur Innenstadt.

Linie 101: Schildesche – Blackenfeld – Brake – Herford

Der Linienverlauf wird übernommen, hinzu kommt tagsüber montags bis freitags zwischen Schildesche und Brake eine Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt. Damit erhalten die Wohngebiete Blackenfeld drei Anschlüsse pro Stunde an die Stadtbahn in Richtung Innenstadt.

Linie 51, 251: Schildesche – Brake – Milse

Mit den beiden Linien 51 und 251 wird die bestehende Verbindung zwischen der Stadtbahn Endhaltestelle Schildesche und Brake weiter gestärkt. Beide Linien verkehren im 20-Minuten-Takt und ergeben durch Überlagerung einen 10-Minuten-Takt zwischen Schildesche, Brake und Milse. Die Linie 51 wird zusätzlich bis zur Stadtbahnhaltestelle Deciusstraße verlängert und erschließt dabei das Einkaufszentrum an der Engerschen Straße (Media-Markt, Lebensmittelmarkt) im 20-Minuten-Takt.

Linie 61: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Stapenhorststraße – Großdornberg – Werther – Halle

Linie 62: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Stapenhorststraße – Großdornberg – Werther – Borgholzhausen

Linie 64: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Stapenhorststraße – Großdornberg – Werther

Die Linien fahren jeweils im 30-Minuten-Takt und ergänzen sich zwischen Hauptbahnhof und Werther zu einem 10-Minuten-Takt. Der Linienvorlauf über Wertherstraße wird übernommen, die Direktverbindung zwischen der Innenstadt und Rudolf-Oetker-Halle bis Großdornberg wird durch den 10-Minuten-Takt weiter gestärkt. Nach der Fertigstellung der notwendigen Infrastruktur ist eine Linienführung über Morgenbreede zu prüfen. Damit wäre eine direkte Anbindung der neuen Hochschuleinrichtungen an die Innenstadt umsetzbar. Mit der Linie 62 wird zwischen Bielefeld und Borgholzhausen und mit der Linie 61 zwischen Bielefeld und Halle das Angebot auf jeweils einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

Linie 224: Universität – Lohmannshof – Twellbachtal – Steinhagen

Mit der neuen Linie wird eine Direktverbindung zwischen Steinhagen und Universität im 30-Minuten-Grundtakt erstellt. Außerdem erfolgt eine Anbindung des Twellbachtals und des Wohngebietes Spandauer Allee über die Haltestellen Lohmannshof oder Universität an die Stadtbahn in Richtung Innenstadt.

Linie 57: Universität – Lohmannshof – Großdornberg – Babenhausen Süd

Von der Haltestelle Universität wird eine Verbindung im 20-Minuten-Takt in das Wohngebiet Spandauer Allee und nach Großdornberg geschaffen. Es besteht Stadtbahnanschluss an den Haltestellen Lohmannshof oder Universität in Richtung Innenstadt.

Linie 25: Jahnplatz – Schloßhofstraße – Dürerstraße

Der Linienvorlauf und das Fahrtenangebot werden übernommen. Auf einer Teilstrecke im Bereich Brodhagen erfolgt eine Ergänzung durch die Linie 42.

Infrastrukturmaßnahmen im Stadtbezirk Schildesche:

- Ausbau der Verknüpfungshaltestellen zwischen Bus der Stadtbahn
- Um eine Verknüpfung der verdichteten Buslinien an den Verknüpfungspunkten mit der Stadtbahn leistungsfähig und ohne große Umwege für die Umsteigenden zu ermöglichen, sind die Haltestellen Schildesche, Babenhausen Süd und Universität mit vermehrten Bushalte- und Parkpositionen auszubauen. Die Endstelle Schildesche ist zusätzlich durch den Aus- und Umbau der Gesamtschule Schildesche betroffen. Hier sind vertiefende Untersuchungen für ein Verkehrskonzept bzw. für eine mögliche räumliche Ausdehnung der Endstelle in Richtung Westerfeldstraße durchzuführen.
- Stadtbahnverlängerung in Richtung Theesen und Jöllenbeck
- An der Endhaltestelle Babenhausen Süd ist eine Option für eine Stadtbahnverlängerung nach Theesen und Jöllenbeck zu berücksichtigen.

Stadtbezirk Jöllenbeck

Das Busliniennetz und das Fahrtenangebot im Stadtbezirk Jöllenbeck werden im Wesentlichen übernommen und weiter ausgebaut. Neu ist die Einführung einer Tangetialbuslinie zwischen Dornberg – Jöllenbeck und Herford Eickum mit Anschluss in Richtung Herford Bahnhof und Zentrum.

Linie 154: Universität – Babenhausen Süd – Theesen - Jöllenbeck

Linie 54: Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenbeck

Der bestehende 10-Minuten-Takt zwischen Babenhausen Süd, Theesen und Jöllenbeck im Tagesverkehr montags bis freitags wird übernommen. Die Achse Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenbeck wird von den im Fahrplan aufeinander abgestimmten Buslinien 54 und 154 bedient. Mit der Weiterführung der Linie 154 ab Babenhausen Süd bis zur Universität wird aufgrund der steigenden Nachfrage eine neue und schnelle Verbindung geschaffen.

Linie 54: Babenhausen Süd – Jöllenbeck – Enger

Linie 56: Schildesche – Jöllenbeck - Spenge

Mit der Linie 54 wird zwischen Babenhausen Süd und Enger das Angebot montags bis freitags im Tagesverkehr auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. In Anbetracht ähnlicher Nachfragestrukturen besteht auch zwischen Schildesche und Spenge ein 20-Minuten-Takt mit der Linie 56. An den Stadtbahnendhaltestellen Babenhausen Süd und Schildesche bestehen Verknüpfungen mit der Stadtbahn zur Innenstadt.

An der Endhaltestelle der Linie 54 in Enger und der Endhaltestelle der Linie 56 in Spenge werden Umsteigemöglichkeiten zu den Buslinien 465 und 466 (annähernd im 30-Minuten-Takt) in Richtung Herford angestrebt. Derzeit verkehren diese Linien aufeinander abgestimmt zusammen im angenäherten 30 Minuten-Takt. Eine

Harmonisierung der Taktzeiten soll in Abstimmung mit dem Nachbaraufgabenträger mhv im Zuge der bestehenden Delegationsvereinbarung erfolgen.

Der Anschluss der Linie 54 in Enger an die stündlich in Richtung Bünde verkehrende Linie 654 wird umgesetzt. Damit ergeben sich attraktive Fahrtmöglichkeiten aus dem Bereich Jöllenbeck in Richtung Enger und Bünde.

Linie 55: Schildesche – Theesen – Jöllenbeck

Zur besseren Erschließung des Wohngebietes Neulandstraße und des Gewerbegebietes Heidsieker Heide wird die Linie 55 montags bis freitags zu den beiden Hauptverkehrszeiten (HVZ) im 30-Minuten-Takt eingeführt. Die heutigen (Stand 2020) schulbezogenen Fahrten sind nach Möglichkeit in den Taktfahrplan zu integrieren, bzw. auch außerhalb der HVZ anzubieten. Die schulbezogenen Fahrten zwischen Wörheider Weg und der Grundschule Theesen sind bedarfsorientiert in den Linienverlauf und das Fahrtenangebot zu integrieren.

Linien 56, 155: Schildesche – Vilsendorf – Jöllenbeck

Zwischen Schildesche, Vilsendorf und Jöllenbeck wird über die Vilsendorfer Straße mit den beiden jeweils im 20-Minuten-Takt verkehrenden Linien 56 und 155 eine Angebotsverdichtung auf einen tagsüber durchgehenden 10-Minuten-Takt realisiert. Damit wird über die Linie 155 ein 20-Minuten-Takt in den Westen Jöllens becks eingeführt. Die beiden im 20-Minuten-Grundtakt verkehrenden Linien 56 und 155 sind zu allen Zeiten fahrplanmäßig aufeinander abgestimmt.

Linie 53: Dornberg – Jöllenbeck – Herford, Eickum

Eine Verbindung zwischen Jöllenbeck und Herford ist derzeit nur über eine Umsteigeverbindung in Enger möglich. Die sehr dünn besiedelten Gebiete östlich des Ortskerns Jöllenbeck entlang der Eickumer Straße werden aktuell (Stand 2020) nur mit Anruf-Linien-Fahrten im 2-Stunden-Takt bedient. Der heutige Linienverlauf wird ab Jöllenbeck über Schröttinghausen und Großdornberg bis zum Lohmannshof (Verknüpfung zur Stadtbahnlinie 4) verlängert. In Herford Eickum besteht ein Anschluss zur Stadtbuslinie S1 zum Herforder Bahnhof und Zentrum (Alter Markt). Über die zentrale Haltestelle Jöllenbeck Dorf bestehen Anschlussmöglichkeiten in Richtung Spenge und Enger sowie zur Bielefelder Stadtbahn. Mit dieser im Stundentakt verkehrenden Linie wird eine Tangentialverbindung Dornberg – Jöllenbeck – Herford angeboten.

Linie 101: Schildesche – Blackenfeld – Brake – Herford

Der Linienverlauf wird übernommen, hinzu kommt tagsüber montags bis freitags zwischen Schildesche und Brake eine Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt. Damit erhalten die Wohngebiete Blackenfeld und in Brake drei Anschlüsse pro Stunde an die Stadtbahn in Richtung Innenstadt.

On Demand Jöllenbeck

Seit 27. November 2019 verkehren 8-sitzige Kleinbusse („Anton“) im On-Demand-Verkehr in Theesen, Vilsendorf und Jöllenbeck. Die Fahrzeuge können per App oder Telefon zwischen beliebigen Start- und Zielpunkten (bestehende und virtuelle Haltestellen alle 100-200m) montags bis freitags von 9 bis 18 Uhr bestellt werden, mit dem Ziel unterschiedliche Fahrtwünsche zu gemeinsamen Fahrten zu bündeln.

Der On-Demand-Verkehr dient nicht als Ersatz, sondern als Ergänzung und Zubringer zum Linienbusverkehr und zur flexiblen, flächendeckenden Erschließung schlecht bzw. nicht erschlossener Gebiete (z.B. Örken, Im Hagen, Waldstraße) sowie zur Schaffung neuer Querverbindungen (z. B. Theesen-Vilsendorf-Brake Bahnhof).

Stadtbezirk Heepen

Im Stadtbezirk Heepen werden sowohl Angebotsverbesserungen (Taktverdichtungen) als auch neue Linienführungen vorgesehen. Grundsätzlich wird der bestehende 30-Minuten-Takt durch einen 20-Minuten-Takt ersetzt. Hervorzuheben ist die vereinfachte Linienführung der Buslinien in Brake, verbunden mit einer erheblichen Erhöhung der Taktdichte. Das interkommunale Gewerbegebiet an der Röntgenstraße in Herford wird durch eine neue Buslinie (Linie 251) an die Stadtbahnlinie 2 in Milse angeschlossen. Das bisher nicht ausreichend erschlossene Wohngebiet Rote Erde wird im 20-Minuten-Takt mit dem Heeper Zentrum und der Innenstadt verbunden (Linie 22). Neu ist außerdem eine Busführung (Linie 44) über Krähenwinkel und die südliche Hillegosser Straße (Wohngebiet Amerkamp).

Linien 51, 251: Schildesche – Brake – Milse

Mit den beiden Linien 51 und 251 wird die bestehende Verbindung zwischen der Stadtbahn Endhaltestelle Schildesche und Brake weiter gestärkt. Beide Linien verkehren im 20-Minuten-Takt und ergeben durch Überlagerung einen 10-Minuten-Takt zwischen Schildesche, Brake und Milse. Der Linienverlauf in Brake wird übersichtlicher gestaltet. Der Abschnitt Glückstädter Straße – Brake Kirche - Brake Bahnhof wird zukünftig von der Linie 30 in beiden Richtungen bedient. Der heute sehr schwach nachgefragte, von der Linie 51 bediente Abschnitt im Kerksiekweg bis zur Grafenheider Straße wird zu Gunsten einer dichten Bedienung und überschaubaren Linienführung zwischen Brake und Milse ersatzlos aufgegeben.

Linie 251: Milse – Herford Röntgenstraße (interkommunales Gewerbegebiet)

Ab Milse (Stadtbahn) wird mit der Linie 251 alle 20 Minuten eine neue Verbindung in das interkommunale Gewerbegebiet in Herford an der Röntgenstraße geschaffen. Die Linie 251 übernimmt zusammen mit der Linie 33 die Erschließung des Ortsteils Milse. Durch Überlagerung der beiden im 20-Minuten-Takt fahrenden Linien wird zwischen der Stadtbahnhaltestelle Milse und der Haltestelle Starke ein 10-Minuten-Takt angeboten.

Linie 101: Schildesche – Blackenfeld – Brake – Herford

Der bestehende Linienverlauf wird übernommen. Zwischen der Stadtbahnendhaltestelle Schildesche, Blackenfeld und Brake wird das Angebot montags bis freitags tagsüber auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. Damit werden das Blackenfeld und der Bereich entlang der Braker Straße (Brake Kirche) mit 3 Fahrten / Stunde an die Stadtbahn in Schildesche angebunden. Zwei von drei Fahrten enden am Wefelshof. Die stündliche Verbindung nach Herford Bahnhof und Alter Markt über Stedefreund bleibt bestehen.

Linie 30: Brake – Baumheide

Der Linienverlauf in Brake wird vereinheitlicht. Die Endhaltestelle befindet sich an der Glückstädter Straße / Elmshorner Straße / Lämmkenstatt. Die detaillierte Festlegung erfolgt im Zuge der Umsetzungsplanung. Im weiteren Verlauf wird in beiden Richtungen die Glückstädter Straße mit der Haltestelle Brake Kirche befahren. Über die Braker Straße wird der Bahnhof Brake erreicht. Neu ist die Linienführung ab Milser Krug über Sandbrink und Donauschwabenstraße bis zur Endhaltestelle Baumheide (Stadtbahn). Der vor allem während der Hauptverkehrszeiten auftretende Kfz-Stau in der Herforder Straße kann dadurch umfahren werden. Hinzu kommt eine bessere Erschließung der durchfahrenen Wohngebiete entlang des Sandbrinks und der Donauschwabenstraße. Der Fahrplankontakt wird montags bis freitags auf 20 Minuten erhöht.

Linie 33: Milse – Altenhagen – Heepen

Zwischen Milse, Altenhagen und Heepen wird der geltende Linienweg beibehalten. Das auf einen 20-Minuten-Takt verdichtete Angebot wird auf dem Abschnitt Milse (Stadtbahn) – Starke zusammen mit der Linie 251 zu einem 10-Minuten-Takt überlagert. Altenhagen wird somit alle 20 Minuten mit Heepen und Milse verbunden. Von Milse aus besteht ein 10-Minuten-Takt zur Stadtbahnlinie 2. Zur besseren Erschließung des interkommunalen Gewerbegebietes auf Bielefelder Seite ist vorgesehen, den Linienweg ab Milser Straße über Wolfsheide und Hellfeld zu legen. Die heutige Haltestelle Vinner Straße würde dann in der Straße Hellfeld liegen. Die neue Linienführung kann kurzfristig, unabhängig von anderen Maßnahmen, mit Fertigstellung der erforderlichen Infrastruktur erfolgen. Die Endhaltestelle in Heepen liegt am Schulzentrum Am Büscherhof, womit eine bessere und direkte Erschließung der Schulen möglich wird.

Linie 35: Baumheide – Heepen – Oldentrup – Stieghorst – Hillegossen – Sennestadt

Zwischen Baumheide und Sennestadt ersetzt sie die heutige Linie 30. Als Tangentiallinie wird eine Verbindung der östlichen Stadtteile Baumheide, Heepen, Stieghorst, Hillegossen und Sennestadt hergestellt. In Heepen wird der Linienverlauf der ehemaligen Linie 30 beibehalten. Es bestehen Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem Stadtbahnnetz in Baumheide und in Stieghorst bzw. Hillegossen nach Verlängerung der Linie 3 sowie in Sennestadt nach Verlängerung der Stadtbahnlinie

1. Da voraussichtlich nicht alle Stadtbahnanschlüsse bedient werden können, werden im Zuge der Umsetzungsplanung die Anschlussbeziehungen konkretisiert. Es wird ein 20-Minuten-Takt angeboten.

Linie 31, 231: Babenhausen Süd – Schildesche – Baumheide

Mit den beiden zu einem 10-Minuten-Takt überlagerten Linien wird im Norden der erweiterten Innenstadt eine Tangentialverbindung zwischen den Stadtbahnendhaltestellen Babenhausen Süd (Linie 3), Schildesche (Linie 1) und Baumheide (Linie 2) hergestellt. Außerdem wird das Freizeitgebiet Obersee an das Stadtbahnnetz an den Haltestellen Baumheide und Schildesche angebunden.

Linie 23: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Petristraße – Baumheide

Über die Linie 23 besteht über Baumheide, Eckendorfer Straße und Petristraße eine Verbindung in die Bielefelder Innenstadt. Es wird montags bis freitags tagsüber im 10-Minuten-Takt gefahren. Auf dem Abschnitt Baumheide – Petristraße ersetzt sie die heutige Linie 25.

Linie 21: Jahnplatz – Lohbreite – Heeperholz – Hillegosser Straße – Am Alten Bauhof

Linie 22: Jahnplatz – Lohbreite – Heeperholz – Hillegosser Straße – Rote Erde

Mit den Linien 21 und 22 wird eine Hauptverbindung zwischen der Innenstadt und Heepen über die Hillegosser Straße realisiert. Auf der Achse Hillegosser Straße wird durch die Einführung des 10-Minuten-Taktes das Angebot gegenüber heute (Stand März 2020) verdoppelt. Beide Linien verkehren jeweils im 20-Minuten-Takt ab Hassebrock zum Alten Bauhof (Linie 21) und ins Wohngebiet Rote Erde (Linie 22). Damit wird das am Rande und unzureichend erschlossene Wohngebiet mit drei Fahrten pro Stunde an das Heeper Zentrum und die Innenstadt angeschlossen.

Linie 26: Jahnplatz – Bleichstraße – Heepen – Potsdamer Straße – Heeperholz

Eine weitere Hauptverbindung zwischen Heepen und der Innenstadt stellt die Linie 26 dar. Der heutige Linienkorridor aus der Innenstadt wird im Heeper Zentrum von der derzeitigen Endhaltestelle Alter Postweg weiter entlang der Potsdamer Straße bis zum Heeperholz verlängert. Auch in der Potsdamer Straße wird durch den neuen 10-Minuten-Takt das Fahrtenangebot verdoppelt.

Linie 352: Milse – Altenhagen – Elverdissen – Herford

Der Linienvverlauf soll grundsätzlich bestehen bleiben, die Taktung wird auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

Linien 350, 351: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Lohbreite – Heepen – Bad Salzuflen / Leopoldshöhe

Die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof, Jahnplatz und Heepen, sowie weiter nach Leopoldshöhe, Asemissen, Bahnhof Oerlinghausen und Bad Salzuflen wird mit

einer Verdoppelung der Taktfrequenz übernommen. Damit bestehen 4 Fahrten pro Stunde in Richtung Hauptbahnhof Bielefeld und ein 30-Minuten-Takt jeweils in Richtung Asemissen und Bad Salzuflen. Die Direktverbindung von Heepen zum Hauptbahnhof wird somit weiter ausgebaut. Die konkrete Netz- und Angebotsgestaltung erfolgt in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Kreis Lippe. Die Taktung wird auf den SPNV am Bahnhof Oerlinghausen in Asemissen abgestimmt.

Linie 44: Heepen – Oldentrup – Stieghorst – Sieker

Diese Linie ersetzt die Linie 33 zwischen Heepen und Sieker. Zur Erschließung des Wohngebietes Amerkamp wird abweichend vom heutigen Verlauf der Linie 33 ein neuer Verlauf von Lüneburger Str. über Krähenwinkel und der südlichen Hillegosser Straße definiert. Die Verbindung zwischen Hillegosser Straße und Potsdamer Straße erfordert bauliche Maßnahmen für die Einrichtung einer Busschleuse. Am Haltepunkt Oldentrup besteht die Möglichkeit der Verknüpfung mit dem SPNV in Richtung Hauptbahnhof oder Oerlinghausen / Lage. In Stieghorst und Sieker sind Verknüpfungen mit der Stadtbahn möglich.

Linien 369, 370: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Sieker Mitte – Oldentrup – Ubbedissen / Hillegossen

Der Korridor zwischen Hauptbahnhof und Oldentrup / Dingerdissen wird gestärkt. In Ubbedissen sind unterschiedliche Linienwege bis zur neuen Stadtbahnendhaltestelle (Linie 2 oder 3) in Hillegossen vorgesehen. Durch die Überlagerung der beiden Linien 369 und 370, die jeweils im 20-Minuten-Takt verkehren, ergibt sich montags bis freitags tagsüber ein 10-Minuten-Takt auf den gemeinsamen Abschnitten. Damit werden sowohl Oldentrup als auch das Gewerbegebiet Ludwig-Erhard-Allee mit 6 Fahrten pro Stunde an die Innenstadt angebunden. Die Linie 370 erschließt auf ihrem Linienweg zwischen Sieker Mitte und Innenstadt neu die Spindelstraße und Meisenstraße, die 369 befährt weiterhin den Linienweg über Oststraße.

Linie 131: Hillegossen – Ubbedissen – Oldentrup – Stieghorst

Als HVZ-Linie konzipiert verbindet sie vornehmlich die Gewerbegebiete Ludwig-Erhard-Allee und Potsdamer Straße mit den Stadtbahn(end)haltestellen in Hillegossen und Stieghorst, sowie mit dem SPNV am Haltepunkt Oldentrup. Hinzu kommt die Anbindung von Brönninghausen an das ÖPNV-Netz. Der heutige Verlauf durch die Siedlung Auf dem Busch wird von der Linie 369 übernommen.

On Demand Heepen

Für Heepen kann in Milse und Altenhagen als Ersatz für den AST-Verkehr und als Ergänzung zum Linienbusverkehr sowie als Stadtbahn/Bus-Zubringer die Einführung eines On-Demand-Verkehrs realisiert werden, um die flexible, flächendeckende Erschließung schlecht erschlossener Gebiete zu ermöglichen.

Infrastrukturmaßnahmen im Stadtbezirk Heepen

- Errichtung einer Busschleuse zwischen Hillegosser Straße und Potsdamer Straße für die Linie 44.
- Einrichtung einer neuen Endhaltestelle im Gebiet Rote Erde für die Linie 22.
- Einrichtung einer neuen Endhaltestelle im Bereich Glückstädter Straße / Lämmkenstatt für die Linie 30.
- Ausbau der Straßen Hellfeld und Wolfsheide mit der für den Busverkehr erforderlichen Infrastruktur für den neuen Verlauf der Linie 33.

Stadtbezirk Stieghorst

Im Mittelpunkt steht die Verlängerung des Stadtbahnnetzes in Richtung Hillegossen. Mit gutachtlichen Untersuchungen soll in den kommenden Jahren eine Entscheidung über die zu realisierende Linienführung herbeigeführt werden. Zur Auswahl stehen zwei mögliche Korridore: Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 ab Sieker über Detmolder Straße / Lipper Hellweg oder Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 ab Stieghorst. An der zukünftigen Endhaltestelle ist die Verknüpfung der anschließenden Zubringerbuslinien vorzusehen. Im Nahverkehrsplan ist als Endhaltestelle die voraussichtlich maximale Verlängerung bis nach Hillegossen in dem Bereich zwischen Oerlinghauser Straße und Autobahn dargestellt, perspektivisch wird eine Verlängerung nach Ubbedissen untersucht. Betriebliche Zwischenstufen sind durch eine Anpassung des ergänzenden Busnetzes an die dann aktuelle Trassenlage zu berücksichtigen. Mit einem veränderten Liniennetz werden die meisten Wohngebiete in Ubbedissen und Auf dem Busch zukünftig tagsüber im 20-Minuten-Takt bedient. Die Verknüpfung am Bahnhof Oerlinghausen wird auf die Stadtbahn in Hillegossen ausgerichtet.

Linie 32: Sieker – Lipper Hellweg – Hillegossen

Der heutige Linienvverlauf wird übernommen. Die Linie dient der Erschließung des Lipper Hellweges und der Anbindung an das Ortszentrum Hillegossen im 10-Minuten-Takt. Im Falle der Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 in Richtung Hillegossen ist die Linienführung und das Fahrtenangebot unter den neuen Rahmenbedingungen neu zu bewerten und festzulegen. In Hillegossen besteht die Verknüpfung mit der Stadtbahn (Linie 2 oder 3). Die Linienführung wird der jeweiligen betrieblichen Zwischenstufe der Stadtbahnverlängerung angepasst.

Linie 34: Hillegossen – Lämershagen – Oerlinghausen

Die Linie dient nach wie vor einer schnellen Anbindung des Zentrums von Oerlinghausen an die Stadtbahn und damit an die Bielefelder Innenstadt. Es wird ein 20-Minuten-Takt vorgesehen. Der Linienvverlauf ab Hillegossen über Oerlinghauser Straße bis Oerlinghausen Marktplatz wird übernommen. In Hillegossen erfolgt die Verknüpfung mit der verlängerten Stadtbahn (Linie 2 oder 3).

Linie 38: Hillegossen – Ubbedissen – Oerlinghausen Bahnhof

Linie 138: Hillegossen – Ubbedissen – Asemissen – Oerlinghausen Bahnhof

Linie 234: Hillegossen – Ubbedissen – Oerlinghausen Bahnhof – Oerlinghausen Zentrum – Oerlinghausen Süd – Stukenbrock

Das Busnetz zwischen Hillegossen, Ubbedissen und Asemissen (Oerlinghausen Bahnhof) wird neugestaltet. Im Abschnitt Hillegossen (Stadtbahn) – Ubbedissen Kirche wird durch die Überlagerung der Linien 38, 138, 234 und 370 ein 10-Minuten-Takt (7 Fahrten / Stunde) mit Anbindung an die Stadtbahn angeboten. Der Ortsteil Ubbedissen wird über die Achsen Pyrmonter Straße (Linie 138, alle 30 Minuten und Linie 131 in den HVZ alle 30 Minuten) und Bollstraße (Linie 370, alle 20 Minuten) an die Stadtbahn in Hillegossen angebunden. Mit der Linie 370 besteht zudem noch eine neue Verbindung aus dem Gebiet Bollstraße in die Bielefelder Innenstadt. Die Linie 138 übernimmt von der Haltestelle Berkenkamp die Fahrten der derzeitigen Linie 369 über Asemissen bis Oerlinghausen Bahnhof mit der Verknüpfung zum Bahnverkehr in Richtung Lage / Lemgo / Detmold bzw. zum Bielefelder Hauptbahnhof. Zwischen der Stadtbahnendhaltestelle in Hillegossen und dem Bahnhof Oerlinghausen wird mit den Linien 38 und 234 ein 30-Minuten-Takt angeboten. Es wird auch über diese Achse ein Anschluss zu den Zügen am Bahnhof Oerlinghausen gewährleistet. Ab Oerlinghausen Bahnhof bestehen Fahrtmöglichkeiten alle 30 Minuten mit den aufeinander abgestimmten Linie 234 und 239 in Richtung Oerlinghausen Zentrum bzw. weiter in Richtung Stukenbrock (Linie 234, alle 60 Minuten) und Dalbke - Sennestadt (Linien 39 und 239, alle 30 Minuten).

Linie 369: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Sieker Mitte – Oldentrup – Auf dem Busch – Hillegossen

Linie 370: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Martin-Luther-Platz – Oldentrup – Ubbedissen – Hillegossen

Mit den beiden Linien wird zukünftig ein 10-Minuten-Takt zwischen Bielefeld Hauptbahnhof, Jahnplatz, Sieker Mitte und Oldentrup bis zur Haltestelle Auf dem Busch angeboten. Die Linie 369 bedient im 20-Minuten-Takt das Wohngebiet Auf dem Busch und ersetzt dort die heute im 30-Minuten-Takt und nur in Hauptverkehrszeiten montags bis freitags verkehrende Linie 131. Ebenfalls im 20-Minuten-Takt wird die Linie 370 ab Dingerdissen über Bollstraße, Ubbedissen Kirche zur neuen Stadtbahnendhaltestelle in Hillegossen geführt.

Linie 44: Heepen – Oldentrup – Stieghorst – Sieker

Diese Linie ersetzt die Linie 33 zwischen Heepen und Sieker. Am Haltepunkt Oldentrup besteht die Möglichkeit der Verknüpfung mit dem SPNV in Richtung Hauptbahnhof oder Oerlinghausen / Lage. In Stieghorst und Sieker sind Verknüpfungen mit der Stadtbahn möglich. Da voraussichtlich nicht alle Anschlüsse im Verlauf der Linie bedient werden können, werden im Zuge der Umsetzungsplanung die Anschlussbeziehungen konkretisiert. Im Falle der Verlängerung der Stadtbahnlinie

2 in Richtung Stieghorst / Hillegossen kann der Abschnitt Stieghorst Zentrum – Sieker entfallen. In der Zeit vor der Inbetriebnahme einer Stadtbahnverlängerung in Richtung Hillegossen (Stadtbahnvorlaufbetrieb) kann ein 10-Minuten-Takt auf der Achse Stieghorst – Sieker (Detmolder Straße) realisiert werden.

Linie 131: Hillegossen – Ubbedissen – Oldentrup – Stieghorst

Als HVZ-Linie konzipiert verbindet sie vornehmlich die Gewerbegebiete Ludwig-Erhard-Allee und Potsdamer Straße mit den Stadtbahn(end)haltestellen in Hillegossen und Stieghorst. Am Haltepunkt Oldentrup wird die Linie auf die Fahrzeiten des SPNV in Richtung Oerlinghausen / Lage ausgerichtet. In Ubbedissen kann die Linienführung über Pyrmonter Straße oder Bollstraße erfolgen. An der Pyrmonter Straße, am Haltepunkt Ubbedissen, besteht die Möglichkeit einer Verknüpfung mit dem SPNV in Richtung Oerlinghausen / Lage und optional in Richtung Hauptbahnhof.

Linie 35: Baumheide – Heepen – Oldentrup – Stieghorst – Hillegossen – Sennestadt

Zwischen Baumheide und Sennestadt ersetzt sie die Linie 30. Als Tangentiallinie wird eine Verbindung der östlichen Stadtteile Baumheide, Heepen, Stieghorst, Hillegossen und Sennestadt hergestellt. In Stieghorst wird der Linienvverlauf der ehemaligen Linie 30 weitestgehend beibehalten. Mit dem Linienvverlauf über Schneidemühler Straße werden die heutigen Linien 38 und 138 bis Hillegossen Zentrum (Haltestelle Oerlinghauser Straße) ersetzt. Es bestehen Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem Stadtbahnnetz in Baumheide und in Stieghorst bzw. Hillegossen nach Verlängerung der Linie 3 (bzw. Linie 2) sowie in Sennestadt nach Verlängerung der Stadtbahnlinie 1. Da voraussichtlich nicht alle Stadtbahnanschlüsse bedient werden können, werden im Zuge der Umsetzungsplanung die Anschlussbeziehungen konkretisiert. Es wird ein 20-Minuten-Takt angeboten.

Infrastrukturmaßnahmen im Stadtbezirk Stieghorst

Neubau des Verknüpfungspunktes Stadtbahn/Bus in Hillegossen im Zuge der Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 oder 3.

Stadtbezirk Senne

Das Leistungsangebot auf der Achse Windelsbleicher Straße wird zu einer 10 Minuten-Taktfolge ausgebaut. Neu hinzu kommt eine Verbindung von der Haltestelle Rosenhöhe (Stadtbahnanschluss) in Richtung Windelsbleiche, Windflöte und Friedrichsdorf. Mit der Inbetriebnahme der Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 ab Senne in Richtung Sennestadt wird das Busnetz entsprechend (stufenweise) angepasst.

Linie 36: Brackwede Kirche – Brackwede Süd – Senner Straße – Breipohls Hof – Windelsbleiche

Der Linienvverlauf entspricht zwischen Brackwede Kirche und Breipohls Hof dem heutigen Linienweg. Die Linie verbindet Brackwede, Windelsbleiche und das

Schulzenrum Senne im 20-Minuten-Takt. Der Süden von Windelsbleiche (Haltestelle Kirche) wird an das Ortszentrum und an Brackwede Mitte (Hauptstraße) angebunden. Der Abschnitt zwischen Windelsbleiche und Senne über Schillingshof wird von der Linie 45 übernommen, bzw. liegt im Einzugsbereich der verlängerten Stadtbahnlinie 1. In Brackwede besteht Anschluss an die Stadtbahn in Richtung Innenstadt.

Linie 94: Brackwede Bahnhof – Brackwede Kirche - Brackwede Süd – Windelsbleiche – Windflöte

Linie 294: Brackwede Bahnhof – Brackwede Kirche - Brackwede Süd – Windelsbleiche – Eckardtsheim – Sennestadt

Die Linien werden von Brackwede Bahnhof über Hauptstraße, Senner Straße, Südring und Windelbleicher Straße in einem 10-Minuten-Takt bis Windelsbleiche geführt. Im Bereich Senner Straße und Windelsbleicher Straße findet ein Tausch mit der Linie 28 statt. Das Angebot im Bereich Senner Straße und in Windelsbleiche wird somit deutlich verbessert. Von der Haltestelle Busbahnhof Windelsbleiche verkehrt die Linie 94 im 20-Minuten-Takt über Buschkampstraße bis Windflöte. Die Linie 294 fährt ebenfalls im 20-Minuten-Takt über Wilhelmsdorfer Straße über Eckardtsheim nach Sennestadt. Damit wird eine neue direkte Verbindung zwischen Windelsbleiche und Sennestadt geschaffen. In Brackwede besteht Anschluss an die Stadtbahn in Richtung Innenstadt.

Linie 28: Brackwede Kirche – Brackwede Süd – Südwestfeld – Ummeln

Der Linienvorlauf wird weitestgehend übernommen. Sie stellt eine Verbindung zwischen Brackwede, Südwestfeld und Ummeln her. Im Bereich Senner Straße und Windelsbleicher Straße findet ein Tausch mit der Linie 94/294 statt. Das Angebot wird zu einem 20-Minuten-Takt verdichtet. In Brackwede besteht Anschluss an die Stadtbahn in Richtung Innenstadt.

Linie 49: Klinikum Rosenhöhe – Windelsbleiche – Windflöte – Friedrichsdorf – Gütersloh ZOB

Mit der Einführung dieser Linie bis zum Klinikum Rosenhöhe wird der AST-Verkehr ersetzt. Es wird außerdem eine neue Verbindung in Richtung Windflöte, Friedrichsdorf und Gütersloh eingerichtet. An der Haltestelle Rosenhöhe besteht Anschluss an die Stadtbahnlinie 1 in Richtung Innenstadt sowohl vom Klinikum als auch Richtung Windelsbleiche. Des Weiteren wird eine direkte Verbindung zwischen den Schulzentren Rosenhöhe und Senne und Gütersloh eingerichtet. Die Linie verkehrt im -30-Minuten-Takt.

Linie 45: Sieker – Rütli – Schillingshof – Windelsbleiche

Der Bereich zwischen Sieker und Schillingshof wird durch diese Linie neu bedient und schließt somit eine Bedienungslücke. Die Linie verläuft über Osningsstraße und Buschkampstraße. Anschließend wird der Linienvorlauf der heutigen Linie 36 durch das Schillingshofgebiet übernommen. Mit der Endhaltestelle am Schulzentrum Senne wird

eine Anbindung an das Stadtteilzentrum von Windelsbleiche vollzogen, und fährt über das Windelsbleicher Zentrum zum Senner Schulzentrum. Für die Linie ist ein 20-Minuten-Takt vorgesehen. In Sieker besteht Anschluss an die Stadtbahn. Darüber hinaus wird über die verlängerte Stadtbahnlinie 1 (Buschkampstraße) ein attraktiver Anschluss in Richtung Innenstadt realisiert.

On Demand Senne

Im Bezirk Senne kann als Ersatz für den AST-Verkehr und als Ergänzung zum Linienbusverkehr sowie Zubringer zum Bus/Stadtbahnverkehr die Einführung eines On-Demand-Verkehrs (ggf. mit Anschluss an Sennestadt) realisiert werden, um die flexible, flächendeckende Erschließung schlecht erschlossener Gebiete zu verbessern.

Stadtbezirk Sennestadt

Das Busnetz wurde auf einen möglichen Endausbau der Stadtbahnlinie 1 ab Senne Endhaltestelle über Brackweder Straße, Paderborner Straße, Sennestadt Kreuzkirche, Elbeallee bis Senner Hellweg (Württembergischer Allee) ausgerichtet. Nach einer im Jahr 2020 durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden für die Führung der Stadtbahn ab der Haltestelle Kreuzkirche mehrere Varianten definiert. Die genaue Trassenführung in der Sennestadt wird erst nach weiteren gutachterlichen Untersuchungen feststehen. Mit den Ergebnissen dieser Untersuchungen ist in Kürze zu rechnen (Stand: August 2021). Das ergänzende Busnetz ist ggf. anzupassen.

Im Visionsszenario wurde angenommen, dass der gesamte Verlauf der Linie 135 von der heutigen Stadtbahnendhaltestelle Senne bis nach Sennestadt durch die Verlängerung der Stadtbahnlinie ersetzt wird. Die Hauptverknüpfung in Sennestadt zwischen Stadtbahn und Bus erfolgt an der Kreuzkirche. Neben einer allgemeinen Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt, ergeben sich durch die neue Stadtbahntrasse z.T. neue Verbindungen sowohl innerhalb von Sennestadt als auch in die Nachbarkommunen (z.B. nach Verl und Schloß Holte Stukenbrock).

Linie 35: Baumheide – Heepen – Oldentrup – Stieghorst – Rheinallee – Sennestadt

Linie 40: Gewerbegebiet Lämershagener Straße – Rheinallee – Sennestadt

Zwischen Baumheide und Sennestadt ersetzt die Linie 35 die heutige Linie 30. Als Tangentiallinie wird eine Verbindung der östlichen Stadtteile Baumheide, Heepen, Stieghorst, Hillegossen und Sennestadt hergestellt. Es bestehen Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem Stadtbahnnetz in Baumheide und in Stieghorst bzw. Hillegossen nach Verlängerung der Linie 2 oder 3 sowie in Sennestadt nach Verlängerung der Stadtbahnlinie 1. Die Linie 40 verbindet das Gewerbegebiet Lämershagener Straße mit den Wohngebieten der Nordstadt und bildet mit der Linie

35 zwischen Ruhrweg und Kreuzkirche einen 10-Minuten-Takt in der Rheinallee. An der Kreuzkirche besteht Anschluss an die Stadtbahnlinie 1 in Richtung Senne / Brackwede / Innenstadt. Es wird auf beiden Buslinien jeweils ein 20-Minuten-Takt angeboten.

Linie 240: Sennestadt Mitte – Sennestadt Bahnhof

Mit der Linie 240 wird eine Anbindung an den Sennestädter Bahnhof im 30-Minuten-Takt ermöglicht. Eine Verknüpfung dieser Linie mit anderen an der Kreuzkirche endenden Buslinien wird im Zuge der Umsetzungsplanung geprüft und realisiert. Dadurch bestehen Möglichkeiten einer Direktverbindung zwischen dem Bahnhof Sennestadt und der Nordstadt. Die Linie 240 ist auf die Fahrzeiten der Sennebahn ausgerichtet, wodurch ein Anschluss sowohl in Richtung Hauptbahnhof als auch in Richtung Schloß Holte / Paderborn besteht.

Linie 39/239: Hansestraße – Sennestadt Kreuzkirche – Dalbke – Lipperreihe – Oerlinghausen

Durch die Weiterführung der im 20-Minuten-Takt überlagerten Linien von Oerlinghausen über Sennestadt Zentrum ins Gewerbegebiet Hansestraße wird ein Einkaufsschwerpunkt der Sennestadt neu erschlossen.

Linie 47: Stukenbrock – Schloß Holte – Heideblümchen – Sennestadt Süd – Sennestadt

Die im 20-Minuten-Takt verkehrende Linie 47 verbessert die Erreichbarkeit der Südstadt, des Ortsteils Heideblümchen und bietet eine attraktive Verbindung in die beiden benachbarten Stadtteile Stukenbrock und Schloß Holte im Kreis Gütersloh.

Linie 83: Verl – Eckardtsheim – Sennestadt

Im 30-Minuten-Takt wird die Stadt Verl mit dem Sennestädter Zentrum verbunden. Damit wird auch ein neuer attraktiver Anschluss an der Verknüpfungshaltestelle Kreuzkirche an die verlängerte Stadtbahnlinie 1 in Richtung Brackwede und Bielefelder Innenstadt ermöglicht. Am Bahnhof Sennestadt besteht aus Richtung Eckardtsheim ein Anschluss an die Sennebahn in Richtung Hauptbahnhof. In Verl wird der Anschluss an die Buslinie 85 in Richtung Gütersloh angestrebt.

Linie 294: Brackwede Bhf – Brackwede Süd – Windelsbleiche – Eckardtsheim – Sennestadt

Mit der neuen Linie wird eine Tangentialverbindung zwischen den Bezirken Brackwede, Senne und Sennestadt eingerichtet. Damit wird montags bis freitags tagsüber eine Verbindung im 20-Minuten-Takt zwischen Brackwede, Windelsbleiche und Eckardtsheim geschaffen. Auf diesem Abschnitt ersetzt sie die mit einigen Fahrten/Tag nur selten verkehrende Linie 83. Im Abschnitt Sennestadt Kreuzkirche – Eckardtsheim wird die im 30-Minuten-Takt verkehrende Linie 37 ersetzt. Eckardtsheim wird somit im 20-Minuten-Takt an Sennestadt Zentrum angebunden. Linie 294 ist am

Verknüpfungspunkt Kreuzkirche auf die Fahrzeiten der verlängerten Stadtbahnlinie 1 in Richtung Brackwede / Innenstadt ausgerichtet.

On Demand Sennestadt

Seit Ende Oktober 2019 verkehren in verkehrsschwachen Zeiten 8-sitzige Kleinbusse („Anton“) im On-Demand-Verkehr im Stadtbezirk Sennestadt. Die Fahrzeuge können per App oder Telefon zwischen beliebigen Start- und Zielpunkten (bestehende und virtuelle Haltestellen alle 100-200m) abends von ca. 20:30 bis 01 Uhr und sonntags von 9 bis 01Uhr bestellt werden, mit dem Ziel unterschiedliche Fahrtwünsche zu gemeinsamen Fahrten zu bündeln.

Der On-Demand-Verkehr dient als Ersatz für den Sennestädter AST-Verkehr und als Ergänzung sowie Zubringer zum Linienbusverkehr am Sennestadthaus und zum Regionalbahnverkehr am Bahnhof Sennestadt. On-Demand bietet eine flexible, flächendeckende Erschließung schlecht bzw. nicht erschlossener Gebiete Sennestadts zu verkehrsschwachen Zeiten.

Infrastrukturmaßnahmen im Stadtbezirk Sennestadt

- Verknüpfungshaltestelle Sennestadt (Kreuzkirche)
- Um die verbesserten Taktangebote und die neuen Verbindungen der von und nach Sennestadt ein- bzw. ausfahrender Buslinien optimal untereinander und mit der in Richtung Brackwede und der Bielefelder Innenstadt verkehrenden Stadtbahnlinie optimal zu verbinden, ist eine entsprechende Verknüpfungsanlage im Zentrum von Sennestadt umzusetzen. Diese Anlage muss die Leistungsfähigkeit für Rendez-Vous-Umstiege wie Bus zu Bus und Bus zu Stadtbahn aufweisen, sowie Verknüpfungen zu weiteren multimodalen Mobilitätsangeboten ermöglichen. Der Bedarf eines solchen Verknüpfungspunktes ist unabhängig von einer Stadtbahnverlängerung in die Sennestadt vorhanden.
- Neue Endhaltestelle in der Hansestraße für die Buslinien 39/239.
- Infrastrukturmaßnahmen für den Zweirichtungsverkehr der Buslinien in der Eckardtsheimer Straße, Paracelsusweg und Semmelweisweg.

Stadtbezirk Brackwede

Im Stadtbezirk Brackwede liegt der Schwerpunkt der zukünftigen Verkehrsentwicklung des ÖPNV im Ausbau und der Stärkung vorhandener Linien und Angebote. Insbesondere ist die deutlich verbesserte Anbindung des Ortsteils Quelle an die Innenstadt hervorzuheben. Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs Brackwede durch Bedienung durch mehrere Buslinien attraktiver. Der Binnenverkehr wird durch Taktverdichtungen vieler Linien gestärkt. Bis Steinhagen wird von der Buschkampsiedlung eine neue Linie aus dem Brackweder Zentrum eingerichtet.

Linie 28: Brackwede Kirche – Brackwede Süd – Südwestfeld – Ummeln

Der Linienverlauf wird weitestgehend übernommen. Sie stellt eine Verbindung zwischen Brackwede, Südwestfeld und Ummeln her. Im Bereich Senner Straße und Windelsbleicher Straße findet ein Tausch mit der Linie 94/294 statt. Das Angebot wird zu einem 20-Minuten-Takt verdichtet. In Brackwede besteht Anschluss an die Stadtbahn in Richtung Innenstadt.

Linie 36: Brackwede Kirche – Brackwede Süd – Senner Straße – Breipohls Hof – Windelsbleiche

Der Linienverlauf entspricht zwischen Brackwede Kirche und Breipohls Hof dem heutigen Linienweg. Die Linie verbindet Brackwede, Windelsbleiche und das Schulzenrum Senne im 20-Minuten-Takt. Der Süden von Windelsbleiche (Haltestelle Kirche) wird an das Ortszentrum und an Brackwede Mitte (Hauptstraße) angebunden. Der Abschnitt Brackwede Kirche – Sieker wird von der Linie 236 übernommen. In Brackwede besteht Anschluss an die Stadtbahn in Richtung Innenstadt.

Linie 236: Brackwede Kirche – Habichtshöhe – Sieker

Diese Linie ersetzt im 20-Minuten-Takt die Linie 36 auf diesem Abschnitt. Damit besteht auch zukünftig eine Direktverbindung Brackwede – Sieker.

Linie 228: Brackwede Kirche – Gadderbaum – Kunsthalle – Jahnplatz

Die Linie ersetzt zwischen Brackwede Kirche und Jahnplatz die Linie 28 und verbindet Brackwede über Gadderbaum mit der Innenstadt. Das Angebot wird zu einem 10-Minuten erweitert.

Linie 49: Klinikum Rosenhöhe – Windelsbleiche – Windflöte – Friedrichsdorf – Gütersloh ZOB

Mit der Einführung dieser Linie bis zum Klinikum Rosenhöhe wird der AST-Verkehr ersetzt. Es wird außerdem eine neue Verbindung in Richtung Winflöte, Friedrichsdorf und Gütersloh eingerichtet. An der Haltestelle Rosenhöhe besteht Anschluss an die Stadtbahnlinie 1 in Richtung Innenstadt sowohl vom Klinikum als auch auch Richtung Windelsbleiche. Des Weiteren wird eine direkte Verbindung zwischen den Schulzentren Rosenhöhe und Senne und Gütersloh eingerichtet. Die Linie verkehrt im -30-Minuten-Takt.

Linie 94: Brackwede Bahnhof – Brackwede Kirche - Brackwede Süd – Windelsbleiche – Windflöte

Linie 294: Brackwede Bahnhof – Brackwede Kirche - Brackwede Süd – Windelsbleiche – Eckardtsheim – Sennestadt

Die Linien werden von Brackwede Bahnhof über Hauptstraße, Senner Straße, Südring und Windelsbleicher Straße in einem 10-Minuten-Takt bis Windelsbleiche geführt. Es wird eine direkte Verbindung zwischen der Hauptstraße und Brackwede Süd zum Bahnhof Brackwede hergestellt. Im Bereich Senner Straße und Windelsbleicher

Straße findet ein Tausch mit der Linie 28 statt. Das Angebot im Bereich Senner Straße und in Windelsbleiche wird somit deutlich verbessert. Im weiteren Verlauf wird jede zweite Fahrt entweder nach Eckardtsheim und Sennestadt oder zur Windflöte geführt. Damit wird eine neue direkte Verbindung zwischen Brackwede, Windelsbleiche und Sennestadt geschaffen. In Brackwede besteht Anschluss an die Stadtbahn in Richtung Innenstadt.

Linie 123: Brackwede Kirche – IKEA – Brackwede Kirche

Linie 125: Brackwede Kirche – IKEA – Brackwede Bahnhof

Die Linien übernehmen die Feinerschließung im südlichen Brackwede. Zwischen Brackwede Kirche, IKEA und der Haltestelle Hegelstraße ergänzen sich beide Linien zu einem 10-Minuten-Takt. Ab Hegelstraße wird die Linie 123 weiter im 20-Minuten-Takt zur Haltestelle Brackwede Kirche geführt und behält den heutigen Rundverkehr bei. Zwischen Graphiastraße und Brackwede Kirche wird durch Überlagerung mit den Linien 111 und 121 ein 10-Minuten-Takt angeboten. Der Rundkurs der Linie 123 wird zukünftig in beiden Richtungen bedient. Die Linie 125 fährt weiter im 20-Minuten-Takt zum Bahnhof Brackwede und schafft eine neue direkte Verbindung zwischen Brackwede Bahnhof und dem Süden von Brackwede. Im Bereich der Gütersloher Straße zwischen den Haltestellen Brackweder Hof und Kupferhammer werden die Fahrten der Linie 95 ersetzt. In Brackwede (Hauptstraße oder Bahnhof) ist ein Anschluss zur Stadtbahn in Richtung Innenstadt vorgesehen.

Linie 121: Brackwede Kirche – Quelle – Buschkampsiedlung

Linie 111: Brackwede Kirche – Quelle – Buschkampsiedlung - Steinhagen

Die Linien 121 und 111 schaffen eine Verbindung zwischen Brackwede und Quelle im 20-Minuten-Takt. Die Linienführung entspricht die der heutigen Linie 121, es werden alle Fahrten grundsätzlich bis zur Buschkampsiedlung geführt. Im Bereich Brackwede Kirche bis Graphiastraße ergänzen sie sich mit der Linie 123 zum 10-Minuten-Takt. Die Linie 111 wird im 60-Minuten-Takt weiter nach Steinhagen geführt. Diese Linien schaffen eine direkte Verbindung zwischen Brackwede, Quelle und stündlich nach Steinhagen. In Quelle besteht die Möglichkeit mit den Linien 221 und 222 die Innenstadt zu erreichen, so dass zukünftig stündlich eine Verbindung nach Steinhagen gegeben ist. Die heutige Linie 48 wird durch diese Fahrten ersetzt.

Linie 87: Brackwede Bahnhof – Ummeln – Isselhorst – Gütersloh

Die Linie verbindet Gütersloh über Isselhorst und Ummeln mit Bielefeld-Brackwede. Der bestehende Linienverlauf wird übernommen. Sie ersetzt die heutige Linie 95 nach Gütersloh. Der aktuelle 30-Minuten-Takt nach Gütersloh wird beibehalten. Der Abschnitt bis Niederummlen wird zukünftig von der Linie 221 bedient. In Brackwede Bahnhof besteht Anschluss zur Stadtbahn in Richtung Innenstadt.

Linie 221: Jahnplatz – Quelle – Ummeln

Linie 222: Jahnplatz – Quelle

beide Linien übernehmen die Linienführung der Linie 21 vom Jahnplatz bis Quelle und stellen eine Verbindung im 10-Minuten-Takt her. Damit wird das Fahrtenangebot zwischen Quelle und der Innenstadt stark ausgeweitet. Jede zweite Fahrt wird als Linie 221 weiter nach Ummeln geführt und schafft sowohl eine neue tangentielle Verbindung zwischen Quelle und Ummeln als auch eine neue zusätzliche Anbindung an die Innenstadt. Die Linie 221 ersetzt die Fahrten der Linie 95 in der Kasseler Straße und Ummelner Straße bis zur neuen Endhaltestelle Niederummeln.

Linie 88: Hauptbahnhof – Quelle – Steinhagen – Halle

Die Linie verbindet die Bielefelder Innenstadt, Quelle, Steinhagen und Halle miteinander. Sie behält den heutigen Linienweg bei und wird zukünftig zwischen Bielefeld und Steinhagen auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Jede zweite Fahrt wird bis Halle Bahnhof/ZOB verlängert (wie bisher im 60-Minuten-Takt). Anschlüsse an den Schienennahverkehr (SPNV) sind unverändert zu gewährleisten. Die JVA Brackwede wird grundsätzlich mitbedient.

On Demand Brackwede

In Brackwede kann in Waldquelle und Quelle zur flexiblen, flächendeckenden Erschließung schlecht erschlossener Gebiete die Einführung eines On-Demand-Verkehrs realisiert werden. Der Verkehr kann als Ergänzung zum Linienbusverkehr und Zubringer zum Bus-/Stadtbahnverkehr sowie als Ersatz für den AST-Verkehr eingesetzt werden.

Infrastrukturmaßnahmen im Stadtbezirk Brackwede

- Ausbau der Verknüpfungshaltestelle Brackwede Bahnhof, StadtbahnSPNV/Bus).
- Neubau einer Busverbindung (Bustrasse) zwischen Marienfelder Straße und Brockhagener Straße (Heinemannstraße).
- Neue Endhaltestelle Rosenhöhe.
- Neue Endhaltestelle Niederummeln.

Stadtbezirk Gadderbaum

Das Busliniennetz wird übernommen und weiter ausgebaut. Neben Taktverdichtungen wird eine neue Direktverbindung zwischen Bethel und Sieker geschaffen.

Linie 229: Jahnplatz – Kunsthalle – Schildhof

Die Linie 229 ersetzt die Linie 29 auf dem Abschnitt Jahnplatz – Schildhof und wird auf einen durchgängigen 20-Minuten-Takt verdichtet. Sie erschließt somit das Gebiet Schildhof und verbindet es mit der Innenstadt. Des Weiteren ist eine Feinerschließung, ggf. über Langenhagen, zu prüfen. Durch die Taktverdichtung der

Linien 229, 122 und 228 bestehen an der Haltestelle Bethel verbesserte Verknüpfungsoptionen zwischen Schildhof, Gadderbaum und Bethel.

Linie 24: Jahnplatz – Kunsthalle – Tierpark - Hoberge-Uerentrup – Kirchdornberg - Großdornberg

Der Linienverlauf wird mit einem durchgehenden 20-Minuten-Grundtakt übernommen.

Linie 122: Jahnplatz – Kunsthalle – Bethel

Die Linie nimmt den heutigen Linienverlauf (Rundverkehr Bethel) auf und schafft durch die Verlängerung zum Jahnplatz eine neue umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt. Das Angebot wird zu einem 10-Minuten-Takt verdichtet. Durch die Taktverdichtung der Linien 229, 122 und 228 bestehen an der Haltestelle Bethel verbesserte Verknüpfungsoptionen zwischen Schildhof, Gadderbaum und Bethel.

Linie 120: Bethel – Sieker

Die Linie übernimmt in Gadderbaum die Linienführung der heutigen Linie 121 (Führung über den Querllenhofweg). Jedoch wird sie anstatt nach Brackwede nach Sieker geführt und bildet eine neue Tangentialverbindung zwischen Gadderbaum und Sieker im 20-Minuten-Takt. Dort sind Anschlüsse an die Stadtbahn- und Buslinien anzustreben.

Linie 228: Jahnplatz – Kunsthalle - Gadderbaum – Brackwede

Die Linie ersetzt zwischen Brackwede Kirche und Jahnplatz die Linie 28 und verbindet Brackwede über Gadderbaum mit der Innenstadt. Das Angebot wird zu einem 10-Minuten erweitert. Durch die Taktverdichtung der Linien 229, 122 und 228 bestehen an der Haltestelle Bethel verbesserte Verknüpfungsoptionen zwischen Schildhof, Gadderbaum und Bethel.

Linie 88: Hauptbahnhof – Jahnplatz - Quelle – Steinhagen – Halle

Die Linie verbindet die Bielefelder Innenstadt, Quelle, Steinhagen und Halle miteinander. Sie behält den heutigen Linienweg und verkehrt zukünftig zwischen Bielefeld und Steinhagen im 30-Minuten-Takt und weiter im 60-Minuten-Takt bis Halle.

Linie 236: Brackwede Kirche – Habichtshöhe – Sieker

Diese Linie ersetzt im 20-Minuten-Takt die Linie 36 auf diesem Abschnitt. Damit besteht auch zukünftig eine Direktverbindung Brackwede – Sieker.

Infrastrukturmaßnahmen im Stadtbezirk Gadderbaum

Um die Linie 120 in Richtung Sieker führen zu können, ist ein Umbau der Einmündung Quellenhofweg / Bodelschwinghstraße notwendig.

Stadtbezirk Dornberg

Mit der Entwicklung des Wohngebietes Am Poggenpohl wird ein Zubringerverkehr im 10-Minuten-Takt zur Stadtbahnhaltestelle eingerichtet. Ebenfalls neu eingeführt wird

eine Direktverbindung Universität – Babenhausen Süd – Jöllenbeck. Zur Anbindung von Steinhagen und des Twellbachtals an die Universität und die Stadtbahn wird eine neue Linie im 30-Minuten-Takt eingerichtet. Mit einer weiteren neuen Direktverbindung vom Lohmannshof über Großdornberg und Jöllenbeck wird in Herford Eickum der Anschluss zum Herforder Bahnhof und Zentrum ermöglicht. Nach Häger und ggf. Melle-Neuenkirchen wird der Stundentakt ganztägig gefahren.

Linie 24: Jahnplatz – Kunsthalle – Tierpark - Hoberge-Uerentrup – Kirchdornberg - Großdornberg

Der Linienvverlauf wird mit einem durchgehenden 20-Minuten-Grundtakt übernommen.

Linie 224: Universität – Lohmannshof – Twellbachtal – Steinhagen

Mit der neuen Linie wird eine Direktverbindung zwischen Steinhagen und Universität im 30-Minuten-Grundtakt erstellt. Außerdem erfolgt eine Anbindung des Twellbachtals und des Wohngebietes Spandauer Allee über die Haltestellen Lohmannshof oder Universität an die Stadtbahn in Richtung Innenstadt. Zusammen mit der Linie 57 übernimmt sie die Anbindung des Wohngebietes Spandauer Allee an die Stadtbahn in Richtung Innenstadt.

Linie 61: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Stapenhorststraße – Großdornberg – Werther – Halle

Linie 62: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Stapenhorststraße – Großdornberg – Werther – Borgholzhausen

Linie 64: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Stapenhorststraße – Großdornberg – Werther

Die Linien fahren jeweils im 30-Minuten-Takt und ergänzen sich zwischen Hauptbahnhof und Werther zu einem 10-Minuten-Takt. Der Linienvverlauf über Wertherstraße wird übernommen, die Direktverbindung zwischen der Innenstadt und Rudolf-Oetker-Halle bis Großdornberg wird durch den 10-Minuten-Takt weiter gestärkt. Nach der Fertigstellung der notwendigen Infrastruktur ist eine Linienführung über Morgenbreede zu prüfen. Damit wäre eine direkte Anbindung der neuen Hochschuleinrichtungen an die Innenstadt umsetzbar. Mit der Linie 62 wird zwischen Bielefeld und Borgholzhausen und mit der Linie 61 zwischen Bielefeld und Halle das Angebot auf jeweils einen 30-Minuten-Takt verdichtet. An der Haltestelle Bürgerzentrum bestehen Umstiegsmöglichkeiten in Richtung Kirchdornberg und Schröttinghausen.

Linie 57: Universität – Lohmannshof – Großdornberg – Babenhausen Süd

Die Linie erschließt das Gebiet Lohmannshof, Großdornberg und Babenhausen im 20-Minuten-Takt. Zusammen mit der Linie 224 übernimmt sie die Anbindung des Wohngebietes Spandauer Allee an die Stadtbahn in Richtung Innenstadt. Das Neubaugebiet Babenhausen wird einerseits ans Ortszentrum Großdornberg und

andererseits an die Stadtbahn in Richtung Innenstadt am Lohmannshof und in Babenhausen Süd angebunden.

Linie 53: Lohmannshof – Großdornberg – Schröttinghausen – Jöllenbeck – Herford Eickum

Linie 58: Lohmannshof – Großdornberg – Schröttinghausen – Babenhausen Süd

Mit beiden Linien wird eine Verbindung von der Stadtbahn zum Ortszentrum Großdornberg und nach Schröttinghausen hergestellt. Zusammen mit der Linie 53 besteht zwischen Lohmannshof und Schröttinghausen ein 30-Minuten-Takt. Die Linien erschließen Schröttinghausen und verbinden Schröttinghausen mit Großdornberg. Die Linie 53 wird weiter über Jöllenbeck nach Eickum geführt und schafft eine direkte stündliche Verbindung zwischen Eickum, Jöllenbeck und Dornberg. An den Haltestellen Lohmannshof und Babenhausen Süd besteht Anschluss an die Stadtbahn in Richtung Innenstadt.

Linie 58: Lohmannshof – Großdornberg – Schröttinghausen – Babenhausen Süd

Linie 59: Babenhausen Süd – Schröttinghausen – Häger

Zwischen Schröttinghausen und Babenhausen Süd ergänzen sich die Linien 58 und 59 zu einem 30-Minuten-Takt. Die Linie 59 verbindet im 60-Minuten-Takt Häger mit Bielefeld. In Babenhausen Süd besteht für beide Linien Anschluss an die Stadtbahn in Richtung Innenstadt.

Linien 154, 231: Am Poggenpohl - Universität – Babenhausen Süd

Die Linien 154 und 231 stellen eine Verbindung im 10-Minuten-Takt zwischen dem Gebiet Am Poggenpohl und dem Hochschulcampus mit Fachhochschule und der Stadtbahn an der Verknüpfungshaltestelle Universität her. Damit wird über den Stadtbahnanschluss eine schnelle Verbindung in die Innenstadt geschaffen.

Linie 25: Jahnplatz – Schloßhofstraße – Dürerstraße

Der Linienvverlauf und das Fahrtenangebot werden übernommen. Auf einer Teilstrecke im Bereich Brodhagen erfolgt eine Ergänzung durch die Linie 42.

On Demand Dornberg

In Dornberg kann in Schröttinghausen/Deppendorf und Kirchdornberg/Hoberge zur flexiblen, flächendeckenden Erschließung schlecht erschlossener Gebiete die Einführung eines On-Demand-Verkehrs realisiert werden. Der Verkehr kann als Ergänzung zum Linienbusverkehr und Zubringer zum Bus-/Stadtbahnverkehr sowie als Ersatz für den AST-Verkehr eingesetzt werden.

Infrastrukturmaßnahmen im Stadtbezirk Dornberg

- ▶ Neubau der Verknüpfungsanlage Dürerstraße / Schloßhofstraße, für den Umstieg Stadtbahn / Bus.
- ▶ Einrichtung einer Umstiegshaltestelle im Kreuzungsbereich Schröttinghauser Straße / Beckendorfstraße als Umstiegshaltestelle zwischen den Linie 59 und 53.

8.3 Verkehrliche Wirkungen

Mit Hilfe des Verkehrsmodells wurden die Auswirkungen des Visionsszenarios auf die Wahl des Verkehrsmittels ermittelt. Aufgrund der Ausweitung des ÖPNV-Angebotes nimmt in fast allen Räumen der Stadt Bielefeld die Nachfrage im ÖPNV zu (siehe nachstehende Abbildung 67). Die höchsten Zunahmen finden auch hier entlang der Stadtbahnlinien statt.

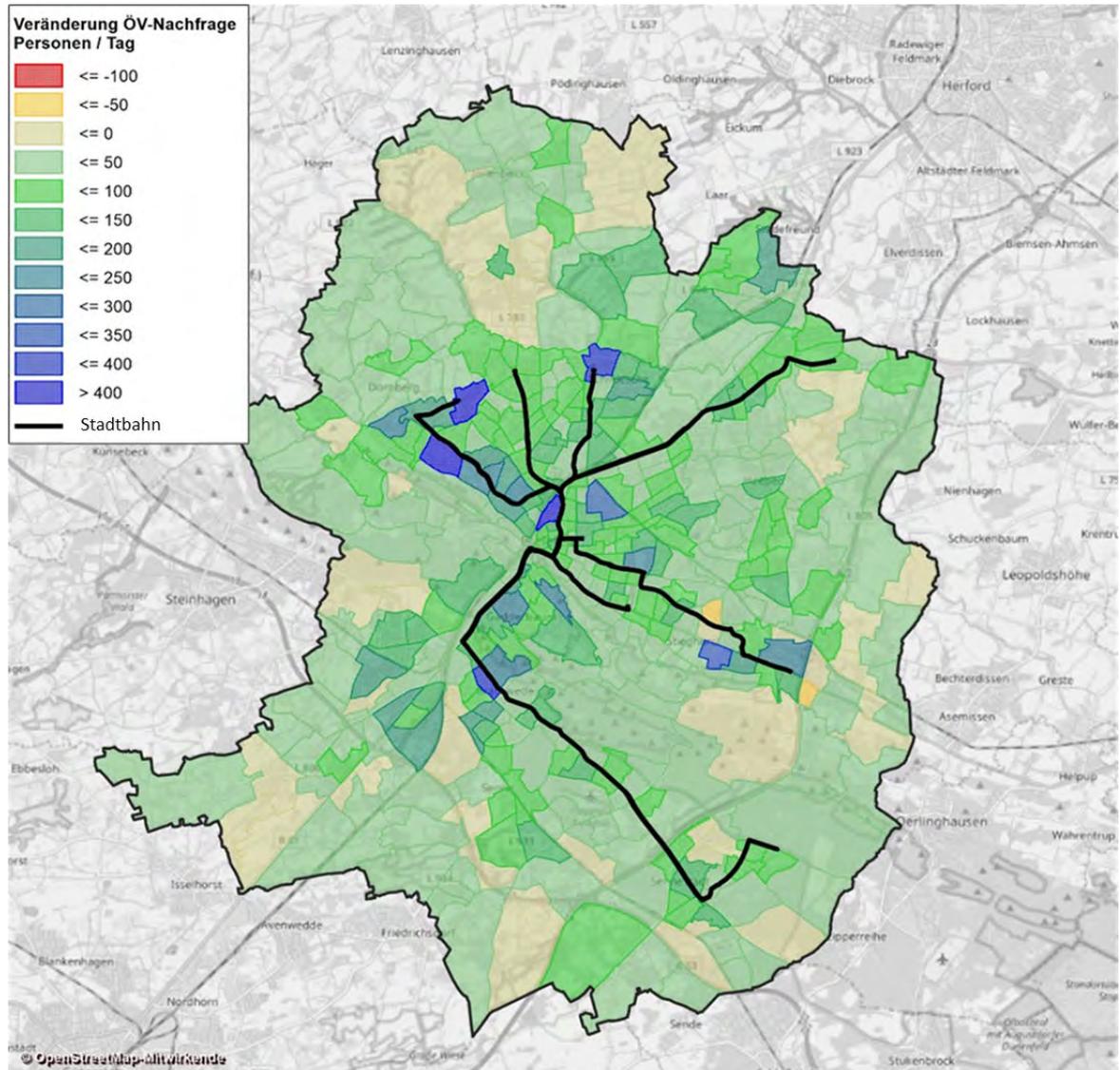


Abbildung 67: Veränderung der ÖV-Nachfrage in Personen am Tag im Visionsszenario in den Verkehrszellen

Bezogen auf die Fahrgastströme zwischen den statistischen Bezirken in Bielefeld, sind die Veränderungen in Abbildung 68 dargestellt.

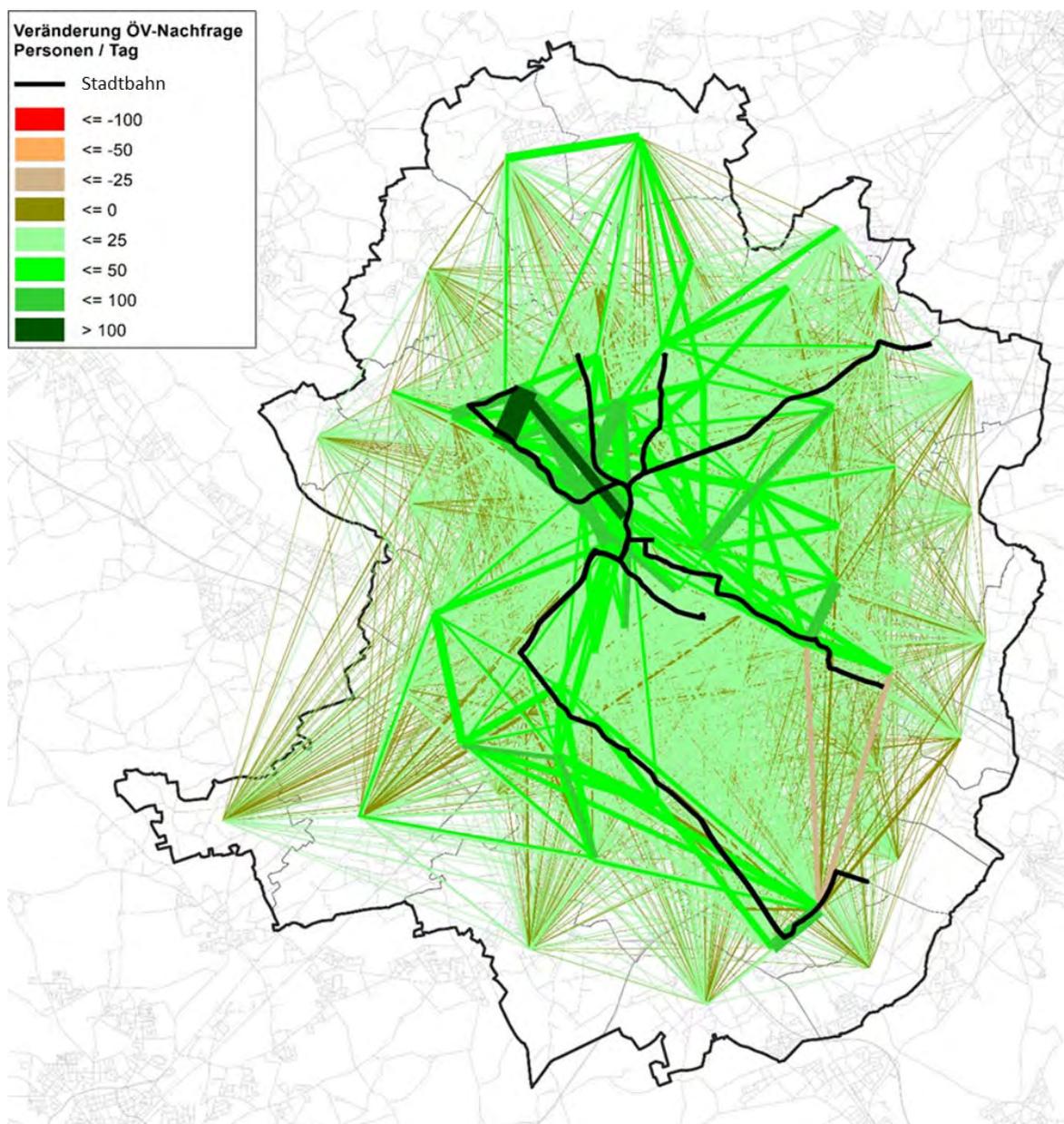


Abbildung 68: Veränderung der ÖV-Nachfrage bei den Fahrgastströmen zwischen den Statistischen Bezirken

Insbesondere bei den Strömen im Bereich der Universität und der weiteren verlängerten Stadtbahnstrecken zeigen sich deutlich Zuwächse. Auch die Ströme innerhalb des westlichen und östlichen Innenstadtbereichs wuchsen an.

Sehr geringe Verluste entstehen auf der Busachse von Sennestadt aus Richtung Stieghorst aufgrund der neuen verbesserten Verbindung von Sennestadt ins Zentrum durch die Verlängerung der Stadtbahnlinie 1.

Ebenso wie für die beiden anderen geprüften Szenarien gilt, dass die Bereiche außerhalb der Stadt deutlich größer modelliert sind, da das Verkehrsmodell für die

Stadt Bielefeld erstellt wurde und wie bereits erläutert gewisse Unsicherheiten beinhaltet. Um die Maßnahmen des Visionsszenarios besser von diesen Effekten im Verkehrsmodell zu trennen, wurden nur die Verkehre mit Bezug zur Stadt Bielefeld betrachtet. Für einen Vergleich der Modal Split Werte wurde als Bezugsgröße die Nachfrage aus dem Verkehrsmodell Analysefall 2017 zu Grunde gelegt. Insgesamt bewirkt das Visionsszenario folgende Veränderungen: Insgesamt ist ein deutlicher Fahrgastzuwachs von 23.000 Fahrgästen (+13%) zu verzeichnen (alle Binnenverkehre und ein- und ausbrechende Verkehre, ausschließlich nur außerhalb der Stadt auftretende Nachfrage).

Für den Modal-Split bedeutet dies aufgrund des heute sehr hohen Anteils des MIV am Gesamtverkehr aber nur eine Änderung von 1,5 Prozentpunkten (siehe Tabelle 41).

Tabelle 41: Veränderungen je Verkehrsmittel im Visionsszenario, Prozentpunkte, Vergleich mit Analysefall 2017

MIV	MIV Mitfahrer	ÖPNV	Fahrrad	Fuß
-0,8	-0,2	+1,5	-0,5	-0,0

Tabelle 41: Veränderungen je Verkehrsmittel im Visionsszenario, Prozentpunkte, Vergleich mit Analysefall 2017

Es ist eine Zunahme um 1,5 Prozentpunkte im ÖPNV-Anteil zu erkennen. Dabei handelt es sich um Verlagerungen von den übrigen Verkehrsmitteln, insbesondere vom MIV, aber auch vom Fahrrad. Die Verlagerungen vom Fußverkehr sind kaum zu verzeichnen. Die stärksten Veränderungen finden in Form von Verlagerungen auf den ÖPNV auf Relationen zwischen dem Stadtbezirk Mitte und den umliegenden Stadtbezirken statt. Dies ist aufgrund der überwiegend radial verlaufenden Stadtbahnlinien und ergänzenden Buslinien mit ihrem stark ausgeweiteten Angebot nachvollziehbar. Insbesondere fällt der große Zuwachs im Bereich der Stadtbahnlinie 4 auf.

8.3 Kostenwirkungen

Bei vollständiger Umsetzung des Konzepts, wie es in Kapitel 8.2 dargestellt ist, ergibt sich insgesamt fast eine Verdoppelung der täglichen Kilometerleistung. Hieraus sind folgende Mehrkosten zu erwarten:

System	Ohnefall (Ist-Zustand)			Mitfall (Visionsszenario)			Veränderung			
	km	Kosten €		km	Kosten €		km	km %	Kosten €	
	Tag	Tag	Jahr	Tag	Tag	Jahr	Tag	Tag	Tag	Jahr
Bus	39.000	102.000	32.753.000	79.000	205.000	65.507.000	40.000	103	103.000	32.754.000
Stadt- bahn	8.000	75.000	23.863.000	14.000	121.000	38.591.000	6.000	75	46.000	14.728.000
Sum- me	47.000	177.000	56.616.000	93.000	326.000	104.098.000	46.000	98	149.000	47.482.000

Tabelle 42: Zu erwartende Mehrleistung und Mehrkosten im Visionsszenario (Kostenstand 2018)

Die Mehraufwände des Visionsszenarios im Busbereich sind aufgrund des im Visionsszenario moderat ausgebauten Stadtbahnnetz deutlich höher als im Maximalszenario. Das liegt auch daran, dass aufgrund der weitreichenden Ausbauten des Stadtbahnnetzes im Maximalszenario viele Buslinien dort deutlich eingekürzt wurden.

Dennoch steht gegenüber dem Status quo ein deutlicher Zuwachs an Betriebskosten um fast das Doppelte gegenüber. Durch den Preisstand 2018 ist jedoch bezogen auf die Umsetzungszeiträume von deutlich größeren jährlichen Betriebskosten auszugehen. Gleichmaßen ist infolge der Corona Pandemie entsprechende Mindereinnahmen im Fahrgastbereich zu rechnen.

Durch den Stadtbahnausbau aber auch durch den Bau zusätzlicher barrierefreier Haltestellen ist auch mit hohen Investitionskosten zu rechnen. Sie werden im Zuge der ersten Prüfungen zu den Stadtbahntrassen zu ermitteln sein.

8.4 Empfehlung

Geprüft wurden mit Hilfe der Modellberechnungen nur die Auswirkungen der genannten Planungen im Bus- und Stadtbahnbereich, keine begleitenden Maßnahmen.

Mit der Umsetzung des Visionsszenarios werden weitreichende Veränderungen im ÖPNV-Angebot stattfinden, die auch von flankierenden Maßnahmen im MIV im Sinne einer nachhaltigen, gleichberechtigten Mobilität begleitet werden müssen.

Da zum jetzigen Zeitpunkt nicht alle Auswirkungen der Maßnahmenpakete und verkehrlichen Entwicklungen im Stadtgebiet voraussehbar sind, muss der Nahverkehrsplan eine Offenheit für Nachjustierungen an einzelnen Linien und flexiblen Angeboten bieten, ohne dass dafür eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans notwendig wird. Der Aufgabenträger behält sich vor, über mögliche Mehr- oder Minderleistungen zu entscheiden. Hierfür sind Begründungen / Nachweise notwendig, beispielsweise festgestellte Kapazitätsengpässe bzw. sehr geringe Nachfrage bei den betroffenen Angeboten oder Gründe in der Stadtentwicklung.

Trotz der hohen Betriebskosten, die durch das Visionsszenario entstehen, ist seine phasenweise Umsetzung unter Berücksichtigung von Fördermittel und der Situation im städtischen Haushalt empfehlenswert. Im Falle des Erreichens des Modal-Split-Zieles durch andere Maßnahmen im innovativen Bereich, sowie im Motorisierten Individualverkehr, ist die Bereitstellung entsprechender Platzkapazitäten im ÖPNV unerlässlich. Dies sollte zeitnah angegangen werden.

Grundsätzlich ist es zum Erreichen der Ziele der Mobilitätsstrategie zielführend, Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und zur Verminderung des MIV parallel anzugehen, um eine zukunftsfähige Mobilität bzw. eine attraktivere Stadtgestaltung zu ermöglichen (push- and pull-Faktoren). Wie aus aktuellen Studien für vergleichbare Städte (zum Beispiel Stuttgart) nachzuweisen ist, können deutlichere Verminderungen des MIV-Anteils im Modal Split am effektivsten erreicht werden, wenn die heute selbstverständliche Nutzung des Pkw für bestimmte Tätigkeiten bzw. Relationen an Attraktivität verliert bzw. attraktive Alternativen mit dem ÖPNV angeboten werden. Dies könnte beispielsweise durch die Ausweisung von P+R-Flächen an Umsteigepunkten zur Stadtbahn erfolgen. Die Schaffung von ÖPNV-Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen und Busspuren etc. beschleunigt im Gegenzug den ÖPNV und schafft eine attraktive Alternative zum zeitraubenden Parksuchverkehr im Innenstadtbereich. Welche Maßnahmen auch immer zur Erreichung der Ziele getroffen werden, müssen vorher entsprechende Kapazitätsreserven und Attraktivitätssteigerungen im ÖPNV bereitgestellt werden, um die notwendige Mobilität zu ermöglichen.

8.5 Fazit

Mit dem Visionsszenario kann der ÖPNV im Sinne der Mobilitätsstrategie vollends weiterentwickelt werden. Neben vielen Stadtbahnnutzerweiterungen und vor allem deutlichen Verbesserungen im Busbereich wird eine erhebliche Attraktivitätssteigerung im städtischen ÖPNV erreicht. Ein Hauptaugenmerk bei der Maßnahmenerstellung liegt somit auch in der Vernetzung aller Verkehrsträger miteinander, sodass eine klare Empfehlung in Richtung solcher Maßnahmen durch den Gutachter gegeben werden kann.

Dennoch ist auch ersichtlich, dass nur mit Maßnahmen im ÖPNV die verkehrspolitischen Ziele alleine nicht erreichbar sind und weitere Anstrengungen im Bereich Rad-

und Fußverkehr sowie dem Motorisierten Individualverkehr angegangen werden müssen. Durch die Änderung im Modal Split mit lediglich 1,5 % im Vergleich zum Status Quo kann dies noch einmal verdeutlicht werden.

9 Umsetzungsstrategie Visionsszenario

Aufbauend auf dem Visionsszenario soll im Folgenden aufgezeigt werden, wie die Umsetzung unter finanziellen und zeitlichen Restriktionen erfolgen kann. Dabei werden alle Maßnahmen (Stadtbahnnetzerweiterung, Verbesserungen im Busbereich sowie allgemeine Maßnahmen) noch einmal benannt und die Umsetzungszeiträume definiert. Zur besseren Einordnung der Wahl der Maßnahmen ist auch die Darstellung des finanziellen Volumens beschrieben.

9.1 Vorgehensweise

Aufbauend auf dem vorgenannten Visionsszenario mit einer Vielzahl an Maßnahmen zur allgemeinen Entwicklung des ÖPNV, der Angebotssteigerungen im Busbereich und den geplanten Maßnahmen im Stadtbahnbereich bei zukünftig zu erwartenden negativen Auswirkungen auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV infolge der Corona Pandemie und der allgemeinen zukünftig geänderten Haushaltssituation bei der Stadt Bielefeld, sollen im nachfolgenden die Umsetzungshorizonte für die Maßnahmen des Visionsszenarios präzisiert und detaillierter dargestellt werden.

Gleichermaßen haben sich durch veränderte bundesweite Rahmenbedingungen im Kontext des Klima- und Umweltschutzes Veränderungen ergeben, sodass die Maßnahmen aus dem Visionsszenario um Maßnahmen im Busbereich und der allgemeinen Mobilität ergänzt werden sollen.

Um jederzeit auf aktuelle Entwicklungen reagieren und entsprechende Fördermöglichkeiten zielgerichtet nutzen zu können, werden die Maßnahmen im Busbereich in 6 Umsetzungsprioritäten gereiht. Die Umsetzungsprioritäten beinhalten dabei unterschiedliche Schwerpunkte in der Entwicklung des städtischen Busnetzes. Die Maßnahmen im Bereich der Stadtbahn und der allgemeinen Entwicklung des ÖPNV werden parallel in die Bearbeitung gebracht.

Auf eine Festlegung fester Umsetzungszeitpunkte, bis auf die Umsetzungspriorität 0 (in 2021) und der Umsetzungspriorität 1 (2022-2024), wird dabei bewusst verzichtet. Aufgrund der o.g. finanziellen Rahmenbedingungen sind die Umsetzungsprioritäten zu Paketen zusammengeführt und werden nacheinander umgesetzt. Dies bedingt eine konkrete Umsetzungsplanung mindestens in einem 3-Jahresrhythmus je Umsetzungspriorität. Gleichermaßen lässt dieses Vorgehen zu, geplante Maßnahmen zum Erhalt der ÖPNV-Infrastruktur (Fahrzeuge, Gebäude, Schienenwege, etc.) und zur Aufrechterhaltung des Status Quo im ÖPNV-Angebot zu berücksichtigen. Das Ziel der Stadt Bielefeld ist es jedoch, die Umsetzungsprioritäten 1-4 entsprechend der Haushaltssituation bis spätestens 2033 umgesetzt zu haben.

9.2 Umsetzung Maßnahmensteckbriefe

Zur Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2030 bedarf es neben dem Ausbau der Stadtbahninfrastruktur und der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV auch flankierende und ergänzenden Maßnahmen im ÖPNV. Dazu wurden in Kapitel 8.2 verschiedene Maßnahmensteckbriefe dargestellt, die die Leitziele der Mobilitätsstrategie aufnehmen und mit Maßnahmen füllen. Im Rahmen der Umsetzungsstrategie sollen demnach folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

Maßnahmenr.	Bezeichnung	Umsetzungsphase	Anmerkung
2.1/1	Neuverknüpfung der Stadtbahn-Linienäste	2021	Bereits zum Fahrplanwechsel 2021 umgesetzt
2.1/5	Definition des Leistungsangebotes des ÖPNV im Bereich der Stadt Bielefeld sowie Darstellung der Betriebszeiten	Ab 2022	siehe Kapitel 9.4
2.1/7	Die Busbeschleunigung des ÖPNV-Netzes in Bielefeld soll weiterhin verbessert werden	Ab 2022	Umsetzung kontinuierlich im Rahmen von Straßenplanungsmaßnahmen und Kombination mit Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept geplant.
2.1/2	Sicherung und Verbesserung der Haltestellen-Ausstattung mit Wetterschutz	Ab 2023	Aufnahme der Verhandlungen mit derzeitigen Dienstleister in 2023 geplant
2.4/3 (inkl. 2.4/1; 2.4/2; 2.4/4; 2.4/7, 2.4/10)	Bereitstellung von Serviceeinrichtungen und –leistungen an nachfragestarken ÖPNV-Verknüpfungspunkten	Ab 2022	Bereits erstelltes umsetzungsorientiertes Konzept für Mobilitätsstationen mit konkreten Maßnahmevorschlägen
2.4/6	Schaffung eines stationsbasierten Carsharingssystems insbesondere an ÖPNV-Haltestellen	Ab 2022	Bereits politisch beschlossenes Carsharingkonzept, mit derzeitiger Vorbereitung der Ausschreibung
2.4/8	Vernetzte Information, Digitalisierung	Ab 2024	Derzeitige Durchführung einer Konzeptstudie für ein Verkehrsleitsystem mit Berücksichtigung der ÖPNV-Belange
2.4/12	Die Versorgung der Fahrgäste mit Mobilfunk ist im gesamten Netz gesichert	kontinuierlich	Die Umsetzung hat bei moBiel bereits begonnen und wird kontinuierlich vorangetrieben
2.4/11	Ausweitung von P+R-Plätzen im Vergleich zum Bestand	ab 2022	Genauere Standortprüfung im Rahmen des MIV-Konzeptes
6.3/1	Alle neuzubeschaffenden Busse im Rahmen der clean-vehicle-Richtlinie haben einen zu 100% lokal emissionsfreien Antrieb	ab 2022	Gültig der Richtlinie spätestens in 2022 zu erwarten. Neubeschaffung von Fahrzeugen erfolgen ab 3. Quartal 2021 nach der Richtlinie

Maßnahmennr.	Bezeichnung	Umsetzungsphase	Anmerkung
6.3/3	Verwendung synthetischer Kraftstoffe	n.n.	Berücksichtigung der Produktentwicklungen und Teilnahme an Pilotprojekten
6.3/4	Verwendung neuer Fortbewegungsmittel im Rahmen der E-Mobilität auf der letzten Meile bzw. Pendelverkehren (On-Demand, E-Roller, etc.)	n.n.	Beobachtung der Möglichkeiten in anderen Regionen mit anschließender Prüfung einer Teilnahme an Pilotprojekten;

Tabelle 43: Übersicht der Umsetzung Maßnahmensteckbriefe

Der Maßnahmensteckbrief 6.3/2 „Einrichtung von Seilbahnverkehren für Alltags- und Freizeitverkehre“ wird vorerst nicht weiterverfolgt, da zuerst die Entwicklungen in anderen Regionen abgewartet werden soll.

9.3 Umsetzung Stadtbahn

Aufbauend auf dem Maßnahmensteckbrief 2.1/1 und damit dem heutigen Stadtbahnnetz entsprechend plant die Stadt Bielefeld eine Erweiterung der Stadtbahninfrastruktur. Neben bereits in Planung befindlichen Maßnahmen sollen auch weitere Netzergänzungen im Rahmen von Machbarkeitsstudie inkl. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung durchgeführt werden. Gemäß den Maßnahmen des Visionsszenarios handelt es sich dabei um:

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verlängerung Linie 4-Dürerstraße		Bau		Betrieb						
Verlängerung Linie 1-Sennestadt	Planung					Bau		Betrieb		
Verlängerung der Stadtbahn nach Hillegossen	MU	Planung ¹				Bau		Betrieb		
Verlängerung der Stadtbahn nach Jöllenbeck		Machbarkeitsstudie		Planung ¹						
Stadtbahnverbindung Linie 3 und Linie 4				Machbarkeitsstudie		Planung ^{1,2}				
Stadtbahnverlängerung nach Senne Süd						Machbarkeitsstudie		Planung ¹		
Stadtbahn Innenstadt-Huberstraße								Machbarkeitsstudie		

Planung¹: Durchführung der Planung nach entsprechendem politischen Beschluss nach der Machbarkeitsstudie (MU)

Planung²: Derzeit wird nur ein Korridor betrachtet, Betrachtung in Kombination mit Siedlungsentwicklung

Abbildung 69. Übersicht Planungen Stadtbahnerweiterungen.

Insgesamt sind somit Stadtbahnerweiterungen vorgesehen, die auf die Gesamtstadt ausstrahlen und im Sinne der Zielerreichung der Mobilitätsstrategie wirken werden. Durch den dargestellten verkehrlichen Nutzen sollten die Verlängerungsmaßnahmen entsprechend der oben dargestellten Reihenfolge angegangen werden. Bei den genannten Investitionskosten ist jedoch noch mit einer entsprechenden Förderung zu rechnen.

9.4 Umsetzung Busnetz

Neben dem Stadtbahnnetz ist das Angebot im Busbereich der wesentliche Faktor zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele. Aufgrund der o.g. finanziellen Rahmenbedingungen wurden die Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung im Busverkehr in Umsetzungsprioritäten eingeteilt. Die Prioritäten berücksichtigen neben den finanziellen Aspekten auch immer die Vorhaltung von Fahrzeugen sowie die Entwicklung im Stadtbahnbereich (sog. Stadtbahnvorlaufmaßnahmen bei Planungsmaßnahmen). Gleichermaßen werden verschiedene Maßnahmen aus dem Visionsszenario in sinnvolle Pakete zusammengefügt. Daraus können sich leichte Anpassungen bezogen auf die Erläuterungen (Kapitel 8) ergeben. Um mögliche (betriebliche) Synergien zu nutzen, sind dabei verschiedene Maßnahmen zu Paketen zusammengeführt und bedingen eine zeitgleiche Umsetzung.

9.4.1 Umsetzungspriorität 0

Mit politischem Beschluss in 2020 wurden bereits Vorlaufmaßnahmen des 3. NVP ausgewählt, die mit dem Fahrplanwechsel zum 01.08.2021 in Betrieb gegangen sind. Dies führte bereits zu folgenden Anpassungen:

Unterschiedliche Taktzeiten auf einigen Buslinien im Tagesverlauf konnten behoben werden. Der montags bis freitags während der beiden Hauptverkehrszeiten (HVZ: 06:00 bis 09:00 und 15:00 bis 18:00 Uhr) geltende dichtere Takt wird außerhalb dieser Zeiten nicht eingehalten. Zu den Normalverkehrszeiten (NVZ: montags bis freitags 09:00 bis 15:00 und 18:00 bis 20:00 Uhr) werden weniger Fahrten angeboten. Dies entspricht nicht den Vorgaben des Anforderungsprofils. Davon betroffen sind folgende Buslinien:

- Linie 24: Sieker – Lohbreite – Seidenstickerhalle – Jahnplatz – Kirchdornberg – Großdornberg Bürgerzentrum. Verbesserung der Taktung in der HVZ: alle 20 Minuten und in der NVZ alle 30 Minuten.
- Linie 29: Baderbach – Lohbreite – Jahnplatz – Schildhof. Verbesserung der Taktung in der HVZ: alle 20 Minuten, NVZ alle 30 Minuten.
- Linie 122: Rundverkehr Bethel. Verbesserung der Taktung in der HVZ: alle 20 Minuten, NVZ alle 30 Minuten.
- Linie 123: Verbesserung der Taktung in der HVZ1 durch Etablierung eines 30 Minuten-Taktes, in der NVZ und HVZ2 alle 20 Minuten.
- Linie 369: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Oldentrup – Ubbedissen – Asemissen, Oerlinghausen Bahnhof. Verbesserung der Taktung in der HVZ: alle 30 Minuten, NVZ alle 60 Minuten.

Mit dem Ziel, die Taktzeiten und somit das Fahrtenangebot zu vereinheitlichen, werden die Taktfolgen der Hauptverkehrszeiten auch auf die Normalverkehrszeiten ausgedehnt. Damit ergeben sich montags bis freitags folgende Änderungen bzw. Angebotsverbesserungen:

Die Linien 24, 29 122 und 123 verkehren tagsüber in HVZ und NVZ durchgehend im 20-Minuten-Takt. Die Linie 369 verkehrt tagsüber in HVZ und NVZ durchgehend im 20-Minuten-Takt. Sonntags wird das Angebot auf einen 60-Minuten-Takt erhöht.

2. Einführung von einheitlichen Takten und attraktiveren Angeboten im Abendverkehr und am Sonntagmorgen

Auf der Grundlage des beschlossenen Anforderungsprofils wurde eine Bestands- und Mängelanalyse der aktuellen Erschließung der Stadtteile in den Abendstunden und am Sonntagmorgen durchgeführt. Es wurde festgestellt, dass in einigen Bezirken zu diesen Zeiten, auch Schwachverkehrszeiten (SVZ: täglich 20:00 bis 01:00 und Sonntagvormittag bis 12:00 Uhr), eine Erschließung über die üblichen Tagesbuslinien nicht erfolgt, sondern mit Anruf-Sammel-Taxen (AST). Dies entspricht nicht den Vorgaben des Anforderungsprofils. Davon betroffen sind u.a. folgende Stadtteile: Quelle, Windelsbleiche / Windflöte, Ubbedissen / Frordissen, Brake. Zur Umsetzung im Jahr 2021 erfolgt die Ausweitung der Bedienungszeiten wie folgt:

Stadtbezirk Brackwede, Stadtteil Quelle:

Die Haupteerschließung und Anbindung an die Innenstadt (Jahnplatz) erfolgt montags bis samstags im 20-Minuten-Takt durch die Buslinie 22. Das Angebot endet derzeit täglich um 20:30 Uhr und beginnt sonntags ca. 13:00 Uhr. In den Zeiten, zu denen die Linie 22 nicht fährt, erfolgt eine Bedienung durch Anruf-Sammel-Taxi (AST). Zukünftig wird Quelle auch nach 20:30 bis Betriebsschluss im 30-Minuten-Takt direkt an die Innenstadt angebunden sein. Der am Sonntag bestehende 30-Minuten-Takt wird ab 9 Uhr eingeführt und bis Betriebsschluss verlängert. Die Bedienung durch AST wird dann dort, wo Busverkehr besteht, eingestellt.

Stadtbezirk Brackwede, Stadtteil Windelsbleiche und Windflöte:

Montags bis freitags erfolgt die Bedienung mit der Linie 94 im 20-Minuten-Takt. Samstags wird im 30-Minuten-Takt gefahren. Täglich ab ca. 20 Uhr verkehrt die Linie 94 nur noch im Stundentakt. Zukünftig ist für die Linie 94 zwischen Brackwede und Windflöte täglich ein 30-Minuten-Takt ab ca. 20 Uhr bis Betriebsschluss vorgesehen. An Sonntagen wird ganztägig im 30-Minuten-Takt gefahren.

Stadtbezirk Stieghorst, Stadtteil Ubbedissen / Frordissen:

Montags bis samstags wird das Siedlungsgebiet entlang der Bollstraße (Ubbedissen / Frordissen) durch die Linie 138 bis ca. 21 Uhr im 30-Minuten-Takt bedient. An Sonntagen wird ab ca. 13 Uhr bis ca. 21 Uhr ein Stundentakt angeboten. Täglich ab ca. 20 Uhr erfolgt eine Bedienung durch AST. Zukünftig wird der 60-Minuten-Takt ab ca. 21 Uhr täglich bis Betriebsschluss ausgeweitet. An Sonntagen wird im 60-Minuten-Takt von ca. 9 Uhr bis Betriebsschluss gefahren. Die AST-Fahrten werden dann dort wo Busverkehr besteht, eingestellt.

3. Behebung von Erschließungslücken - Erschließung des Siedlungsgebietes Auf dem Busch

Das Siedlungsgebiet Auf dem Busch wird derzeit von der Buslinie 131 erschlossen. Diese verkehrt nur montags bis freitags zu den beiden Hauptverkehrszeiten (6 bis 8 Uhr und 14:30 bis 17:30 Uhr). Sie verbindet das Gebiet mit der Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 3 in Stieghorst. Hinzu kommt die Linie 369, die entlang der Dingerdisser Straße mit der Haltestelle Auf dem Busch eine periphere und unzureichende Anbindung darstellt. Sie verkehrt montags bis freitags meistens im 30-Minuten-Takt, samstags im 60-Minuten-Takt und an Sonntagen alle 2 Stunden.

Mit dem Fahrplanwechsel im Jahr 2021 ist eine durchgehende Bedienung für das Wohngebiet Auf dem Busch vorgesehen. Montags bis sonntags wird der 60-Minuten-Takt in der HVZ und NVZ angeboten. Die Führung der Linie 369 durch die Straße Auf dem Busch wird nicht befürwortet, da dadurch die Erschließung von Dingerdissen entfallen würde. Mit dem schon bekannten Angebot der Linie 131 wird neben dem Stadtbahnanschluss in Stieghorst auch eine Verbindung zum Einkaufszentrum in Hillegossen geschaffen.

4. Freizeitverkehr Obersee

Aufgrund der hohen Besucherzahlen und der begrenzten Anzahl von Parkplätzen im Freizeitgebiet Obersee, wird an Samstagen und Sonn- und Feiertagen ein sogenannter „Schönwetterbus“ eingesetzt. Dieser verkehrt tagsüber zwischen der Stadtbahnendhaltestelle Schildesche, dem Obersee und Baumheide. Es besteht ein Anschluss zu/von Stadtbahn. Die Einsatzzeiten und -tage werden in Abhängigkeit der Nachfrage festgelegt und kurzfristig wie bereits bekannt vom „Schönwetterbus“ zum Olderdisser Tierpark bekanntgegeben.

9.4.2 Umsetzungspriorität 1

In dieser Umsetzungspriorität, die im Zeitraum von 2022 bis einschl. 2024 abgeschlossen sein soll, liegt ein sehr hohes Augenmerk auf der Stärkung des ÖPNV in Tagesrandlagen (Taktverdichtungen in der SVZ), als auch Maßnahmen, mit Förderaussicht, zur Attraktivitätssteigerung in den Bereichen Senne und Sennestadt. Weiterhin sollen mit sehr hoher Priorität zwei Schnellbusverbindungen nach Enger/Spence und Verl in Betrieb genommen werden.

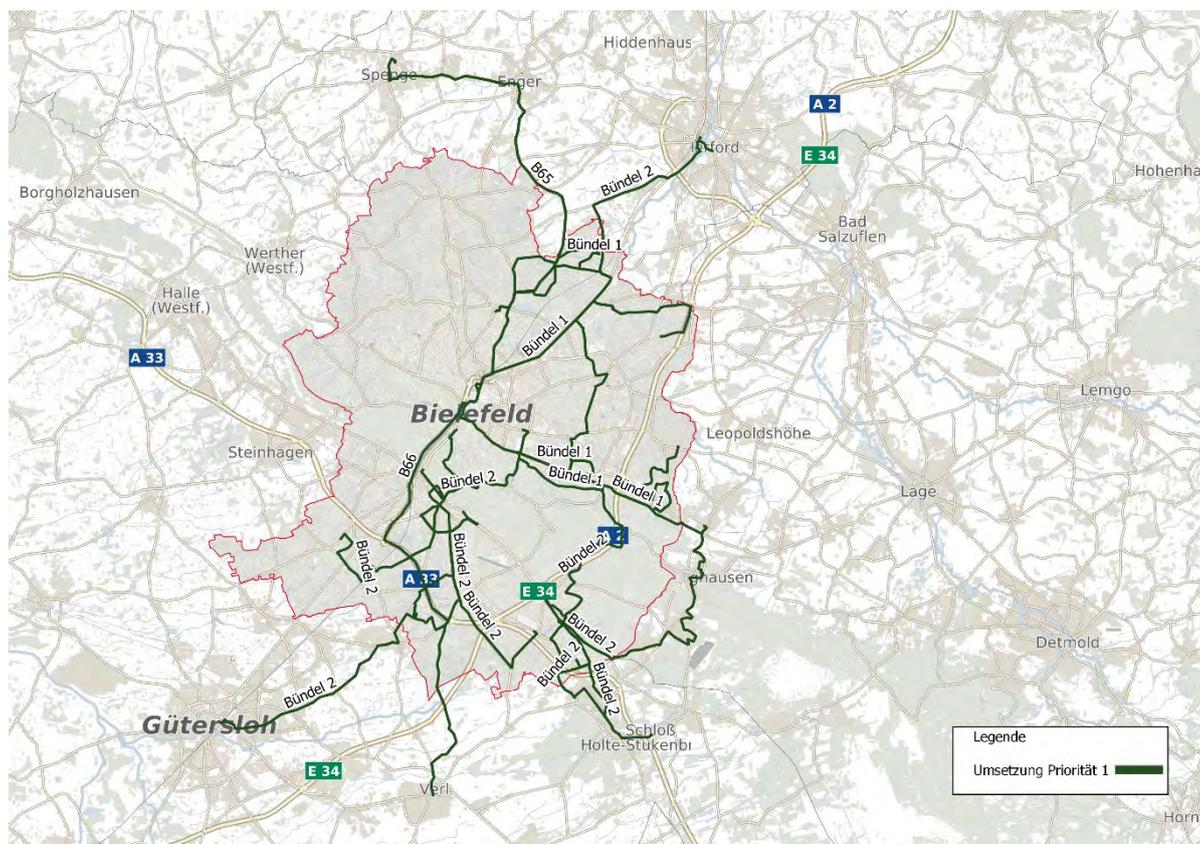


Abbildung 70. Darstellung der Maßnahmen im Umsetzungsriorität 1.

Die Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung im Bereich Senne und Sennestadt haben sich aus der in 2020 durchgeführten Bürgerbeteiligung rund um die Mobilitätslinie (Stadtbahnverlängerung nach Senne/Sennestadt) ergeben und könnten ggf. durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bis zu 3 Jahren gefördert werden. Bei einer entsprechenden Förderung ist die betriebliche Umsetzung gemäß den Förderbestimmungen in 2022 geplant. Mit Ablauf des Förderzeitraums bleibt das vorhandene Angebot bestehen und wird vollständig durch die Stadt Bielefeld abzüglich möglicher Einnahmen finanziert. Die Antragsstellung erfolgt bereits in 2021. Bei einem negativen Bescheid ist noch einmal über die Ausgestaltung des Bündels neu zu entscheiden.

Die Maßnahmen zur Etablierung von Schnellbussen unterliegen einer Förderung des NWL (Nahverkehr Westfalen-Lippe) und dienen zur Attraktivierung von Städten ohne eigenen Schienenanschluss. Gemäß den Leitzielen aus der Mobilitätsstrategie wird das Angebot auch nach Auslaufen einer Förderung von der Stadt Bielefeld und den jeweiligen Nachbargaufgabenträgern abzüglich möglicher Einnahmen finanziert.

Aufbauend auf den o.g. Maßnahmenpaketen ist zum nächsten Fahrplanwechsel im Sommer 2022 das Bündel 1 umzusetzen. Parallel dazu werden die Arbeiten am Bündel 2 durchgeführt, sodass eine Umsetzung ebenfalls in 2022 angestrebt wird. Die Umsetzung des Maßnahmenpaket B65 ist für das 1. Quartal 2022 vorgesehen. Die Betriebsaufnahme der Maßnahme B66 ist für die zweite Jahreshälfte 2022 anvisiert.

9.4.2.1 Maßnahmenpaket Bündel 1

- ▶ Linie 38: Stieghorst – Hillegossen – Ubbedissen – Oerlinghausen Bahnhof

Es sind keine weiteren Änderungen zu Kapitel 8.2.3.2 erfolgt

- ▶ Linie 138: Stieghorst – Hillegossen – Ubbedissen

Die Linie 138 wird täglich in der SVZ bis Betriebsschluss auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet. An Sonn- und Feiertagen wird ab Betriebsbeginn ein 15-Minuten-Takt angeboten. Dadurch besteht für jede Fahrt der Stadtbahnlinie 4 an der Endhaltestelle Stieghorst ein Anschluss in Richtung Hillegossen und Ubbedissen. Mit der Linie 38 wird zusätzlich sonntags vormittags ein Zubringer zu den regionalbahnen in Richtung Lemgo und Detmold realisiert. Somit wird die Achse Stieghorst – Hillegossen – Ubbedissen Kirche vollständig in Stadtbahnqualität bedient.

- ▶ Linie 32: Sieker – Lipper Hellweg – Hillegossen – Auf dem Busch – Potsdamer Straße – Oldentrup – Stieghorst

Täglich in der SVZ und an Sonn- und Feiertagen vormittags wird Stundentakt eingeführt. Damit werden die Bereiche entlang des Lipper Hellweges, Hillegossen, Auf dem Busch und Oldentrup zusätzlich im Linienverkehr erschlossen. An den Endhaltestellen Sieker und Stieghorst bestehen Anschlüsse zu den Stadtbahnlinien 2 und 4.

- ▶ Linie 51: Schildesche – Brake – Milse

Die bestehende AST-Bedienung in Brake zur SVZ und an Sonn- und Feiertagen vormittags wird durch einen Linienverkehr im Stundentakt abgelöst. Die Linie 51 verkehrt somit täglich in den Abendstunden bis betriebsschluss und sonntags bereits ab Betriebsbeginn. An den Endhaltestellen Schildesche und Milse besteht Anschluss zu den Stadtbahnlinien 1 und 2.

- ▶ Linie 2: Sieker – Jahnplatz – Baumheide – Milse – Altenhagen

Der noch bestehende 30-Minuten-Takt ab ca. 23 Uhr wird täglich auf einen 15-Minuten-Takt bis Betriebsschluss verdichtet.

9.4.2.2 Maßnahmenpaket Bündel 2

- ▶ Linie 101: Schildesche – Blackenfeld – Braker Straße – Stedefreunder Straße – Herford Bahnhof – Herford Alter Markt

Zur Stärkung der Bedienungssachse Schildesche – Blackenfeld - Brake Mitte wird die Linie 101 auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Zwischen Brake und Herford wird weiterhin ein 60-Minuten-Takt angeboten. Jede zweite Fahrt endet zukünftig im Bereich Stedefreunder Straße / Lämmkenstatt. An der Endhaltestelle Schildesche besteht Anschluss zur Stadtbahnlinie 1.

Verdichtung der Fahrtenangebote und Neustrukturierung des Liniennetzes in Windelsbleiche, Windflöte, Schillingshof und Buschkamp. Die Linie 28 erfährt dabei einen geänderten Linienvorlauf: *Jahnplatz – Gadderbaum – Brackwede Kirche – Windelsbleicher Straße – Südwestfeld - Ummeln*

Die ansonsten unveränderte Linie wird in Brackwede zwischen Brackwede Kirche und Südring über Windelsbleicher Straße geführt und ersetzt dort die Linie 94.

Der Linienvverlauf der Linie 36: Sieker – Brackwede Kirche – AquaWede – Okapiweg – Breipohls Hof – Schulzentrum Senne – Buschkampstraße – Eiserner Anton – Sieker. Als Ringlinie konzipiert übernimmt sie mehrere Funktionen:

Tangentialverbindung Sieker – Brackwede Kirche

Anbindung der Wohnbereiche Okapiweg und Breipohls Hof an das Versorgungszentrum Brackwede und Windelsbleiche

Erschließung des Wohngebietes im Bereich Windelsbleiche Kirche und Anbindung an das Versorgungszentrum Windelsbleiche

Tangentialverbindung Windelsbleiche – Sieker und Bedienung des Naherholungsgebietes am Eisernen Anton

Direktverbindung von Sieker zum Haltepunkt Windelsbleiche der Sennebahn mit Anschluss zu den Zügen in Richtung Paderborn.

Der nicht mehr von der Linie 36 bediente Abschnitt zwischen Windelsbleiche und Senne Stadtbahn über Schillingshof wird von der Linie 294 übernommen. Mit der neuen Linienführung über den Eisernen Anton und Rütli wird erstmalig nach Naherholungsgebiet erschlossen. An den Haltestellen Sieker und Brackwede Kirche bestehen Anschlüsse zu den Stadtbahnlinien 2 und 1.

► Linie 94: Brackwede Kirche – Senner Straße – Windelsbleicher Straße – Busbahnhof Windelsbleiche - Windflöte

► Linie 294: Brackwede Kirche – Senner Straße – Windelsbleicher Straße – Busbahnhof Windelsbleiche – Schillingshof – Max-Planck-Straße – Senne Stadtbahn

Die Bedienung der Relation Brackwede Kirche – Busbahnhof Windelsbleiche wird durch die beiden im 20-Minuten-Takt verkehrenden Linien auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet. Der Linienvverlauf erfolgt im Tausch mit der Linie 28 über den nachfragestärkeren Abschnitt der Senner Straße zwischen Brackwede Kirche und Südring. Mit der Linie 294 wird die Strecke zwischen Schillingshof und der Endhaltestelle Senne von der Linie 36 übernommen und das Angebot auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. Der Abschnitt Windflöte – Friedrichsdorf – Gütersloh ZOB wird von der neuen Linie 49 bedient. An den Endhaltestellen Brackwede Kirche und Senne bestehen Anschlüsse zur Stadtbahnlinie 1.

► Linie 49: Rosenhöhe – Senne Stadtbahn – Senne Bahnhof – Windflöte – Friedrichsdorf – Gütersloh ZOB

Die neue Linie 49 ersetzt die Fahrten der heutigen Linie 94 zwischen Windflöte, Friedrichsdorf und Gütersloh ZOB. Der heutige 20/40-Minuten-takt wird zukünftig durch einen 30-Minuten-Takt ersetzt. Die Anbindung an die Stadtbahnlinie 1 erfolgt zukünftig

an der Endhaltestelle Senne Stadtbahn. Unter der Voraussetzung, dass die Durchfahrt und Wendemöglichkeit am Krankenhaus gegeben sind, wird durch diese Linie eine direkte Anbindung an die Stadtbahnhaltestelle Rosenhöhe möglich.

- Umstellung eines Linienabschnittes in Sennestadt Süd auf On Demand-Verkehr auf der Linie 30: Brake – Baumheide – Heepen – Stieghorst – Lämershagen – Sennestadthaus – Sennestadt Bahnhof

Der südliche Abschnitt der Linie 30 zwischen Sennestadthaus und der Endhaltestelle Heideblümchen wird auf On Demand-Bedienung umgestellt. Durch das flexible Angebot ist vor allem in den Tagesrandlagen eine erweiterte Bedienung sichergestellt. Ab Sennestadthaus wird die Linie zum Bahnhof Sennestadt geführt und stellt somit im 30-Minuten-Takt eine Verbindung zu den Zügen der Sennebahn her. Auf diesem Abschnitt ersetzt sie die Fahrten der Linien 46 und 47. Im weiteren Verlauf wird die Linie 30 nicht verändert.

- Änderung des Linienvlaufes Linie 39: Sennestadthaus – Sprungbachstraße – Dalbke – Lipperreihe – Oerlinghausen – Oerlinghausen Bahnhof

Der Linienvweg wird von der Paderborner Straße auf die Sprungbachstraße und Morsestraße verlegt. Zusammen mit den Linie 46 und 47 wird das Fahrtenangebot zwischen Sennestadthaus und Dalbke erhöht. Am Sennestadthaus besteht Anschluss in Richtung Senne Stadtbahn mit der Linie 135.

- Änderung des Linienvlaufes Linie 46: Sennestadthaus – Sprungbachstraße – Dalbke – Heideblümchen – Schloß Holte Bahnhof

Die Fahrten zwischen Bahnhof Sennestadt und Sennestadthaus werden von der Linie 30 übernommen. Das Fahrtenangebot im Abschnitt Sennestadthaus – Dalbke wird durch die Überlagerung mit den Linien 39 und 47 erhöht. Am Sennestadthaus besteht Anschluss in Richtung Senne Stadtbahn mit der Linie 135.

- Änderung des Linienvlaufes Linie 47: Sennestadthaus – Sprungbachstraße – Dalbke – Heideblümchen – Schloß Holte Bahnhof

Die Fahrten zwischen Bahnhof Sennestadt und Sennestadthaus werden von der Linie 30 übernommen. Das Fahrtenangebot im Abschnitt Sennestadthaus – Dalbke wird durch die Überlagerung mit den Linien 39 und 46 erhöht. Der Entfall der Linie 30 zwischen Sennestadthaus und Heideblümchen wird auf diesem Abschnitt durch eine Taktverdichtung auf 30 Minuten kompensiert. Am Sennestadthaus besteht Anschluss in Richtung Senne Stadtbahn mit der Linie 135, in Schloß Holte an die Züge der Sennebahn.

- Maßnahmen im Rahmen des Förderprojektes des BMVI: „Modellprojekt für Bielefeld: SuburBiel – klimafreundlich mobil & gut vernetzt im suburbanen Raum Bielefelds“

In zwei suburbanen Modellräumen sollen Maßnahmen umgesetzt werden, welche sich auf Angebotsoffensiven zur besseren Erschließung/Vernetzung zwischen Stadtbahn, Bus und On-Demand-Verkehr beziehen. Das Ziel des Modellprojektes ist es,

den ÖPNV und die ergänzenden Verkehrsmittel im Zusammenspiel zu stärken, um ein verändertes Mobilitätsverhalten zugunsten des ÖPNV zu erreichen. Das Projekt gliedert sich in drei Teilprojekte: Teilprojekt 1 "On-Demand-Offensive", Teilprojekt 2 "Qualitäts- und Innovationssprung im Busverkehr" und Teilprojekt 3 "Mobilitätsinitiative für Betriebe", welche einen Beitrag zur Erhöhung des Modal Split für den Umweltverbund leisten sollen.

► Teilprojekt 1 „On-Demand-Offensive“

Der bestehende On-Demand-Verkehr „Anton“ umfasst derzeit in den Betriebsgebieten Jöllenbeck/ Theesen/Vilsendorf/Brake ein zeitlich begrenztes Tagesangebot von montags bis freitags zwischen 9 und 18 Uhr sowie in Sennestadt/Eckardtshiem im abendlichen Schwachlastverkehr sowie am Sonntag. Die Maßnahmen der On-Demand-Offensive im Modellprojekt sehen vor, Anton zu einem umfassenden Regelbetrieb als vollumfassendes On-Demand-Angebot von montags bis sonntags ganztägig von 9 bis 1 Uhr mit Erweiterung um den Stadtteil Senne im Süden zu entwickeln. Teilprojekt 2 „Qualitäts- und Innovationssprung im Busverkehr“

Durch eine deutlich verbesserte Erschließungs- und Verbindungsqualität im Busbereich mit einem optimierten ÖPNV-Angebot in beiden Modellräumen wird ein Qualitätssprung im ÖPNV erzielt. Die Maßnahmen beinhalten die „Zeitliche und räumliche Angebotsverbesserungen auf bestehenden Hauptlinien“, die „Einführung neuer Linienverbindungen“ sowie ein „Test zur Flexibilisierung/Digitalisierung einer Linienfahrt“. Das Teilprojekt umfasst folgende Maßnahmen, die für den Busverkehr relevant sind:

9.4.2.3 Maßnahmenpaket B65 – Schnellbusverbindungen nach Enger/Spenge

Linie Bielefeld Hauptbahnhof – Enger – Westerenger – Spenge

Als Ergänzung des bestehenden Angebotes wird im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger Kreis Herford eine neue Direktverbindung zwischen Spenge, Westerenger, Enger und Bielefeld eingeführt. Die Linie wird im Stundentakt montags bis freitags zwischen 6 und 20 Uhr und an Samstagen zwischen 9 und 18 Uhr verkehren. Am Hauptbahnhof Bielefeld besteht Anschluss an die Züge des Nahverkehrs in Richtung Gütersloh, Rheda-Wiedenbrück und Hamm. Eine optionale Verlängerung bis zum Jahnplatz ist noch zu prüfen.

9.4.2.4 Maßnahmenpaket B66 – Schnellbusverbindungen nach Verl

Linie Bielefeld Hauptbahnhof - Verl

Die derzeit durch einige Fahrten bediente Relation Bielefeld – Verl (Linien 80.2 und 83) wird durch die neue Schnellbusverbindung deutlich aufgewertet. Die Linie verkehrt ab Hauptbahnhof über Jahnplatz ohne weiteren Halt auf direktem Weg nach Verl. Angeboten werden Fahrten im Stundentakt montags bis freitags von 6 bis 20 Uhr und an

Samstagen von 9 bis 18 Uhr. Am Hauptbahnhof Bielefeld besteht Anschluss an die Züge des Nahverkehrs in Richtung Herford, Minden.

9.4.3 Umsetzungspriorität 2

In der Umsetzungspriorität 2 sollen Maßnahmenpakete umgesetzt werden, die zur einer Taktverdichtung im Kontext der Stadtbahnlinien 1, 2 und 3 stehen, sowie Erschließungslücken gemäß 2. NVP schließen. Weiterhin ist die Etablierung eines hochwertigen Busangebotes in der östlichen Innenstadt vorgesehen, sowie die Umsetzung verschiedener politischer Beschlüsse. Die zeitliche Umsetzung ist im Anschluss an Umsetzungspriorität 1 geplant und erfolgt in Abhängigkeit der jeweils aktuellen Haushaltssituation der Stadt Bielefeld. Aufgrund der zu erwarteten finanziellen Volumen ist keine zeitliche Abschätzung der kompletten Umsetzung zu nennen.

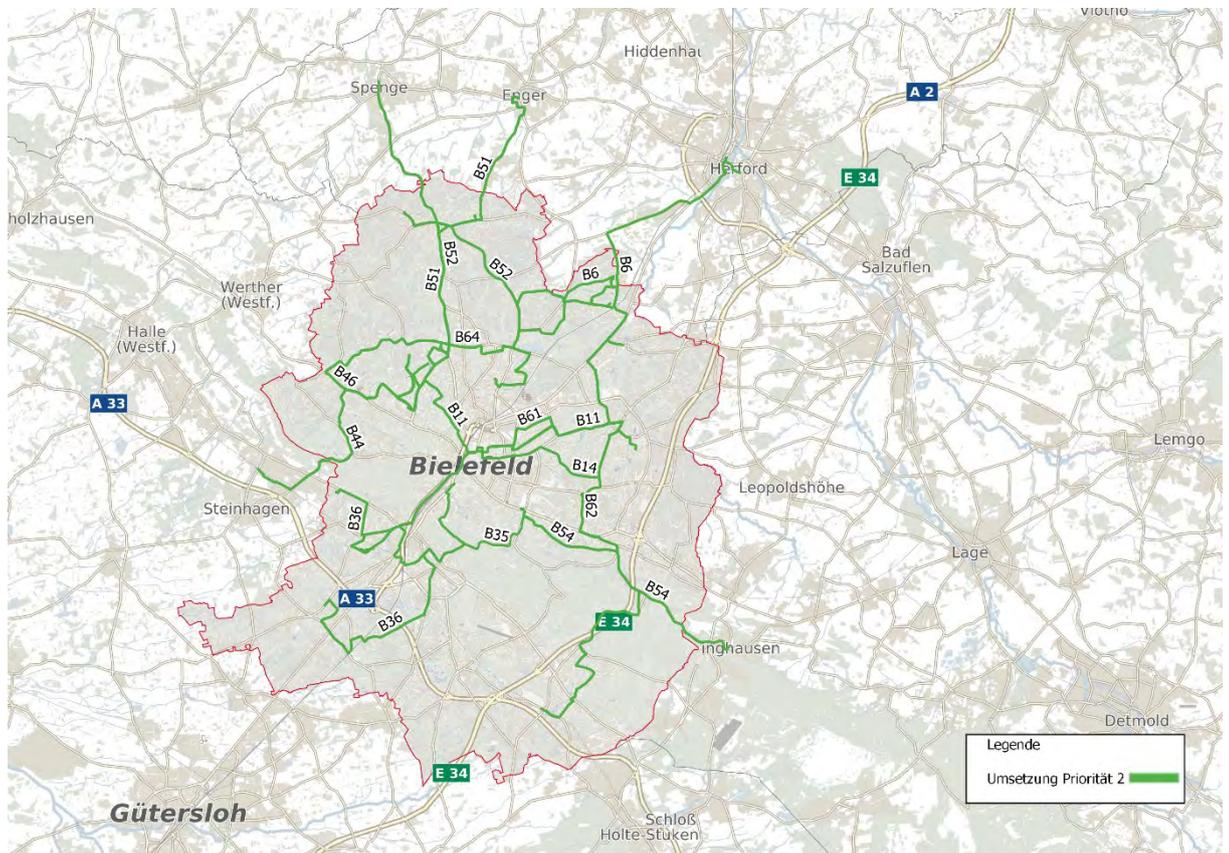


Abbildung 71. Darstellung der Maßnahmen im Umsetzungspriorität 2.

9.4.3.1 Maßnahmenpaket B51 – Taktverdichtung Anschluss Stadtbahnlinie 3 Babenhausen Süd auf einen 30-Minuten-Takt

Die Verbindung Babenhausen Süd - Theesen - Jöllenbeck Dorf wird in der Stadtbahnqualität bedient (jede Busfahrt hat Anschluss zur Stadtbahn und umgekehrt); ggf. Verknüpfung mit Kurzfahrten Linie 155 zwischen Jöllenbeck Dorf - Vilsendorf - Schildesche möglich. Die Änderungen betreffen konkret die Linien:

- ▶ Linie 54: Babenhausen Süd - Theesen - Jöllenbeck Dorf - Enger
- ▶ Linie 154: Babenhausen Süd - Theesen - Jöllenbeck Dorf – Oberlohmannshof
- ▶ Linie 154: Babenhausen Süd - Theesen - Jöllenbeck Dorf

9.4.3.2 Maßnahmenpaket B52 – Taktverdichtung Anschluss Stadtbahnlinie 1 Schildesche auf einen 30-Minuten-Takt

Die Verbindung Schildesche - Vilsendorf - Jöllenbeck Dorf wird in der Stadtbahnqualität bedient (jede Busfahrt hat Anschluss zur Stadtbahn und umgekehrt); ggf. Verknüpfung mit Kurzfahrten Linie 154 zwischen Babenhausen Süd – Theesen - Jöllenbeck Dorf möglich. Die Änderungen betreffen konkret die Linien:

- ▶ Linie 56: Schildesche - Vilsendorf - Jöllenbeck Dorf - Spenge
- ▶ Linie 155: Schildesche - Vilsendorf - Jöllenbeck Dorf - Nagelsholz
- ▶ Linie 155: Schildesche - Vilsendorf - Jöllenbeck Dorf

9.4.3.3 Maßnahmenpaket B11 – Taktverdichtung auf einen 20-Minuten-Takt

Die Heeper Straße ist möglichst alle 10' mit Linie 25 und 29; Linie 26 alle 10' über Bleichstr bis Radrennbahn zu erreichen. Die Linie 29 bleibt unverändert, somit entsteht ein hochwertiges Konzept für die östliche Innenstadt. Die Änderungen betreffen konkret die Linien:

- ▶ Linie 25: Jahnplatz - Kesselbrink - Heeper Straße - Radrennbahn - Eckenfelder Straße – Baumheide
- ▶ Linie 26: Dürerstraße - Jahnplatz - Werner-Bock-Straße - Bleichstr - Radrennbahn - Heepen Mitte

9.4.3.4 Maßnahmenpaket B62 – Erschließung Wohngebiet „Amerkamp“

Erschließung des Baugebiet Amerkamp mit der Linie 30; Die Umsetzung ist abhängig von der tatsächlichen Bebauung. Es ist folgende Linie betroffen:

- ▶ Linie 30: Brake - Baumheide - Heepen - Hillegosser Straße - Krähenwinkel - Oldentrup - Stieghorst - Sennestadt

9.4.3.5 Maßnahmenpaket B14 – Erschließung Wohngebiet „Rote Erde“

Die Verlängerung bis zum Gebiet „Rote Erde“ erfolgt unabhängig von anderen Maßnahmen. Ggf. ist eine abhängig vom B-Plan Bentruuperheider Weg wegen betrieblichen Zwängen (Wendemöglichkeit) gegeben. Es ist folgende Linie betroffen:

- ▶ Linie 22: Rote Erde - Heepen Mitte - Potsdamer Straße - Friedrich-Hagemann-Straße - Heeper Straße - Jahnplatz – Quelle

9.4.3.6 Maßnahmenpaket B46 – Taktverdichtung auf Grund Zunahme der Wohnbebauung auf einen 20-Minuten-Takt

Auf Grund der Zunahme der Wohnbebauung wird eine Taktverdichtung zu einem 20-Minuten-Takt umgesetzt. Es ist folgende Linie betroffen:

- ▶ Linie 57: Universität - Lohmannshof - Spandauer Allee - Großdornberg - Babenhauser Straße - Babenhausen Süd

9.4.3.7 Maßnahmenpaket B59 – Nord-West Tangente Universität – Taktverdichtung auf einen 10 bzw. 20-Minuten-Takt

Die Tangentialverbindung Babenhausen Süd - Universität wird gestärkt und auf einen 10' verdichtet. Darüber hinaus existiert eine neue Direktverbindung Jöllenberg - Theesen - Babenhausen Süd - Universität im 20'. Es kann somit eine Entlastung der Stadtbahnlinien 3 und 4 in Richtung Uni erfolgen und die Wege aus dem Norden Bielefelds in Richtung Uni und FH werden schneller. Die Änderungen betreffen konkret die Linien:

- ▶ Linie 31: Universität - Babenhausen Süd - Schildesche - Talbrückenstr. - Deciusstraße
- ▶ Linie 54: Babenhausen Süd - Theesen - Jöllenberg Dorf – Enger
- ▶ Linie 54: Universität - Voltmannstr - Babenhausen Süd - Theesen - Jöllenberg Dorf - Enger
- ▶ Linie 154: Universität - Voltmannstr. - Babenhausen Süd - Theesen - Jöllenberg Dorf - Oberlohmannshof
- ▶ Linie 154: Babenhausen Süd - Theesen - Jöllenberg Dorf

9.4.3.8 Maßnahmenpaket B64 – Erschließung Neubaugebiet „Am Poggenpohl“

Die Erschließung des Neubaugebiet „Am Poggenpohl“ erfolgt in einem 20-Minuten-Takt. Es ist folgende Linie betroffen:

- ▶ Linie 31: Am Poggenpohl - Universität - Voltmannstr. - Babenhausen Süd - Schildesche - Deciusstraße

9.4.3.9 Maßnahmenpaket B44 – Erschließung „Twellbachtal“ und Verbindung in Richtung Halle und Steinhagen

Es wird zukünftig eine Erschließung des Gebietes Twellbachtal und Verbindung Universität in Richtung Steinhagen und Halle geben. Eine Abstimmung mit dem Nachbараufgabenträger VVOWL mit erfolgen. Es ist folgende Linie betroffen:

- ▶ Linie 224: Universität - Lohmannshof - Spandauer Allee - Twellbachtal - Steinhagen ZOB

9.4.3.10 Maßnahmenpaket B35 – Brackwede, Sieker – Baumaßnahme Hauptstraße - Taktverdichtung

Es wird eine Trennung von der Linie 36 geben einhergehend mit einer Verdichtung der Tangente Brackwede – Sieker. Je nach betrieblicher Ausarbeitung bzw. Feinplanung erfolgt ggf. eine Durchbindung der Linie 236 auf die Linie 24 in Sieker oder auf die Linie 228 in Brackwede Kirche (siehe B36). Es sind folgende Linien konkret betroffen:

- ▶ Linie 236: Brackwede Kirche - Habichtshöhe – Sieker
- ▶ Linie 36: Brackwede Kirche - Brackwede Gymnasium - Okapiweg - Breipohls Hof - Schillingshof - Senne

9.4.3.11 Maßnahmenpaket B36 – Gadderbaum, Brackwede, Ummeln – Baumaßnahme Hauptstraße - Taktverdichtung

Diese Maßnahme bewirkt eine Verdichtung der Fahrtmöglichkeiten in die Innenstadt über den Eggeweg (Linie 228). Eine Verdichtung im Bereich Quellenhofweg wird erfolgen. Entsprechend der Maßnahme B35 erfolgt ggf. eine Durchbindung mit der Linie 236 in Brackwede Kirche. Es sind folgende Linien konkret betroffen:

- ▶ Linie 28: Stiftung Ummeln - Südwestfeld - Senner Straße - Bezirksamt Brackwede - Brackwede Kirche - Lindenhof - Bethel
- ▶ Linie 121: Quelle - Kupferhammer - Brackwede Kirche
- ▶ Linie 228: Jahnplatz - Bethel - Eggeweg - Brackwede Kirche

9.4.3.12 Maßnahmenpaket B61 – Innenstadt Ost, Petristraße – Taktverdichtung auf einen 20-Minuten-Takt

Eine Verknüpfung mit der Linie 228 und damit Verdichtung auf einen 20'-Takt ist anzustreben.

- ▶ Linie 23: Jahnplatz - Lenkwerk - Petristraße - Radrennbahn

9.4.3.13 Maßnahmenpaket B54 – Taktverdichtung Anschluss Stadtbahnlinie 2 Sieker

Die Verbindung Sieker - Lipper Hellweg - Hillegossen wird in der Stadtbahnqualität bedient (jede Busfahrt hat Anschluss zur Stadtbahn und umgekehrt). Die Maßnahme dient als Vorlauf für eine mögliche Stadtbahnverlängerung nach Hillegossen. Es sind folgende Linien konkret betroffen:

- ▶ Linie 32: Sieker - Lipper Hellweg - Hillegossen - Auf dem Busch - Potsdamer Straße - Oldentrup - Stieghorst
- ▶ Linie 32: Sieker - Lipper Hellweg – Hillegossen
- ▶ Linie 34: Sieker - Lipper Hellweg - Lämershagen - Oerlinghausen

9.4.3.14 Maßnahmenpaket B6 – Taktverdichtung Blackenfeld, Brake

Es erfolgt eine Taktverdichtung in Brake durch Anpassung der Linie 51 und 101, damit ein 20' eingerichtet werden kann. Es sind folgende Linien konkret betroffen:

- ▶ Linie 51: Schildesche - Engersche Str. - Husumer Str - Stedefreunder Str - Brake Bahnhof – Milse
- ▶ Linie 101: Schildesche - Vilsendorf - Blackenfeld - Braker Str - Lämmkenstatt

9.4.4 Umsetzungspriorität 3

Mit finaler Umsetzung aller Maßnahmenpakete aus der Priorität 2 beginnt die Umsetzungspriorität 3. Diese umfasst Maßnahmen zur weiteren Stärkung des Busangebotes der östlichen Innenstadt sowie die Beseitigung eines Mangels gemäß 2. NVP. Darüber hinaus sind noch Maßnahmenpakete enthalten, die als Stadtbahnvorlaufmaßnahme zur Stadtbahnverlängerung Hillegossen vorgesehen sind. Die zeitliche Umsetzung ist im Anschluss an Umsetzungspriorität 2 geplant und erfolgt in Abhängigkeit der jeweils aktuellen Haushaltssituation der Stadt Bielefeld. Aufgrund der zu erwarteten finanziellen Volumen ist keine zeitliche Abschätzung der kompletten Umsetzung zu nennen.

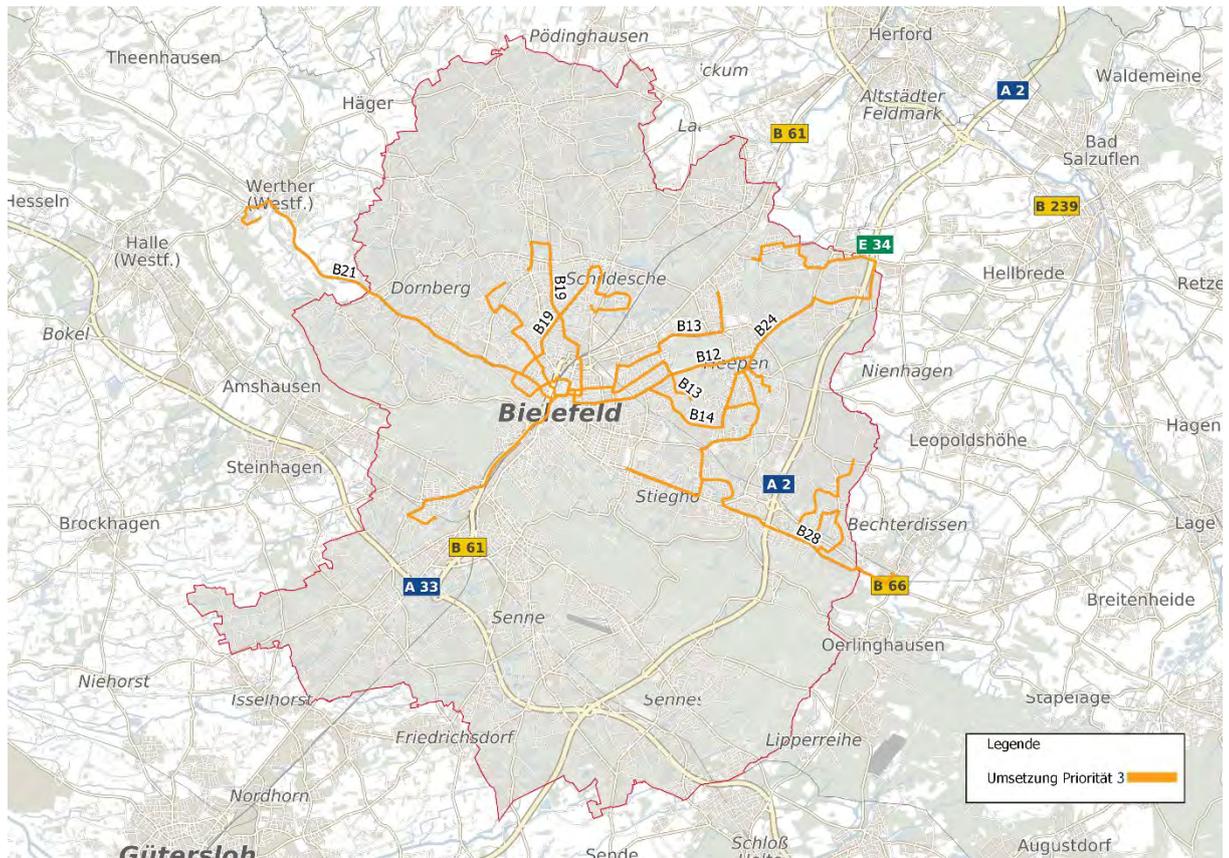


Abbildung 72. Darstellung der Maßnahmen im Umsetzungspriorität 3.

9.4.4.1 Maßnahmenpaket B12 – Taktverdichtung Innenstadt Ost Radrennbahn, Heepen

Verlängerung der Linie 26 nach Heepen Süd und damit eine Verdichtung auf einen 10 Minuten-Takt. Der Bereich der Straßen Potsdamer Str & Hillegosser Str jeweils beinhalten nach betrieblicher Umsetzung einen 10 Minuten-Takt. Es sind folgende Linien konkret betroffen:

- Linie 21: Am Alten Bauhof - Heepen Mitte - Hillegosser Str - Heeperholz - Friedrich-Hagemann-Str. - Heeper Str - Jahnplatz - Werther
- Linie 22: Rote Erde - Heepen Mitte - Hillegosser Str - Heeperholz - Friedrich-Hagemann-Str. - Heeper Str - Jahnplatz - Quelle
- Linie 26: Dürerstraße - Jahnplatz - Werner-Bock-Straße - Bleichstr - Radrennbahn - Heepen Mitte - Potsdamer Straße - Heeperholz

9.4.4.2 Maßnahmenpaket B19 – Westtangente Erschließung „Horstheider Weg“

Die Erschließung des Horstheider Weg und der Westtangente wird in einem einem 20-Minuten-Takt erfolgen. Es sind folgende Linien konkret betroffen:

- ▶ Linie 27: Jahnplatz - August-Bebel-Straße - Sudbrackstr - Apfelstraße - Schildesche – Baumheide
- ▶ Linie 41: Jahnplatz - Wertherstraße - Rudolf-Oetker-Halle - Melanchtonstr - Nordpark - Apfelstraße - Horstheider Weg - Babenhausen Süd

9.4.4.3 Maßnahmenpaket B13 – Taktverdichtung im Bereich Innenstadt Ost – Petristraße – Baumheide, Baderbach

Es wird eine weitere Taktverdichtungen in den Bereichen Petristraße 10', Baumheide 10'; Bleichstraße 10' Heeper Straße 10'; Baderbach 20' umgesetzt. Ein hochwertiges Konzept für die östliche Innenstadt wird damit existieren.

- ▶ Linie 23: Jahnplatz - Kesselbrink - Werner-Bock-Straße - Petristraße - Eckendorfer Straße - Baumheide
- ▶ Linie 25: Jahnplatz - Kesselbrink - Heeper Straße – Radrennbahn
- ▶ Linie 29: Schildhof - Adenauerplatz - Jahnplatz - Heeper Straße - Lohbreite - Radrennbahn – Baderbach

9.4.4.4 Maßnahmenpaket B24 – Vorlaufmaßnahmen Stadtbahn Hillegossen

Dieses Maßnahmenpaket beinhaltet Maßnahmen zum Vorlaufbetrieb einer möglichen Stadtbahnverlängerung nach Hillegossen. Es erfolgt eine Verlängerung von Stieghorst nach Sieker im 10 Minuten-Takt und eine Verlängerung nach Laßheider Weg im 30 Minuten-Takt.

- ▶ Linie 33: Milse - Altenhagen - Heepen - Oldentrup – Stieghorst
- ▶ Linie 38: Sieker - Stieghorst - Schneidemühler Str - Hillegossen - Ubbedissen Kirche - Oerlinghausen Bf.
- ▶ Linie 138: Sieker - Stieghorst - Schneidemühlerstr - Hillegossen - Ubbedissen Kirche - Bollstraße - Pyrmonter Straße
- ▶ Linie 138: Sieker - Stieghorst - Schneidemühlerstr - Hillegossen - Ubbedissen Kirche - Ubbedissen Bahnhof - Dingerdissen - Laßheider Weg

9.4.5 Umsetzungspriorität 4

In der Umsetzungspriorität sind Maßnahmen enthalten, die den Regionalverkehr in Richtung Norden (Enger, Spenge) und Süden (Verl) stärken sollen und somit die in Umsetzungspriorität 1 etablierten Schnellbusse ergänzen. Des Weiteren befindet sich in dieser Priorität ein Maßnahmenpaket im Kontext der Stadtbahnverlängerung nach Senne/Sennestadt. Die zeitliche Umsetzung ist im Anschluss an Umsetzungspriorität 3 geplant und erfolgt in Abhängigkeit der jeweils aktuellen Haushaltssituation der Stadt

Bielefeld. Aufgrund der zu erwarteten finanziellen Volumen ist keine zeitliche Abschätzung der kompletten Umsetzung zu nennen.

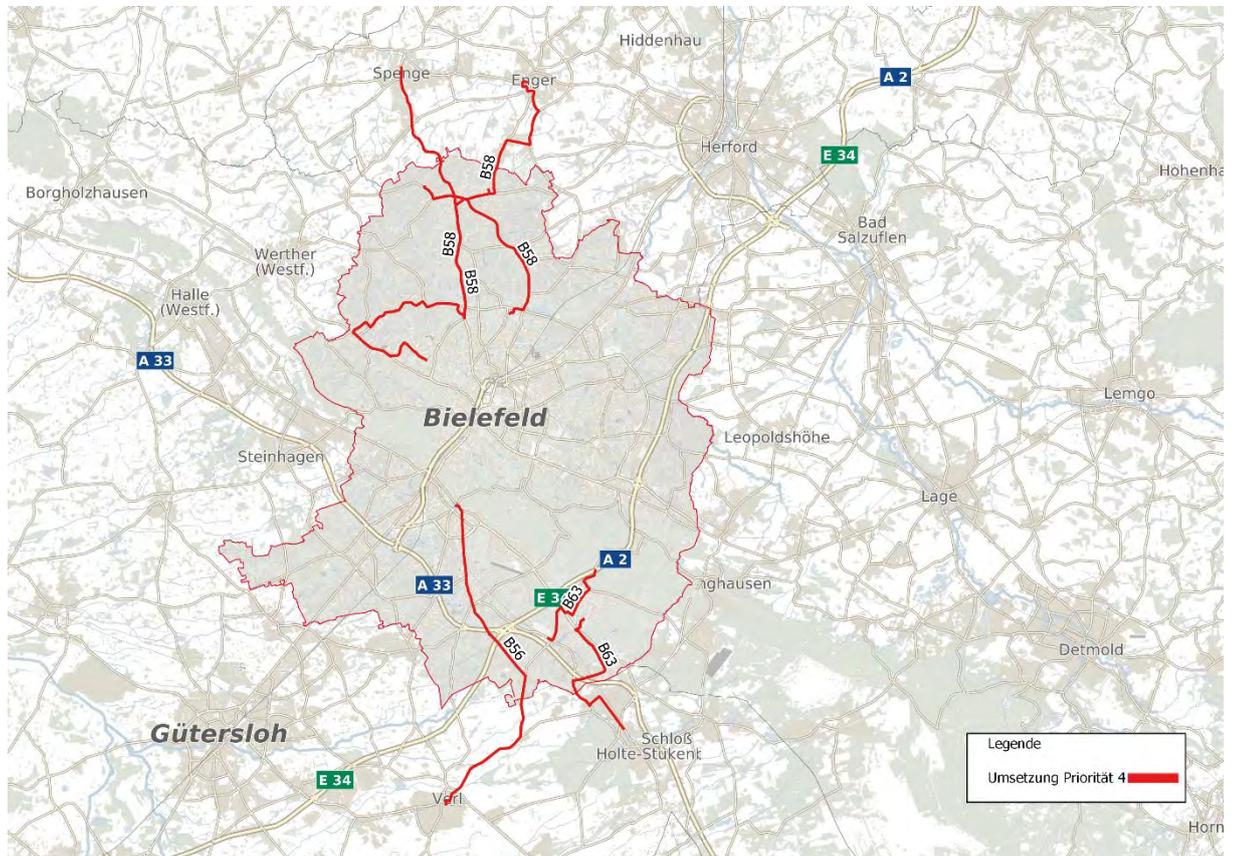


Abbildung 73. Darstellung der Maßnahmen im Umsetzungspriorität 4.

9.4.5.1 Maßnahmenpaket B58 – Taktverdichtungen nach Enger und Spenge

Es wird im Rahmen dieses Maßnahmenpakets eine Verdichtung auf 20-Minuten-Takt nach Spenge und Enger geben. Somit ist auch weiterhin ein 10-Minuten-Takt zwischen Babenhausen Süd - Jöllenberg Dorf und Schildesche - Vilsendorf - Jöllenberg Dorf gegeben. Es sind konkret folgende Linien betroffen:

- Linie 54: Babenhausen Süd - Theesen - Jöllenberg Dorf - Enger
- Linie 56: Schildesche - Vilsendorf - Jöllenberg Dorf – Spenge
- Linie 154: Universität - Voltmannstr - Babenhausen Süd - Theesen - Jöllenberg Dorf – Oberlohmannshof
- Linie 155: Schildesche - Vilsendorf - Jöllenberg Dorf – Nagelsholz

9.4.5.2 Maßnahmenpaket B56 – Anbindung Verl an die Stadtbahn „Brackwede Kirche“

Eine Anbindung von Verl mit einem 30-Minuten-Takt an die Stadtbahn an der Haltestelle Brackwede Kirche wird erreicht. Es ist eine Abstimmung mit dem Nachbargasträger VVOWL nötig.

- ▶ Linie 83: Brackwede Kirche - Windelsbleiche - Eckardtsheim - Helfberend - Verl Bahnhof

9.4.5.3 Maßnahmenpaket 63 – Stadtbahnvorlauf Sennestadt – Erschließung Gewerbegebiet „Hansestraße“

Dieses Maßnahmenpaket ist Vorlaufbetrieb für eine mögliche Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt und Verbesserung Angebot auf Rheinallee auf 10-Minuten-Takt zu sehen. Die Erschließung der Gewerbegebiete erfolgt dann im 20-Minuten-Takt. Dieses Maßnahmenpaket wird jedoch nur umgesetzt, sollte die Stadtbahnverlängerung eine Verzögerung in der Umsetzung erfahren. Es sind folgende Linien konkret betroffen:

- ▶ Linie 40: Hansestraße - Lämershagener Straße - Senner Hellweg - Rheinallee - Sennestadthaus
- ▶ Linie 47: Senne (Stadtbahn) - Sennestadthaus - Gildemeisterstr - Heideblümchen - Schloß Holte Bf

9.4.6 Umsetzungspriorität 5

In der 5. Umsetzungspriorität befinden sich alle weiteren Maßnahmen bezogen auf den Busverkehr des Visionsszenarios, die im Vergleich zu den Maßnahmen der Prioritäten 1-4 eine nicht ausreichende verkehrliche Wirkung besitzen, hohe Betriebskosten mit sich bringen, oder im Vergleich verhältnismäßig hohe Fahrzeuginvestitionskosten darstellen. Es sind somit hohe wirtschaftliche Aufwendungen notwendig, die einer höheren Priorisierung im Wege stehen. Sofern die wirtschaftlichen Voraussetzungen es ermöglichen, können dennoch Maßnahmen einer höheren Priorität zugeordnet und damit früher umgesetzt werden.

Um im Sinne der Mobilitätsstrategie agieren zu können, ist es wichtig die volle Umsetzung des Visionsszenarios anzustreben, um eine ganzheitliche Mobilität zusammen mit allen Verkehrsträgern bereitzustellen. Durch das gewählte Verfahren der Prioritäten kann eine dynamische Entwicklung des städtischen ÖPNV zusammen mit Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept und dem MIV-Konzept erreicht werden.

9.5 Finanzierung

Gemäß § 8 Absatz 3 ÖPNVG NRW müssen im Nahverkehrsplan neben Zielen und Rahmenbedingungen des betrieblichen Leistungsangebotes auch Aussagen zur Finanzierung und Investitionsplanung festgelegt werden.

Der Stadt Bielefeld als Aufgabenträger stehen hohe Investitionen bevor, damit der städtische ÖPNV auf dem hohen Niveau gehalten werden kann, das bereits heute schon vorherrscht. Auf Seiten des Verkehrsunternehmens müssen neben den betrieblichen Aufwendungen für das heutige Fahrplankonstrukt in Zukunft weiterhin Investitionskosten infolge gesetzlich gesteigerter Fahrzeuganforderungen (Green-Vehicle-Richtlinie) sowie die generelle Ertüchtigung und Erweiterung der Stadtbahninfrastruktur, einschließlich der Fahrzeuge, bedacht werden. Auf städtischer Seite sind Investitionskosten für die Umsetzung der Barrierefreiheit der Haltestellen (Kapitel 10), der Schaffung von intermodalen Verknüpfungspunkten (Mobilstationen und P+R-Anlagen) sowie die Berücksichtigung straßenräumlicher Veränderungen bezogen auf den Busbereich vorzuhalten.

9.5.1 Status Quo Betrieb/Fahrplan

Bislang oblag die Finanzierung des stadt eigenen ÖPNV dem städtischem Tochterunternehmen moBiel. Als rechtlicher Rahmen kam und kommt bis zum 31.12.2023 eine Betrauung zum Tragen. Diese Betrauung regelt den Finanzausgleich zwischen dem Verkehrsunternehmen moBiel und dem Stadtwerkekonzern um den steuerlichen Querverbund begünstigt anzuwenden. Im weiteren existiert dann ein entsprechender Gewinnabführungsvertrag zwischen dem Stadtwerkekonzern und der Stadt Bielefeld (über die Bielefelder Beteiligungs- und Vermögensgesellschaft).

Bezogen auf das Jahr 2019, ohne Effekte der Corona Pandemie, unterlag der ÖPNV in Bielefeld einer positiven Entwicklung. Die moBiel hatte ca. 60 Mio. Fahrgäste, die zu einem Umsatzerlös von 61,6 Mio. € führten. In den Erlösen sind, neben den Einnahmen aus der Personenbeförderung, auch Ausgleichszahlungen durch das Land bzw. dem Aufgabenträger enthalten. Trotz der hohen Einnahmen erfolgte eine Verlustübernahme nach Steuern der Stadtwerke Bielefeld in Höhe von ca. 23,3 Mio.€.

Durch die Corona Pandemie fällt die Bilanz im Jahr 2020 deutlich schlechter aus. Insgesamt konnten ca. 33,5 Mio.€ Fahrgäste befördert werden. Dies entspricht einem Rückgang bezogen auf 2019 von 44,1 %. Durch die getroffenen Maßnahmen seitens der Bundes- und Landesregierung konnten Umsatzerlöse von ca. 54,2 Mio.€ bei der moBiel verzeichnet werden. Infolge der geringeren Einnahmen und Anpassungen im Betrieb lag das Defizit nach Steuern bei ca. 27,8 Mio.€.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass zur Aufrechterhaltung des Status Quo im gesamten städtischen ÖPNV ein jährliches Finanzvolumen von 80,0 Mio.€ bis 85,0 Mio.€ bereitgestellt werden muss. Mit Inbetriebnahme der Vorlaufmaßnahmen aus dem 3. NVP erhöht sich der vorgenannte Betrag abzüglich möglicher Einnahmen um mindestens jährlich 1,1 Mio.€. Infolge der zu erwartenden Inflation und Steigerung

der allgemeinen Betriebs- und Verwaltungskosten ist bezogen auf das Zieljahr 2033 mit weiteren jährlichen Steigerungen des Finanzvolumens zu rechnen. Durch die Corona Pandemie sind derzeit keine seriösen Berechnungen der notwendigen zukünftigen Finanzvolumina möglich, da auch in allen Betrachtungen die Einnahmen bzw. Erlösseite nicht prognostizierbar sind. Weiterhin ist noch nicht vorhersagbar, welche weiteren Fördermöglichkeiten durch den Bund und die Bundesländer realisiert werden.

9.5.2 Investitionskosten

Durch die ambitionierten verkehrspolitischen Ziele kommen insbesondere im Bereich von Investitionsmaßnahmen hohe Kosten auf die Stadt Bielefeld und moBiel zu. Neben Anschaffungen neuer Stadtbahn- und Busfahrzeuge, müssen auch viele Projekte in der Infrastruktur angegangen werden. Neben der Ertüchtigung und Instandhaltung der Stadtbahninfrastruktur, müssen durch Stadtbahnnetzerweiterungen und Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen des ÖPNV weitere Kosten im städtischen Haushalt berücksichtigt werden. Auch wenn es eine beachtliche bundes- und landesweite Förderkulisse für Teile der o.g. Maßnahmen gibt, so kann im Rahmen der Kostenauf-listung nicht zwangsläufig davon partizipiert werden. Es wird somit immer der Schlimmste Fall (Worst-Case-Betrachtung) angenommen.

9.5.2.1 Investitionen Stadtbahn- und Busfahrzeuge

Die Modernisierung der Stadtbahn- und Busflotte ist neben der Ertüchtigung der Stadtbahninfrastruktur eine wichtige Aufgabe, führt aber ebenfalls zu hohen Investitionskosten. Seit 2021 läuft die Auslieferung von 24 neuen Stadtbahnfahrzeugen mit einem Kostenvolumen von ca. 93,0 Mio.€. Ziel ist es dabei die älteren Stadtbahnwagen M8C und M8D nach Erreichen der vorgesehenen Betriebsdauer auszurangieren und gleichzeitig durch attraktive Fahrzeuge den schienengebundenen ÖPNV positiv zu fördern. Im Zuge der Stadtbahnnetzerweiterungen ist schon jetzt absehbar, dass weitere Fahrzeuge beschafft werden müssen, um den Anforderungen gerecht zu werden. Ein genaues Kostenvolumen kann zum jetzigen noch nicht genannt werden. Es ist jedoch schon jetzt absehbar, dass mit der Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung Linie 1 nach Senne und Sennestadt weitere Abstellanlagen im Vorlauf geschaffen werden müssen. Nach jetzigem Stand sind für den Zeitraum 2026 bis 2028 Baukosten für einen neuen Betriebshof von ca. 25,0 Mio.€ vorzusehen. Planungskosten entstehen in den Jahren 2024 und 2025 und belaufen sich auf ca. 1,0 Mio.€

Neben den Anschaffungskosten für den Stadtbahnbereich sind weitere kontinuierliche Investitionen im Busbereich von Nöten. Neben gewöhnlichen Linienbussen (Solo- oder Gelenkbus) werden zukünftig auch weitere Investitionen bei Kleinbussen zum Ausbau des On-Demand-Verkehres („Anton“) erfolgen müssen. Mit Gültigkeit der sog. Green-Vehicle-Richtlinie voraussichtlich im Jahr 2021 werden an Busse gesonderte Anforderungen bezogen auf den Ausstoß von Emissionen gelegt. Dies hat zur Folge, dass die Anschaffungskosten für die Verkehrsunternehmen deutlich erhöht sind und

ein Busfahrzeug mindestens 500.000 € kosten wird. Durch lukrative Fördermöglichkeiten durch den Bund, Fördersätze bis zu 80 %, entsteht hier jedoch auch eine attraktive Möglichkeit die schon heute sehr klimafreundliche Busflotte der moBiel weiterhin zu verbessern. Durch die Anforderungen an das Durchschnittsalter der Busse, entsteht in den nächsten Jahren ein sehr hoher Anteil an Investitionskosten für den Austausch der vorhandenen Busflotte.

Bezogen auf die Busmaßnahmen in den jeweiligen Umsetzungsprioritäten ergeben sich zum Teil große Mehrkapazitäten, die neben Investitionskosten im Bereich der Busflotte, aber auch im Bereich der Busabstellungen führen. Mit vollständiger Umsetzung aller Maßnahmenpakete sind zum jetzigen Zeitpunkt 57 Busse neu anzuschaffen. Es ist jedoch daraufhin hinzuweisen, dass durch die betriebliche Feinplanung im Rahmen der Umsetzung noch deutliche Optimierungen möglich sind, sodass die Anzahl voraussichtlich reduziert wird.

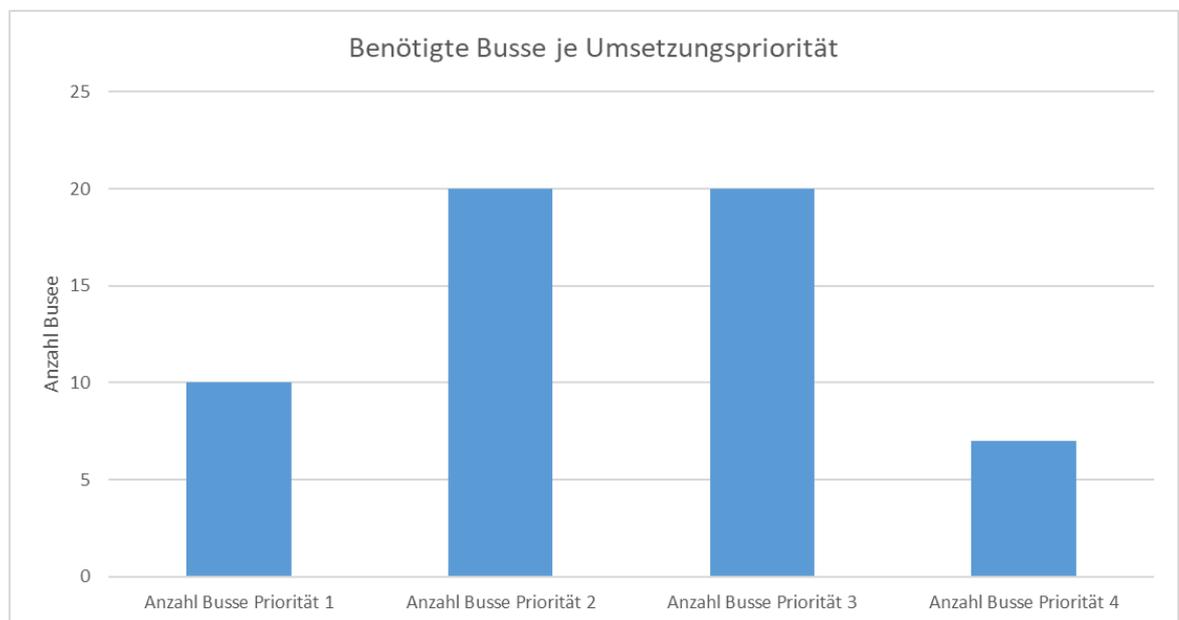


Abbildung 74. Anzahl der benötigten Busse je Umsetzungspriorität.

Aufbauend auf der deutlich erhöhten Anzahl an Bussen, ist davon auszugehen, dass neue Abstellmöglichkeiten geschaffen werden müssen. Diese weiteren Abstellmöglichkeiten werden spätestens mit Beginn der Inbetriebnahme der Maßnahmen aus der zweiten Umsetzungspriorität benötigt. Die neu anzuschaffenden Busse in Umsetzungspriorität 1 können auf noch vorhandenen Flächen abgestellt und gewartet werden. Insgesamt ist im Rahmen einer Betrachtung ohne Förderungen davon auszugehen, dass das Investitionsvolumen für neue Fahrzeuge im Sinne der Green-Vehicle-Richtlinie bei 28,5 Mio.€ liegen wird. Sollte die vorhandene Förderkulisse nicht verändert werden, so hat die Stadt Bielefeld bei einer Förderung von 80 % für alle benötigten Busse einen Eigenanteil von 5,7 Mio.€ zu tragen. Durch die dann fehlenden Abstellmöglichkeiten ist es notwendig mind. einen weiteren Busbetriebshof zu errichten. Die geschätzten Kosten belaufen sich hier auf ca. 30 Mio.€ inkl. Planung.

9.5.2.2 Ertüchtigung und Instandhaltung Stadtbahninfrastruktur

Die Ertüchtigung und Instandhaltung der Stadtbahninfrastruktur ist eine wesentliche Aufgabe, die im Rahmen der Verkehrssicherheit und Betriebsstabilität fortlaufend durchgeführt werden muss und diese sind zwangsläufig, unabhängig des Visionsszenarios, notwendig. Dabei werden zwischen den Bereichen Ingenieurbauwerke, Gleisinfrastruktur, Betriebs- und Leittechnik einrichtung und Bahnhöfe bzw. Stationen unterschieden.

Generell sind Ausgaben von im Schnitt 8,5 Mio.€/a pro Jahr zu leisten. Lediglich in den Jahren 2025 und 2026 entstehe hohe außerplanmäßige Investition im Bereich der Stellwerkstechnik. Durch eine entsprechende Förderkulisse ist jedoch davon auszugehen, dass die o.g. Investitionskosten durch finanzielle Förderungen noch reduziert werden können.

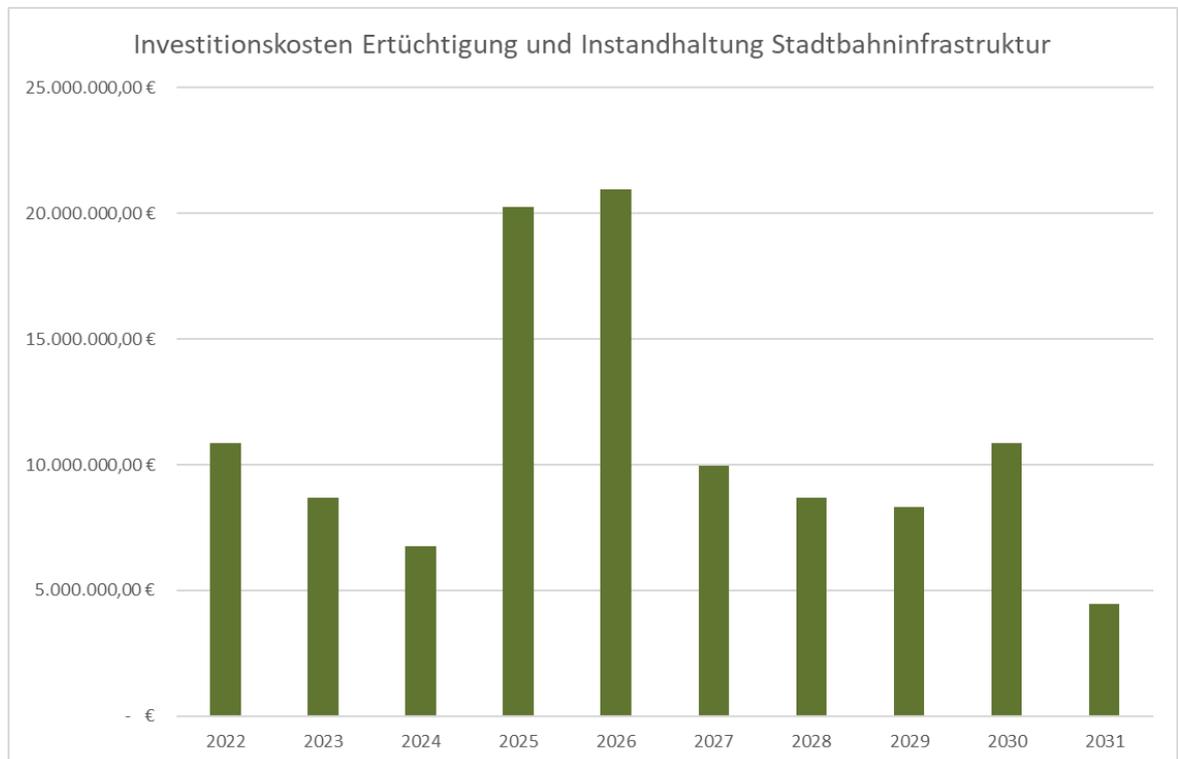


Abbildung 75. Investitionskosten zur Ertüchtigung und Instandhaltung Stadtbahninfrastruktur (ohne Aufwandskosten).

9.5.2.3 Stadtbahnnetzerweiterung

Gemäß dem Kapitel 9.3 plant die Stadt diverse Erweiterungsmaßnahmen im Stadtbahnbereich (Abbildung 69. **Übersicht Planungen Stadtbahnerweiterungen.**). Aufbauend auf den bisherigen Erfahrungen in der Stadtbahnplanung ergeben sich insbesondere in den Planungs- und Baukosten hohe Investitionen, die jedoch zu einem großen Teil förderfähig sind. Insbesondere bei den Maßnahmen zur Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt und Hillegossen ist erst einmal vom o.g. Zeitplan auszugehen. Infolge verschiedener Fragen im Rahmen der Planung kann sich einer zeitliche Verschiebung in Richtung 2030 ergeben. Durch die Notwendigkeit eines

Planfeststellungsverfahren bei Stadtbahnmaßnahmen können sich weitere entsprechende zeitliche Verschiebungen in der Fertigstellung der Gesamtmaßnahme ergeben. Weiterhin unterliegen die zum jetzigen Zeitpunkt kalkulierten Maßnahmen immer einer preislichen Schwankung. Durch die im Jahr 2021 aufgetretenen erheblichen Preissteigerungen insbesondere im Baugewerbe ist damit zu rechnen, dass die hier genannten Planungs- und Investitionskosten zu Lasten der Stadt korrigiert werden müssen.

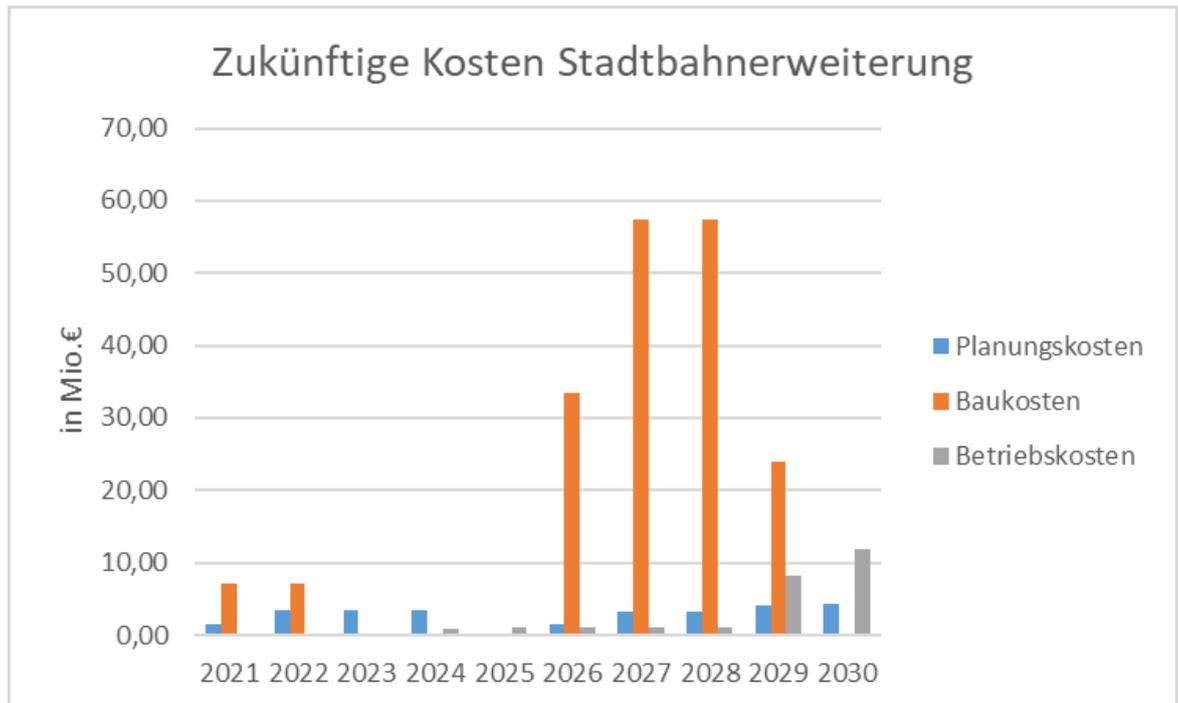


Abbildung 76. Planungs-, Bau- und zusätzliche Betriebskosten infolge Stadtbahnerweiterung.

9.5.2.4 Barrierefreiheit Haltestellen ÖPNV

Eine wesentliche Aufgabe ist die Erreichung der maximalen Barrierefreiheit im ÖPNV. Dazu hat die Stadt Bielefeld bereits in der Vergangenheit größtmögliche Anstrengungen unternommen und bereits im Jahr 2021 mehr als 50 % der Haltestellen im ÖPNV barrierefrei ausgebaut. Aufgrund der politischen Entscheidung das Hochflursystem in Bielefeld vollends zu etablieren, müssen in den nächsten Jahren noch weitere Hochbahnsteige errichtet werden. Darüber hinaus ist auch die Barrierefreiheit an möglichst allen Bushaltestellen herzustellen. Eine genaue Erläuterung des angestrebten Konzeptes ist Kapitel 10 zu entnehmen.

Im Bereich der Stadtbahn müssen noch insgesamt 9 Hochbahnsteige gemäß des Standards der Barrierefreiheit gebaut werden. Im Rahmen der Maßnahme Hauptstraße (insgesamt 3 Hochbahnsteige) und bei der Maßnahme Umgestaltung Jöllenbecker Straße (insgesamt 2 Hochbahnsteige) sind insgesamt 5 Hochbahnsteige bereits in der Planung und werden gemeinsam mit der baulichen Umsetzung der Gesamtmaßnahme barrierefrei ausgeführt. Somit verbleiben noch folgende Maßnahmen im Zeitraum bis 2027:

- Windelsbleicher Straße: 400.000 €
- Teutoburger Straße: 800.000 € (einschl. Grunderwerb)
- August-Bebel-Straße: 400.000 €
- Heidegärten: 250.000 € (keine barrierefreie Zuwegung)

Es ist damit zu rechnen, dass die vorgenannten Maßnahmen ein Finanzvolumen von insgesamt 1,85 Mio.€ inkl. Planung vorweisen.

Während im Stadtbahnbereich die vollständige Barrierefreiheit bis 2025 erreicht werden soll, werden im Busbereich nicht alle Bushaltestellen, auf Basis des Umsetzungskonzeptes, barrierefrei ausgeführt (Kapitel 10). Aufgrund der hohen Anzahl an Bushaltestellen ergibt sich bei der Stadt Bielefeld das in Tabelle 44 dargestellte finanzielle Ausbaumvolumen. Insgesamt ergeben sich für bereits geplante Umbauten, unabhängig ob der barrierefreie Ausbau im Rahmen einer regulär durchzuführenden Baumaßnahme erfolgen soll (Planung bis einschl. 2023 vorhanden) oder eines alleinigen Haltestellenumbaus, Kosten in Höhe von ca. 5,1 Mio.€ (Tabelle 44). Im Schnitt werden die jährlichen Investitionen bis 2025 ca. 640.000 € betragen. Eine Änderung der Umsetzung in den Jahren 2024 und 2025 können durch Anpassungen im Rahmen der generellen Baumaßnahmenplanung noch erfolgen. Den vorgenannten Beträgen müssen weitere Kosten in Höhe von ca. 1,4 Mio.€ für Haltestellenumbauten hinzugefügt werden, die erst nachdem der NVP beschlossen ist oder eine finale Planung der Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt vorhanden ist, in das Umsetzungskonzept integriert werden können.

Ausführung in:	2021	2022	2023	2024	2025	2026ff
reguläre Baumaßnahme	581.000 €	490.000 €	401.000 €	18.000 €	-	-
reiner Haltestellenumbau	92.000 €	170.000 €	372.000 €	573.000 €	479.000 €	1.957.000 €
Gesamt	673.000 €	660.000 €	773.000 €	591.000 €	479.000 €	1.957.000 €

Tabelle 44: Darstellung der geplanten Ausgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen

Durch die Berücksichtigung von barrierefreien Umbauten im Rahmen von geplanten Baumaßnahmen können große Synergien im Bauablauf und der Baustelleneinrichtung genutzt und der Haltestellenumbau als solcher kosteneffizienter dargestellt werden. Weiterhin ist die Stadt Bielefeld bemüht entsprechende Förderkulissen bspw. des NWL zu nutzen, um ebenfalls kosteneffizient zu agieren.

9.5.2.5 Betriebskosten Umsetzungsprioritäten

Die in den Umsetzungsprioritäten dargestellten Maßnahmen sind auf Grundlage der Berechnungsverfahren der moBiel kalkuliert worden. Dabei konnte nur eine grobe Kalkulation erfolgen. Durch diesen Ansatz und der fehlenden betrieblichen

Feinplanung sind den in Abbildung 77 dargestellten Kosten noch sogenannten Overheadkosten (Verwaltungskosten) zuzurechnen. Den in der Abbildung zu entnehmenden zusätzlichen Betriebskosten (bezogen auf den Fahrplan zum 01.08.2021) ist unterstellt:

- dass die jeweilige Umsetzungspriorität vollständig umgesetzt ist,
- dass es sich um durchschnittliche Kosten/Jahr auf eine angenommene Laufzeit von mindestens 3 Jahren handelt und Durchschnittswerte der gesamten Laufzeit bis 2033 bei kalkulierten Kostensteigerungen pro Jahr berücksichtigt,
- keine Fahrzeuginvestitionen enthalten sind,
- keine weitere Förderung einkalkuliert ist (außer bei entsprechender Kennzeichnung) und
- keine Prognose von zusätzlich Fahrgeldeinnahmen.

Die zusätzlichen Betriebskosten der Umsetzungspriorität 1 beziehen sich auf 2 Zeiträume. In der 3-jährigen Förderphase entstehen zwischen 2022 bis einschl. 2024 Kosten im Schnitt 1,5 Mio.€/a. Mit Auslaufen dieser Förderung, betragen die zusätzlichen Betriebskosten 5,7 Mio.€/a.

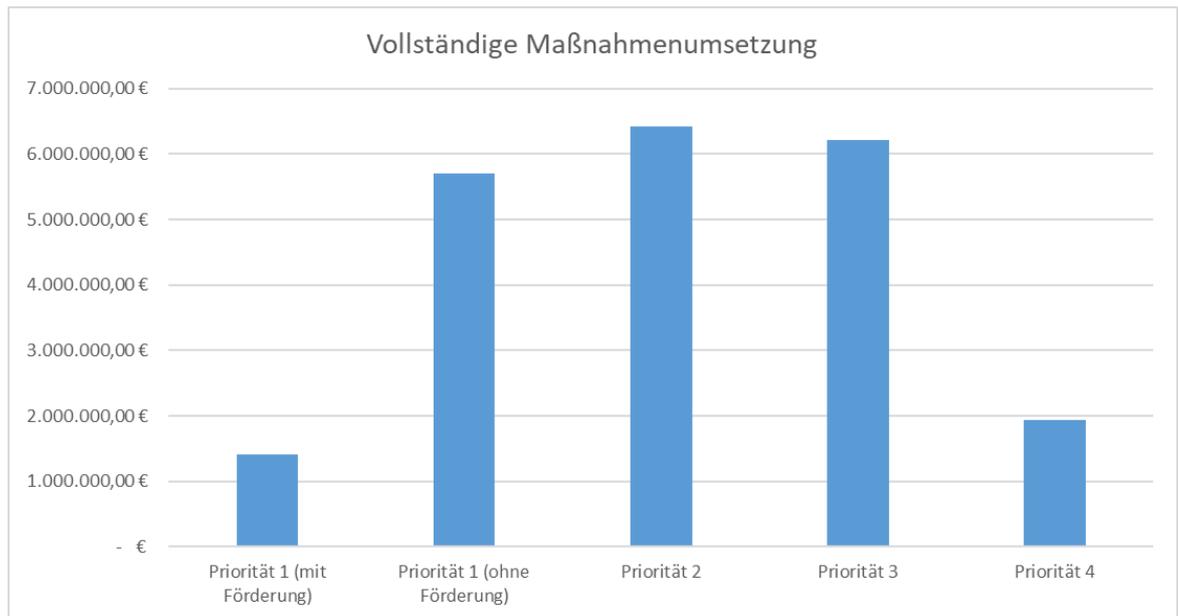


Abbildung 77. Vollständige Maßnahmenumsetzung je Umsetzungspriorität (im Mittelwert).

Mit vollständiger Umsetzung der anschließenden Umsetzungspriorität 2, bei gleichen Annahmen (s.o.) entstehen jährliche Aufwendungen von ca. 12,1 Mio.€/a. Bei der vollständigen Umsetzung der Maßnahmen aus der Umsetzungspriorität 3 ergeben sich dann ca. 18,3 Mio.€ Betriebskosten/a. Sobald dann noch die Umsetzungspriorität 4 komplett in den Betrieb aufgenommen ist, belaufen sich die zusätzlichen Betriebskosten auf ca. 20,3 Mio.€/a.

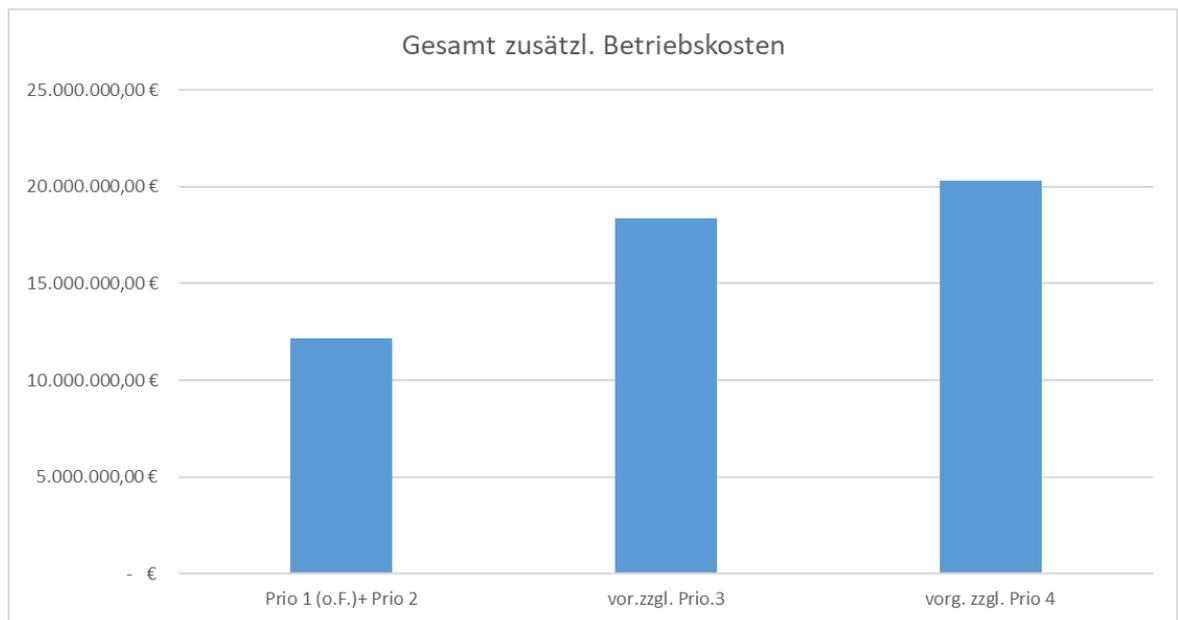


Abbildung 78. Betriebskosten bezogen auf die vollständige betriebliche Umsetzung.

9.5.3 Kostenschätzung Maßnahmensteckbriefe

Neben den betrieblichen Angebotssteigerungen sowie der Stadtbahnerweiterung sind die allgemeinen Entwicklungen im ÖPNV ein wichtiges Instrument die Attraktivität zu steigern und die Ziele der Mobilitätsstrategie zu erreichen. Aus diesem Grund sollen nachfolgende grobe Kosten bezüglich der in Kapitel 8.2.1 dargestellten Maßnahmensteckbrief aufgelistet werden. Es werden nur die Maßnahmensteckbriefe beschrieben, die gesonderte zusätzlich Kosten verursachen.

9.5.3.1 Maßnahmensteckbrief „2.1/7 - Die Busbeschleunigung des ÖPNV-Netzes in Bielefeld soll weiterhin verbessert werden“

Die Busbeschleunigungsmaßnahmen werden unterschiedliche Investitionskosten verursachen. Die im Anhang des Maßnahmensteckbriefs dargestellten Maßnahmen müssen dahingehend differenziert Betrachtung finden, als das sie in regulär geplante Straßenbaumaßnahmen integriert werden können (Bsp. Heeper Straße) oder Auslöser einer eigenen Maßnahme (Knotenpunkte) sind. Kann die Integration in eine geplante Baumaßnahme erfolgen, so sind die Kosten als gering einzustufen. Lediglich bei der Umrüstung von lichtsignalgeregelten Knotenpunkten sind die Kosten bei ca. 50.000€ zu bemessen. Gesonderte Unterhaltungs- bzw. Betriebskosten entstehen nicht. Bei ca. 30 umzurüstenden Knotenpunkte würden sich Kosten in Höhe von 1,5 Mio.€ ergeben. Durch die vorhandene Förderkulisse und möglichen Synergien bei der Umgestaltung von Knotenpunkten infolge der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept können die Kosten deutliche reduziert werden. Der Umsetzungszeitraum beginnt in 2022 und ist parallel zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, spätestens 2035, vorgesehen.

9.5.3.2 Maßnahmensteckbrief „2.1/3 - Bereitstellung von Serviceeinrichtungen und –leistungen an nachfragestarken ÖPNV-Verknüpfungspunkten“

Die Stadt Bielefeld hat in Kooperation mit der moBiel in 2021 ein umsetzungsorientiertes Mobilitätsstationskonzept anfertigen lassen. Inhaltlich sollte das Konzept zum einen Standortvorschläge erarbeiten und zum anderen Stationstypologien definieren. Insgesamt konnten 38 Standortvorschläge verteilt auf 4 verschiedene Stationstypologien definiert werden. Die standardisierten Kosten variieren je nach Typologie zwischen 10.000 € für die Größe „S“, ca. 50.000 € für die Größe „M“, ca. 75.000 € für die Größe „L“ und 142.000 € für die Größe „XL“. Für das abgestimmte Netz von dann 31 neuzuschaffenden Mobilitätsstationen in der entsprechenden Typologie sind Investitionskosten von ca. 1,302 Mio. € abzgl. der Nutzung vorhandener Ausstattungselemente erforderlich. Neben den Investitionskosten sind noch Planungs- und Baukosten zu berücksichtigen, die jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht kalkulierbar sind. Kosten für ein entsprechendes Betreibermodell existieren ebenfalls noch nicht und können erst im Vorfeld der Inbetriebnahme von Mobilitätsstationen genauer beziffert werden.

Die Umsetzung erfolgt nach Beteiligung der Bezirksvertretungen, wobei möglichst jeder Stationstyp in die Umsetzung gebracht werden sollen.

9.5.3.3 Maßnahmensteckbrief „2.4/6 - Schaffung eines stationsbasierten Carsharingssystems auch an ÖPNV-Haltestellen“

Durch das bereits erstellte Konzept zur Etablierung des Carsharings im öffentlichen Raum sollen ab 2022 entsprechende Flächen geschaffen werden. Neben Standorten in unterschiedlichen Straßenkategorien liegt ein besonderer Fokus auf eine ÖPNV-nahe Realisierung. Da Carsharing bislang ein eigenwirtschaftlich geführtes Geschäftsmodell vorweist, entstehen der Stadt Bielefeld vorerst keine Kosten. Vielmehr wird die Stadt (geringe) Einnahmen durch eine Sondernutzungsgebühr generieren. Da Carsharing als wichtiger Faktor bei der Umsetzung der Mobilitätsstrategie zu sehen ist, ist nach einer gewissen Zeit die Marktakzeptanz zu prüfen. Hierfür könnten einmalige Kosten für eine Untersuchung auf die Stadt zukommen.

9.5.3.4 Maßnahmensteckbrief „2.4/11 - Ausweitung von P+R-Plätzen im Vergleich zum Bestand“

Neben der Etablierung von Mobilitätsstationen plant die Stadt Bielefeld die Ausweitung von P+R-Anlagen im Bereich von Stadtbahnanlagen, als auch im Bereich der Stadtgrenzen. Im Rahmen des Visionsszenarios wurden 9 Neubau- und 4 Ausbaustandorte definiert. Eine Potentialabschätzung erfolgte im Rahmen der NVP-Erstellung nicht. Durch den hohen Nutzen von P+R-Anlagen in Kombination mit einem Stadtbahnanschluss sollen diese Standorte ein hohes Volumen an Abstellmöglichkeiten erreichen. Neben dem reinen Abstellen des Motorisierten Individualverkehrs

werden P+R-Anlagen ähnlich einer Mobilitätsstation ausgestattet sein. Unter der Annahme, dass bei den Neubaustandorten mindestens 1.000 Stellplätze/Anlage errichtet werden ist jeweils mit Kosten in Höhe 2,5 Mio.€ zu rechnen. Insgesamt beläuft sich das finanzielle Volumen für Neubaustandorte auf 22,5 Mio.€. Durch die vorhandene Bundesförderung besteht die Aussicht auf eine bis 80 %-ige Förderung, sodass der städtische Eigenanteil auf 4,5 Mio.€ reduziert werden kann. Aufgrund der heute schon vorhandenen Überlastung an den 4 Ausbaustandorte, werden diese priorisiert angegangen. Zum finanziellen notwendigen Volumen kann hier noch keine Aussage erfolgen, da innerhalb der Planung die tatsächliche Erweiterbarkeit geprüft werden muss.

9.5.4 Zusammenfassung der Kosten

Aufbauend auf den vorgenannten Beschreibungen der Investitions- und Betriebskosten werden auf die Stadt Bielefeld hohe Aufwendungen für einen weiterhin attraktiven ÖPNV zukommen. Die in den dargestellten Summen beziffern, bei Umsetzung des Visionsszenario wie in diesem Kapitel beschrieben, die Ausgaben, die in der Zukunft durch die Stadt zu hohem Anteil alleine getragen werden müssen. Fördermöglichkeiten werden dabei zum Zeitpunkt des anvisierten Umsetzungszeitpunktes berücksichtigt.

Durch die derzeit nicht prognostizierbaren Einnahmeentwicklungen im gesamten ÖPNV lassen sich somit auch keine belastbaren Zahlen zur Kostensenkung nennen. Vielmehr bleibt abzuwarten, wann die Fahrgastzahlen, die im Jahr 2020 um ca. 44 % eingebrochen sind, wieder das Corona Vorniveau erreicht haben. Durch flankierende Maßnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs, der umfangreichen Maßnahmen innerhalb der Radverkehrsförderung, zukünftig neuen Finanzierungsmodellen und den allgemeinen gesellschaftlichen Trends zum Wandel hin einer nachhaltigen Mobilität sind jedoch positive Effekte auf den ÖPNV, insbesondere auf die Einnahmen zu erwarten.

Maßnahmenbeschreibung	Gesamtvolumen bis 2033 [in Mio.€]	mittlere Kosten/Jahr [in Mio.€]	Anmerkung
Finanzierung Status Quo	947,10	86,1	Kostensteigerung nicht kalkuliert
Investitionen in Ertüchtigung und Instandhaltung Stadtbahnnetz, Stadtbahn- und Busfahrzeuge			
Neue Stadtbahnfahrzeuge	93,00	-	Beginn bereits in 2021
Errichtung neuer Stadtbahnbetriebshof	26,00	-	zzgl. anschließender Betriebskosten
Austausch neuer Fahrzeuge	n.n	n.n	Kontinuierliche Investition
Neuanschaffung Busse infolge Angebotssteigerung	28,50	-	abzgl. möglicher Förderung

Maßnahmenbeschreibung	Gesamtvolumen bis 2033 [in Mio.€]	mittlere Kosten/Jahr [in Mio.€]	Anmerkung
Errichtung neuer Busbetriebshof	30,00	-	zzgl. Anschließender Betriebskosten
Ertüchtigung und Instandhaltung Stadtbahninfrastruktur	105,33	8,5	Betrachtung bis 2030; abzgl. Möglicher Förderung
Stadtbahnnetzerweiterung			
Planungskosten	24,00	-	Betrachtung bis 2030; abzgl. Möglicher Förderung
Baukosten	186,40	-	Betrachtung bis 2030; abzgl. Möglicher Förderung
Betriebskosten	12,40	-	Betrachtung bis 2030
Barrierefreiheit Bus und Stadtbahn			
Windelsbleicher Straße	0,40	-	abzgl. möglicher Förderung
Teutoburger Straße	0,80	-	abzgl. möglicher Förderung
August-Bebel-Straße	0,40	-	abzgl. möglicher Förderung
Heidegärten	0,25	-	abzgl. möglicher Förderung
bereits im Ausbauprogramm Bus enthalten	4,50	-	abzgl. möglicher Förderung
nicht im Programm berücksichtigt	1,40	-	abzgl. möglicher Förderung
Betriebskosten Umsetzungsprioritäten			
Umsetzungspriorität 1 mit Förderung	-	1,40	Betrachtung bis einschl. 2024
Umsetzungspriorität 1 ohne Förderung	-	5,70	Kosten zzgl. Verwaltungskosten
Umsetzungspriorität 2	-	6,40	Kosten zzgl. Verwaltungskosten
Umsetzungspriorität 3	-	6,20	Kosten zzgl. Verwaltungskosten
Umsetzungspriorität 4	-	1,95	Kosten zzgl. Verwaltungskosten
Kostenschätzung Maßnahmensteckbriefe			
Busbeschleunigung	1,50	-	
Mobilitätsstationen	1,30	-	zzgl. Planungs- und Baukosten
Ausbau P+R-Anlagen	22,50	-	abzgl. möglicher Förderung

Tabelle 45: Übersicht der zu erwartenden Kosten im ÖPNV

9.6 Fazit

Die Umsetzungsstrategie zeigt zum einen die umzusetzenden Maßnahmen gemäß dem Visionsszenario und zum anderen die Kosten die auf die Stadt Bielefeld zu kommen werden. In Folge der Corona Pandemie und der allgemeinen Haushaltssituation ist eine Umsetzungsstrategie aufgezeigt die im Sinne der Mobilitätsstrategie wirken kann und gleichzeitig auch die Kosten im „Auge“ behält. Es ist ersichtlich, dass alleine jährlich mindestens 86,1 Mio.€ aufgewendet werden müssen, um den Status Quo (Fahrplan zum 01.08.2021) aufrechtzuerhalten. Durch die Ziele im Bereich der Stadtbahnerweiterungen kommen noch einmal über 200 Mio.€ für Planungs- und Baukosten hinzu, die jedoch mittels Fördergeldern deutlich gesenkt werden können. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Stadt Bielefeld die ambitionierten Ziele gemäß der Mobilitätsstrategie im ÖPNV erreichen kann, dies aber immer mit einer soliden Finanzierung sowohl im Investitionsbereich, als auch im Bereich der laufenden Kosten einhergehen muss.

10 Umsetzungskonzept für barrierefreie Haltestellen

Durch die neue Formulierung im PBefG kommt dem Thema Barrierefreiheit eine besondere Bedeutung im Rahmen der Erstellung von Nahverkehrsplänen zu. Für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen soll bis 01.01.2022 das gesamte ÖPNV-Angebot, entsprechend § 4 BGG, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein.

Die Passage des PBefG kennt verschiedene Ausnahmetatbestände. Eine barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle erweist sich nur dann als zweckmäßig, wenn auch das Haltestellenumfeld barrierefrei gestaltet ist. Dies kann in vielen alten Ortskernen mit historisch gewachsener Straßenstruktur nicht immer gewährleistet werden. Gleichmaßen findet sich an steilen Hanglagen oftmals keine barrierefreie Umgebung. Eine weitere Ausnahme besteht, wenn die Herstellung der Infrastruktur in Einzelfällen aus technischen Gründen nicht möglich ist.

Auch in Zukunft kann es Haltestellen geben, bei denen eine vollständige Barrierefreiheit aus topografisch / technischen Gründen nicht erzielbar oder sinnvoll ist, zum Beispiel, wenn der Standort der Haltestelle nicht barrierefrei zu erreichen ist.

Zunächst ist aber jede Haltestelle für den Ausbau vorgesehen, die Kategorisierung und Priorisierung gibt lediglich die Reihenfolge vor. Ausnahmetatbestände sind Haltestellen, die erst nach dem 01.01.2022 ausgebaut werden können. Nur in Einzelfällen wird vorgesehen, sie nicht auszubauen.

10.1 Stadtbahnhaltestellen

Für Bau und Unterhaltung der Stadtbahnhaltestellen ist der Verkehrsbetrieb moBiel in der Regel selbst oder im Auftrag der Stadt zuständig.

In Bielefeld gibt es derzeit 63 Stadtbahnhaltestellen. Von diesen sind im Jahr 2021 schon 54 Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Folgende neun Stadtbahnhaltestellen sind noch nicht barrierefrei ausgebaut:

Linie 1:

- Windelsbleicher Straße
- Brackwede Kirche
- Normannenstraße
- Gaswerkstraße
- Heidegärten

Linie 2:

- August-Bebel-Straße

- Teutoburger Straße
- Linie 3:
- Lange Straße
- Voltmannstraße

Auf eine aufwendige Bewertung/ Priorisierung wurde im Gegensatz zu den Bushaltestellen auf Grund der geringen Anzahl an derzeit nicht barrierefrei ausgebauten Haltestellen verzichtet. Jedoch können aus Kapazitätsgründen und der Komplexität des Umfeldes der verbliebenen Haltestellen nicht alle bis zum Jahr 2022 barrierefrei ausgebaut werden.

In der Tabelle 46 sind die Umsetzungszeiträume für die drei Phasen des Nahverkehrsplanes dargestellt.

	Phase 1 (2020-2023)	Phase 2 (2024-2027)
Linie 1	Bis zum 1.1.2022 mit Bau begonnen: <ul style="list-style-type: none"> • Brackwede Kirche • Normannenstraße • Gaswerkstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • Heidegärten • Windelsbleicher Straße
Linie 2		<ul style="list-style-type: none"> • August-Bebel-Straße • Teutoburger Straße
Linie 3		<ul style="list-style-type: none"> • Lange Straße • Voltmannstraße

Tabelle 46: Umsetzungskonzept barrierefreier Ausbau Stadtbahnhaltestellen

Für die Umbaumaßnahme der Brackweder Hauptstraße mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen Brackwede Kirche, Normannenstraße und Gaswerkstraße wird ebenfalls in Kürze das Baurecht erwartet. Mit dem Umbau wird nicht vor dem 1.1.2022 begonnen werden. Eine Umsetzung ist für den Zeitraum bis Ende 2023 realistisch.

Auf der Linie 2 sind lediglich die beiden Haltestellen August-Bebel-Straße und Teutoburger Straße noch nicht barrierefrei ausgebaut. Aufgrund der Komplexität der umgebenden Bebauung und des engen Straßenraumes der Bundesstraße B66 wird der Planungs- und Genehmigungsprozess nicht vor dem 01.01.2022 abgeschlossen sein. Die Herstellung der Barrierefreiheit kann somit erst im Zeitraum bis 2025 erfolgen.

Oberstes Ziel neben dem barrierefreien Ausbau ist der Ausbau des Stadtbahnnetzes für 2,65m breite Stadtbahn-Fahrzeuge (VAMOS-Fahrzeuge), um die Raum- und Platzkapazität sowie den Fahrkomfort zu erhöhen. Hierbei werden barrierefreier Ausbau und der sog. „VAMOS“-Ausbau miteinander verknüpft. Entlang des oberirdischen Nordastes der Linie 3 ist gemeinsam mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen Lange Straße und Voltmannstraße ein Gesamtausbau der Jöllenbecker Straße inkl. Rad- und Fußverkehrsanlagen notwendig. Die Vorplanung liegt bereits vor. Es ist aber absehbar, dass aufgrund der Größe des Bauvorhabens und der Vielzahl an Beteiligten

die Ausführungsplanung sowie der Genehmigungsprozess nicht vor dem 01.01.2022 abgeschlossen sein wird. Die Fertigstellung der Maßnahme bis 2026 vorgesehen.

Die Haltestelle Heidegärten besitzt zwei Hochbahnsteige in Seitenlage, jedoch ist der Zugang bisher nur durch Treppen möglich. Auf Grund der topographischen Verhältnisse und der engen Platzverhältnisse ist eine barrierefreie Zuwegung baulich sehr aufwendig. Die Herstellung der Barrierefreiheit ist bis 2027 vorgesehen.

Die Stadtbahnhaltestelle Windelsbleicher Straße liegt in ihrer heutigen Lage nahe am zukünftigen Hochbahnsteig Brackwede Kirche. Deshalb ist ein barrierefreier Ausbau an diesem Standort kurzfristig nicht möglich. Die zukünftig barrierefreie Haltestelle Brackwede Kirche kann vorübergehend einen Teil des Einzugsgebiets um die Haltestelle Windelsbleicher Straße bis zu ihrem barrierefreien Ausbau an neuem Standort abdecken.

10.2 Bushaltestellen

Für Bau und Unterhaltung der Bushaltestellen ist in der Stadt Bielefeld in der Regel die Stadt selbst als Straßenbaulastträger zuständig. An Landesstraßen außerhalb von Ortsdurchfahrten ist eine Abstimmung und Genehmigung durch den Landesbetrieb Straßen.NRW erforderlich.

Ausgehend von der Bestandsaufnahme durch die Stadt, erfolgte eine Kategorisierung der Haltestellen, in die folgende Parameter einfließen, die im Einvernehmen mit dem Beirat für Behindertenfragen und Seniorenrat der Stadt Bielefeld vor der Erstellung des Nahverkehrsplans aufgestellt wurden. Sie wurden auf Haltestellen angewandt, die noch nicht ausgebaut sind.

Priorisierungskriterien	Wertung (Punktzahl)
Einrichtungen in der Nähe einer Haltestelle	
Einrichtung für Menschen mit Behinderung/Senioren	10
Krankenhaus	8
Ärztelhaus, große Arztpraxis	7
Apotheke, Sanitätshaus	6
Nahversorgung	6
Überregionale Kultur- und Freizeiteinrichtung	10
Lokale Freizeiteinrichtung	6
Verwaltung und Behörde	8
Friedhof, Kirche, Gemeindehaus, Begegnungszentrum	6
Funktion der Haltestelle im Netz	
Verknüpfung zu Fern- und Nahverkehr der Bahn	10
Verknüpfung zur Stadtbahn	10
Verknüpfung zu Buslinien	7
Art und Häufigkeit der Bedienung	
Hauptlinie	10
Sekundärlinie	8
Regionallinie	8
Quartierslinie	6
Nur Schüler- oder Berufsverkehr	2
Nur Schienenersatzverkehr	1
Nur AST- oder ALF Linie	0
Fahrgastaufkommen	
Sehr gering	0
Gering	2
Mittel	4
Mittel bis hoch	6
Hoch	8
Sehr hoch	10
Lage der Haltestelle im Straßenraum	
Gehweg (Hochbord)	0
Gehweg auf Fahrbahnniveau	10
Unbefestigter Seitenraum, fehlende Zuwegung	-25

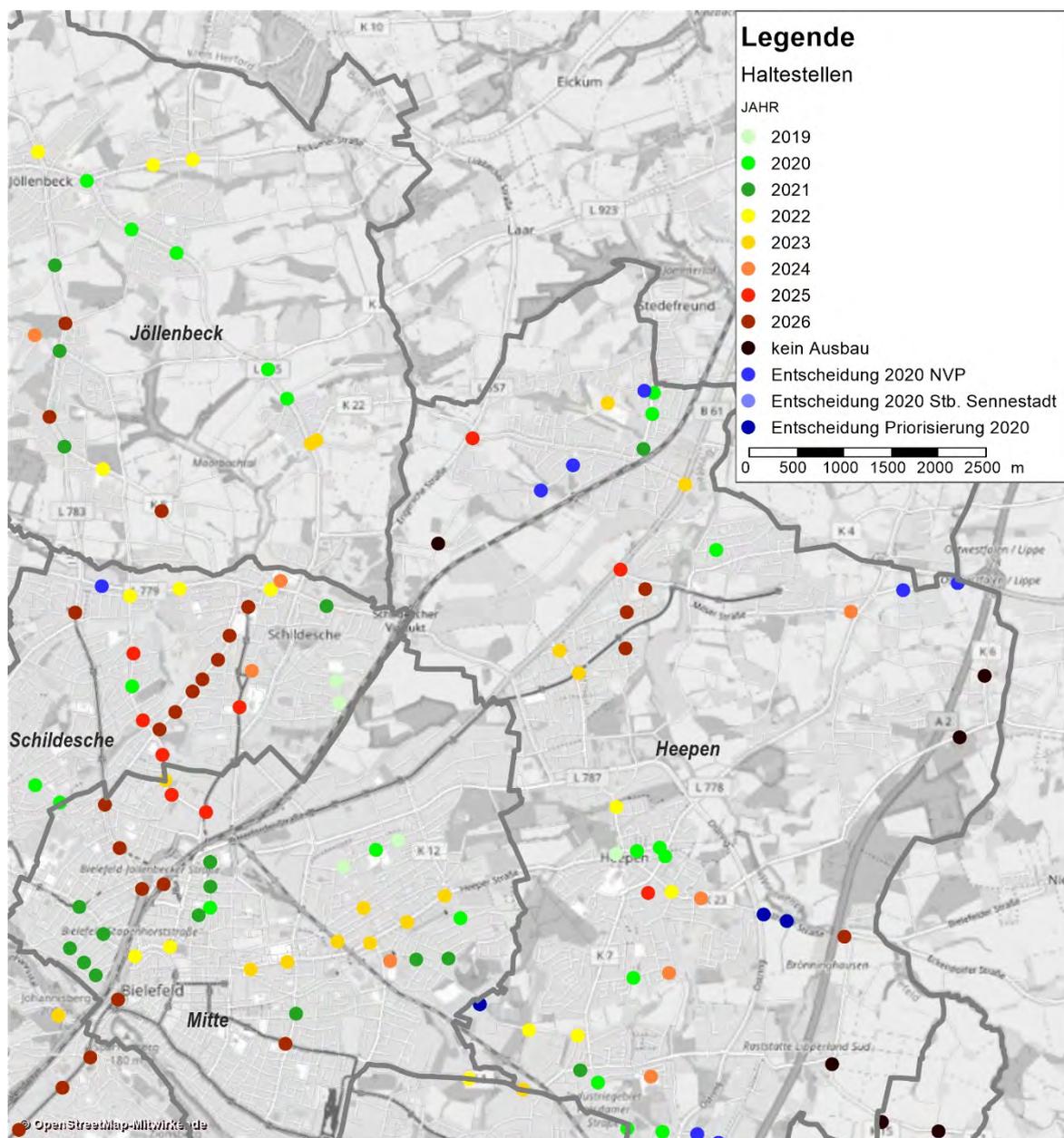
Tabelle 47: Priorisierungskriterien von Bushaltestellen

Insgesamt wurden 490 Einrichtungen den Haltestellen zugeordnet, darunter über 40 Senioreneinrichtungen und Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen, ca. 180 Arztpraxen, 29 Kliniken und Krankenhäuser, ca. 80 Apotheken und Sanitätshäuser, ca. 80 Nahversorgungseinrichtungen, mehr als 50 Freizeit- und Kultureinrichtungen, ca. 20 Behörden sowie alle Friedhöfe.

Von den rund 1300 Haltestellen sind etwa die Hälfte bereits barrierefrei ausgebaut, für die übrigen war eine Kategorisierung durchzuführen.

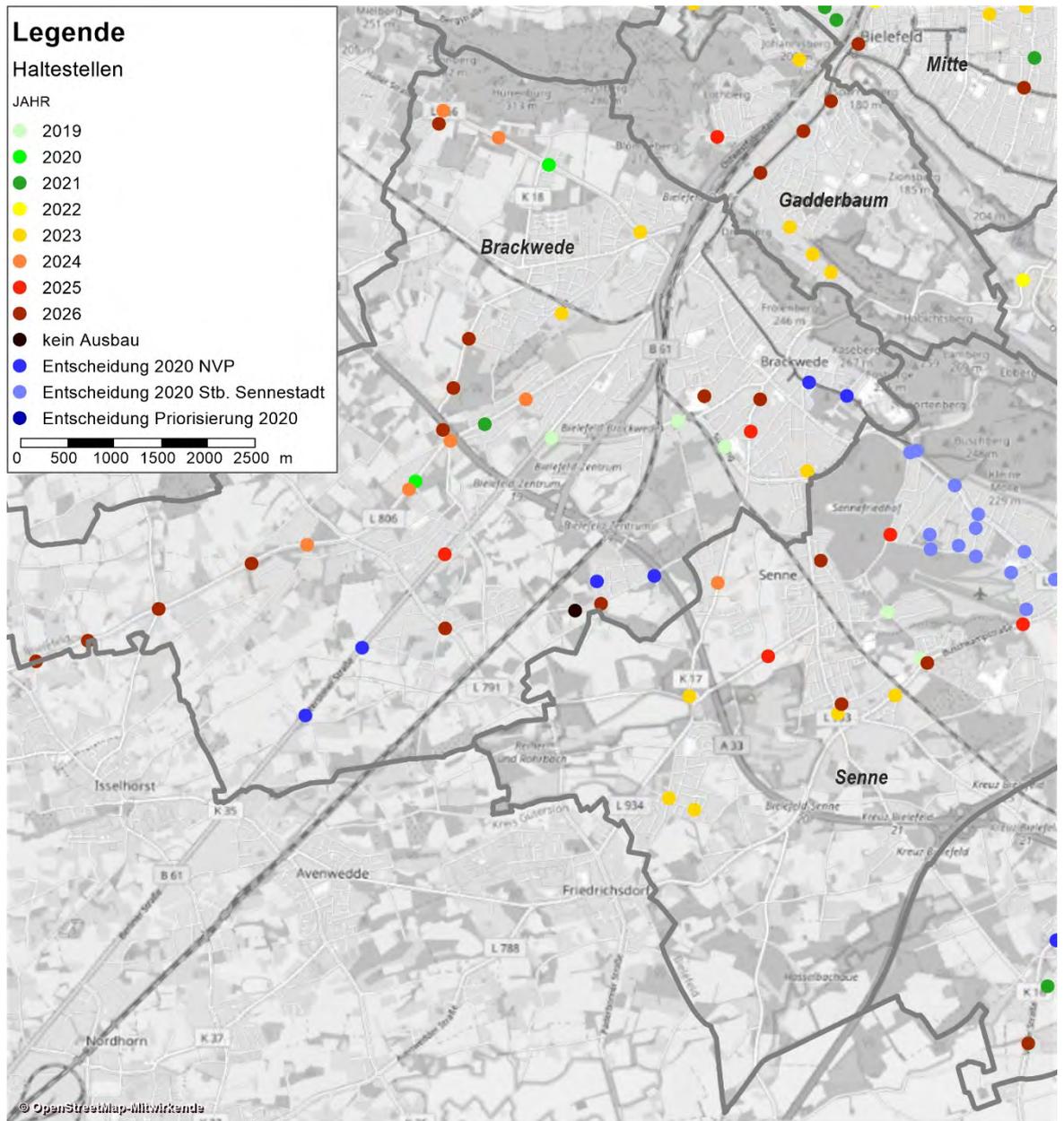
Nach Fertigstellung einer ersten Liste mit den Kategorisierungen aller Haltestellen wurde die Liste mit den Plänen der Stadt Bielefeld als Straßenbaulastträger abgeglichen. Daraus erstellte die Stadt eine endgültige Priorisierung und eine Festlegung der Umsetzungszeiträume. Die Listen der Haltestellen, die in den einzelnen Jahren umgebaut werden, sowie die Ausweisung von Sonderfällen sind dem Anlagenband zu entnehmen.

In den folgenden vier Abbildungen sind die Umsetzungszeiträume für die kommenden Jahre dargestellt.



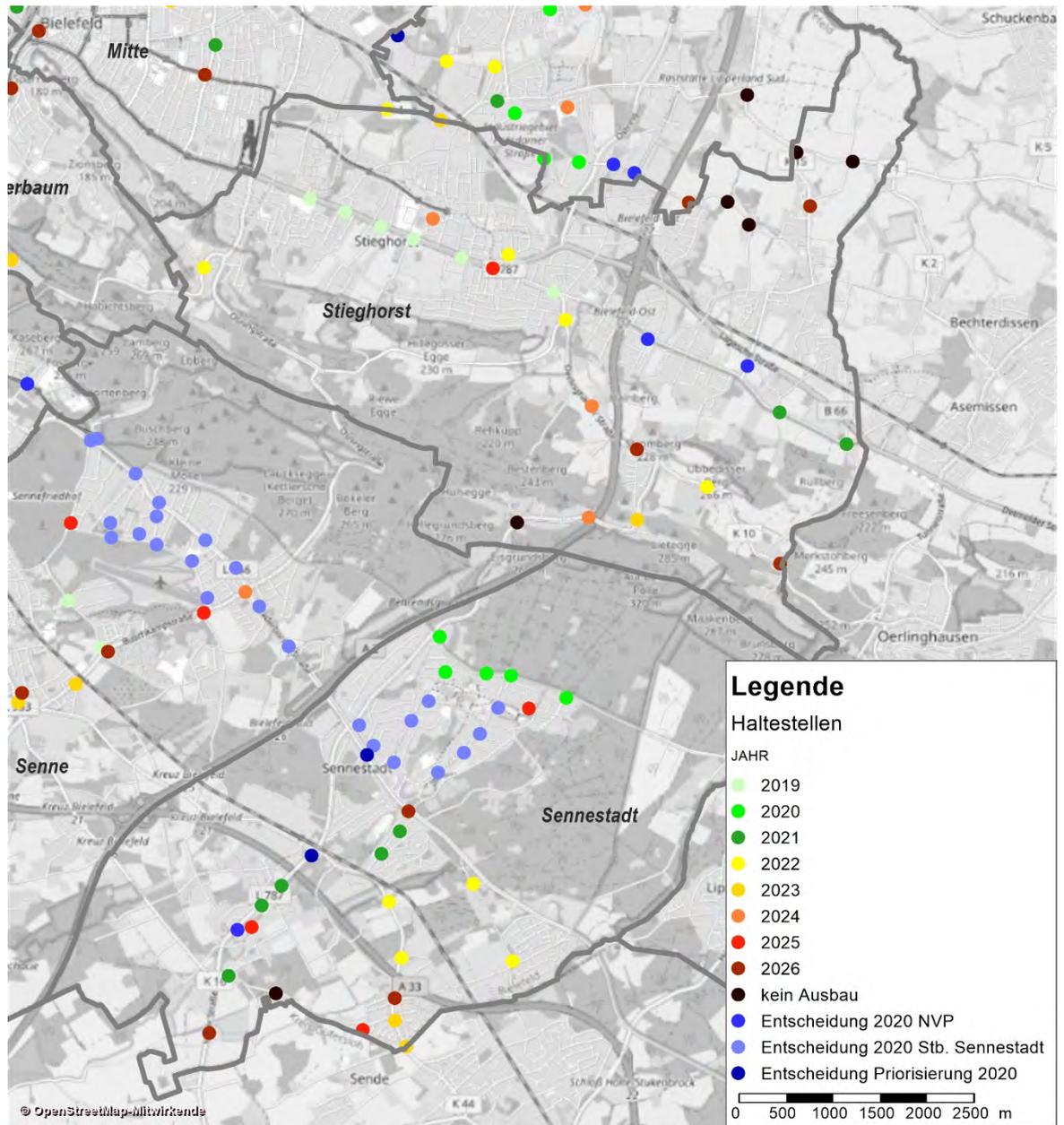
Darstellung: PTV

Abbildung 80: Umsetzungsjahre des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen (bereits ausgebaute Haltestellen sind nicht dargestellt) – Bielefeld Nordost (Stand 2018)



Darstellung: PTV

Abbildung 81: Umsetzungsjahre des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen (bereits ausgebaute Haltestellen sind nicht dargestellt) – Bielefeld Südwest (Stand 2018)



Darstellung: PTV

Abbildung 82: Umsetzungsjahre des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen (bereits ausgebaute Haltestellen sind nicht dargestellt) – Bielefeld Südost (Stand 2018)

10.3 Zusammenfassung

Die barrierefreie Umgestaltung der Stadtbahn- und Bushaltestellen wird derzeit konsequent umgesetzt. Von 63 Stadtbahnhaltestellen sind 54 Haltestellen (rund 85 %) barrierefrei gestaltet. Kurzfristig werden weitere 4 Haltestellen in Brackwede folgen, so dass dann über 90 % der Stadtbahnhaltestellen barrierefrei erreichbar sein werden. Von den ca. 1.300 Bushaltestellen im Stadtgebiet sind derzeit rund 60 % barrierefrei ausgebaut. Rund 100 Haltestellen befinden sich in der konkreten Planung, deren Re-

alisierung wird zeitnah erfolgen. Das vom Gesetzgeber vorgegebene Ziel der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 kann allerdings nicht erreicht werden. Sollten auch weiterhin finanzielle und personelle Ressourcen wie bisher zur Verfügung stehen, ist mit dem Ausbau von ca. 40 bis 50 Haltestellen pro Jahr zu rechnen.

11 Innovative Konzepte

Ergänzend zum klassischen ÖPNV können innovative Verkehrsangebote dazu beitragen, dass Kunden ihre Wegekette flexibel zurücklegen können. So können sie beispielsweise wohnortnah auf den ÖPNV umsteigen sowie staufrei und pünktlich zu ihren Zielen gelangen. Durch die Kombination von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln können im günstigsten Fall neue Fahrgäste an den ÖPNV herangeführt oder Gelegenheitsfahrer zu einer häufigeren Nutzung bewegt werden. Im Folgenden werden allgemeine Vorgehensweisen und Beispiele sowie der jeweilige Stand und mögliche Handlungsfelder in Bielefeld aufgezeigt, auch mit Hilfe von Best-Practice-Beispielen.

11.1 Park & Ride

P+R-Konzepte sind aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen grundsätzlich nur bedingt auf andere Städte übertragbar. Häufig handelt es sich um Einzelfalllösungen, die im Zusammenhang mit der Verfügbarkeit innerstädtischer Parkmöglichkeiten zu sehen sind. Eine zusammenhängende Betrachtung erfolgt beispielsweise durch Verkehrsverbünde in Räumen, die weit über die jeweiligen Städte hinausreichen. Dabei erfolgt nahezu ausschließlich eine Ausrichtung auf den schienengebundenen ÖPNV.

Stand- und Entwicklungsmöglichkeiten P+R in der Stadt Bielefeld

Mit der *Analyse der Rahmenbedingungen für den Ausbau oder die Optimierung von Park-and-Ride in Bielefeld – Umsetzung des Luftreinhalteplans, 2015* liegt der Stadt Bielefeld eine ausführliche Studie zum derzeitigen P+R-Angebot und zu möglichen Entwicklungsvarianten vor. In dieser wird folgendes Verhältnis an Parkplätzen genannt:

- Rund 550 Parkstände in P+R-Anlagen an Stadtbahnhaltestellen (an allen Endhaltestellen außer Stieghorst Zentrum, Dürkopp Tor 6 und Altenhagen – in letzterem Fall befindet sich der P+R-Platz an der Haltestelle Milse):

Stadtbahnlinie	Standort	Gezählte Plätze
1 Schildesche	Westerfeldstraße 31	32
1 Senne	Brackweder Straße 99	22
1 Senne	Oetkerstraße 35	130
2 Milse	Milser Straße 43	260
2 Sieker	Otto-Brenner-Straße 242	66
3 Babenhausen Süd	Splittenbreede 18	7
4 Lohmannshof	Straßenraum, kein P+R	~80

Stadtbahnlinie	Standort	Gezählte Plätze
Quelle: Analyse der Rahmenbedingungen für den Ausbau oder die Optimierung von Park-and-Ride in Bielefeld – Umsetzung des Luftreinhalteplans und https://www.bielefeld.de/de/sv/verkehr/parken/ride		

Tabelle 48: P+R-Anlagen in Bielefeld an den Stadtbahnhaltestellen

- ▶ Rund 250 Parkstände an Regionalbahnhaltestellen an zehn Haltepunkten der Regionalbahn, wovon nur 80 für P+R oder Bahnkunden reserviert sind:
 - ▶ Brackwede: 35 Parkstände
 - ▶ Oldentrup: 27 Parkstände
 - ▶ Ubedissen: 16 Parkstände
 - ▶ Sennestadt: 33 Parkstände
 - ▶ Windelsbleiche: 14 Parkstände

In oben genannter Ausarbeitung wurden detaillierte Erhebungen zu Auslastung und Ausstattung sowie Befragungen durchgeführt. Dabei wurden starke Schwankungen im Tages- und Wochenverlauf festgestellt. Trotzdem sind „...Babenhausen, der große Platz in Milse und Sieker in der Spitze und im Mittel hoch ausgelastet, also ganztägig gefüllt. Schildesche und Senne kommen in der Spitze zwar an die Kapazitätsgrenzen, sind im Mittel aber nur zu gut 60% ausgelastet.“ Es werden die Varianten *Ausbau* und *Optimierung P+R-Angebot* aufgezeigt und gegenübergestellt. Dabei wird neben den Vor- und Nachteilen besonders das ermittelte grundsätzliche ungünstige Nutzen-Kostenverhältnis genannt. Als Fazit wird empfohlen „...P+R nicht alleinstehend, sondern nur in Verbindung mit einem Gesamtverkehrskonzept als sinnvolle Maßnahme zu entwickeln...“. Als geeignete Mittel werden Verkehrsentwicklungsplan, Mobilitätsplan oder auch SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) genannt. Außerdem wird empfohlen „...P+R zugunsten von Maßnahmen höherer Effizienz zurückzustellen“.

Die dargestellten Analysen und Schlussfolgerungen sind mit dem Ziel einer besseren Luftreinhaltung erarbeitet worden. Dennoch sind die aufgezeigten Zusammenhänge allgemeingültig und die Aussagen zu Nutzen-Kosten und Push- und Pull-Faktoren zu berücksichtigen. Trotzdem können Überlegungen zu möglichen Optimierungen und zur Einrichtung neuer P+R-Anlagen angestellt werden. Beispielsweise ist zu analysieren, ob das bisherige Konzept mit einem P+R-Standort an jeder Endhaltestelle der Stadtbahn vervollständigt werden kann. Bei einer Verlängerung der Linie 2 bzw. der Linie 3 bis Hillegossen Schule ist zu prüfen, ob im Umfeld dieser neuen Endhaltestelle sowie auf dem Catterick-Gelände als Schnittpunkt von Stadtbahnverlängerung und überörtlicher Straßenanbindung ebenfalls ein P+R-Standort eingerichtet werden kann. Bei zukünftigen möglichen Verlängerungen von Stadtbahnlinien sind neue potenzielle Standorte zu untersuchen. Bei kurzen Verlängerungen der Stadtbahnlinien ist die räumliche Nähe zu den bereits bestehenden P+R-Standorten zu beachten.

Darüber hinaus sollten die Haltepunkte der Regionalbahn außerhalb des zentralen Stadtgebietes hinsichtlich Optimierung, Erweiterung und Neueinrichtung von P+R-Standorten bewertet werden. Dies betrifft auch die Haltepunkte außerhalb des Stadtgebietes. Die Tatsache, dass parallel zu den Regionalbahnstrecken nach Bielefeld stark befahrene Bundesstraßen verlaufen, kann als Hinweis auf vorhandene mögliche Potenziale gedeutet werden.

Analyseansätze

Zur Identifikation möglicher neuer P+R-Standorte können vielfältige Ansätze gewählt werden. Beispielweise können Schienenhaltepunkte außerhalb des Stadtzentrums hinsichtlich Anbindung an das IV-Netz, Flächenverfügbarkeit, ÖPNV-Angebot (Richtung Zentrum und Zubringerverkehre), Reisezeitvergleiche, Tarif und Potenziale im möglichen Einzugsbereich untersucht werden. Anschließend können potenzielle P+R-Standorte detailliert hinsichtlich folgender Kriterien betrachtet werden:

- Definition Einzugsbereich und mögliche Ziele
- Analyse IV- und Pendlerströme
- Abschätzung Potenzial (Personen am Tag und Zweck)
- Analyse ÖPNV-Angebot einschließlich Tarif
- Berechnung Reisezeitvergleiche für relevante Relationen
- Berücksichtigung alternativer Angebote
- Überlegung zu: Anzahl Stellplätze, Erweiterungspotenzialen, Förderprogrammen, Finanzierung, Verknüpfung mit anderen innovativen Verkehrsangeboten

Bewertung eines Ausbaus von P+R-Möglichkeiten in Bielefeld

Mittels der oben genannten Untersuchungsmöglichkeiten lassen sich sinnvolle Verortungen von P+R-Plätzen feststellen.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass tendenziell innerhalb der Stadt wenig Raum für Abstellanlagen oder Parkhäuser zur Verfügung steht. Um den MIV-Anteil nachhaltig zu beeinflussen, wären sehr große Abstellanlagen notwendig. Grundsätzlich sollten Fahrten mit dem Pkw in der Stadt vermieden werden. Sinnvoller ist es, P+R dort einzusetzen, wo die ÖPNV-Feinerschließung gering ist, aber in einiger Entfernung ein SPNV-Angebot besteht, das mit dem MIV erreicht werden kann.

P+R-Plätze sind aus folgenden Gründen in Räumen am Stadtrand oder besser außerhalb der Stadt – jedoch möglichst wohnortnah - sinnvoll:

- Die ökologische und gesamtwirtschaftliche Nutzenkomponente ist umso größer, je größer der Anteil des ÖV-Teilweges am Gesamtweg ist.
- Je weiter sich Pkw-Fahrende bereits ihrem Ziel angenähert haben, umso unattraktiver ist es, noch auf den ÖPNV umzusteigen

- Tendenziell ist die Verfügbarkeit an geeignetem Grund für die Einrichtung von P+R-Anlagen am Stadtrand oder außerhalb der Stadt größer als in der Stadt.
- Die Einrichtung vieler kleiner Einrichtungen zum Beispiel an Haltestellen der Stadtbahn ist nicht zu empfehlen, da die Gewissheit, hier einen Abstellplatz zu bekommen zu gering ist und damit zusätzlicher Parksuchverkehr entsteht.
- Wie Untersuchungen (zum Beispiel die Untersuchung der Region Stuttgart zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans⁷) zeigen, bewirkt allein die Einrichtung von P+R-Plätzen keine deutliche Veränderung im Modal-Split.

Empfohlen wird daher die Einrichtung von P+R-Anlagen in Bielefeld möglichst an den Endhaltestellen der Stadtbahnen und den SPNV-Haltes, um den Bedarf an ausreichenden Parkmöglichkeiten zu decken und wildes Parken zu verhindern.

Empfehlung zu aktuellen Anfragen hinsichtlich P+R-Plätzen

Aus politischen Gremien wurden folgende Anregungen mitgeteilt:

- **Einrichtung eines P+R-Platzes an der Wendeschleife Lohmannshof**, wenn sie nach Verlängerung der Stadtbahn nicht mehr benötigt wird.

Empfehlung: Der Platz ist von Verkehren aus Westen (zum Beispiel aus Richtung Werther) gut erreichbar, in jedem Fall besser als die zukünftige Endhaltestelle der Linie 4. Grundsätzlich erscheinen die kostenlosen Parkplätze an der Uni mit ebenfalls guter Erreichbarkeit der Linie 4 zunächst ausreichend. Somit erscheint die Einrichtung eines P+R-Platzes an der Wendeschleife nicht vordringlich. Empfohlen wird, vor einer Entscheidung Folgendes zu prüfen:

- Auslastung der Parkmöglichkeiten an der Uni sowie
 - Ziele von potenziellen P+R-Nutzenden in der Stadt Bielefeld, damit soll definiert werden, für welche Ströme der P+R-Platz an der Endhaltestelle sinnvoll wird.
 - Heute parken ca. 80 Fahrzeuge im Straßenraum, die Entscheidung sollte beinhalten, ob dies Nutzende der Stadtbahn sind, die notwendige Plätze in der Umgebung blockieren oder ob die Stellplätze ausreichen für alle Zwecke.
 - Letztlich soll auch entschieden werden, welche alternative Nutzung des Platzes nach Rückbau der Wendeschleife denkbar ist und welche Nutzung Vorrang haben soll.
- **Einrichtung eines P+R-Platzes am Bahnhof Brackwede**
 - Der Platz hinter dem Bahnhof Brackwede befindet sich kurz vor der Auffahrt zum Ostwestfalendamm, von dort aus ist die Fahrt in die Innenstadt eher

⁷ Region Stuttgart: Untersuchung für die Fortschreibung des Regionalverkehrsplanes (Prüfung organisatorischer, ordnungs- und preispolitischer Maßnahmen „OPO“), 2018

kurz, was zunächst verlockend sein kann, das Auto nicht mehr zu verlassen, um auf den Zug umzusteigen.

- Der SPNV kann wegen der kurzen Wege zum Bahnhof gut erreicht werden, die Stadtbahnhaltestelle in der Artur-Ladebeck-Straße jedoch nur durch einen längeren Fußweg. Insgesamt steht am Bahnhof Brackwede weniger Platz zur Verfügung als außerhalb der Stadt.
- Zu prüfen sind daher die Ströme, die den P+R-Platz nutzen würden. Sollte eine größere Zahl von der Autobahn kommen, wäre, vor allem im Falle einer Verschärfung der Parkplatzsituation in der Innenstadt, die Einrichtung mit Anbindung an den SPNV sinnvoll.

11.2 Bike & Ride

B+R ist eine Möglichkeit, die letzte Meile bis zur nächsten Haltestelle oder bis zur Stadtbahn zu überwinden. Grundsätzlich sollen, abhängig vom Bedarf und den örtlichen Gegebenheiten, an den Haltestellen B+R-Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern vorhanden sein. Der Umfang kann von einzelnen Bügeln bis hin zu größeren überdachten Abstellplätzen reichen. An folgenden Stadtbahnhaltestellen in der Stadt Bielefeld existieren derzeit B+R-Anlagen:

Linie	Haltestelle	Ausbauform der B+R-Anlage
	Hauptbahnhof	überdachter Fahrradstand + abschließbare Fahrradbox/-garage
1 Schildesche	Schildesche	überdachter Fahrradstand
	Kattenkamp	überdachter Fahrradstand
	Sudbrackstraße	überdachter Fahrradstand
1 Senne	Brackwede Bahnhof	überdachter Fahrradstand + abschließbare Fahrradbox/-garage (Standort am Bhf Brackwede, somit nur in großer Entfernung erreichbar)
	Senne	überdachter Fahrradstand + abschließbare Fahrradbox/-garage
2 Altenhagen	Altenhagen	überdachter Fahrradstand
	Buschbachtal	überdachter Fahrradstand
	Milse	überdachter Fahrradstand + abschließbare Fahrradbox/-garage
	Baumheide	überdachter Fahrradstand
2 Sieker	Sieker	überdachter Fahrradstand + abschließbare Fahrradbox/-garage
3 Babenhausen Süd	Babenhausen Süd	überdachter Fahrradstand
	Koblenzer Straße	überdachter Fahrradstand
	Auf der Hufe	überdachter Fahrradstand
	Wittekindstraße	überdachter Fahrradstand
3 Stieghorst	Sieker Mitte	überdachter Fahrradstand

Linie	Haltestelle	Ausbauf orm der B+R-Anlage
	Roggenkamp	überdachter Fahrradstand
	Elpke	überdachter Fahrradstand
	Stieghorst	überdachter Fahrradstand
4 Lohmannshof	Lohmannshof	überdachter Fahrradstand + abschließbare Fahrradbox/-garage
	Universität	(teil-)überdachter Fahrradstand
Regionalbahn	Quelle-Kupferheide	überdachter Fahrradstand + abschließbare Fahrradbox/-garage
	Sennestadt	überdachter Fahrradstand + zugangsgesicherte Sammelschließanlage
	Brackwede	überdachter Fahrradstand + abschließbare Fahrradbox
	Senne	überdachter Fahrradstand + abschließbare Fahrradbox
	Quelle	überdachter Fahrradstand
	Oldentrup	überdachter Fahrradstand
	Brake	überdachter Fahrradstand
	Windelsbleiche	überdachter Fahrradstand

Quelle: StadtBahn Spinne moBiel und <http://www.bielefeld.de/de/sv/verkehr/rv/>

Tabelle 49: B+R-Anlagen in Bielefeld an den Stadtbahnhaltestellen

Darüber hinaus bestehen an einer Vielzahl von Bushaltestellen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, die hier nicht alle benannt werden können. Zudem entstehen in der Umsetzung des Radverkehrs-konzeptes weitere Abstellmöglichkeiten.

Die Stadt Bielefeld bietet vielfältige Informationen zum Thema Radverkehr an und ist überregional eingebunden, beispielsweise in das Radverkehrsnetz NRW. Sie hat den Vorsatz bis 2025 einen Radverkehrsanteil von 25 Prozent zu erreichen. Um dieses Ziel zu verwirklichen, wird seit April 2018 an einem strategischen Plan für die Förderung des Radverkehrs in Bielefeld gearbeitet. In diesem sollen für die Handlungsfelder Verkehrssicherheit, Infrastruktur, Service und Kommunikation Maßnahmen und Strategien formuliert werden. Die Planung bedarfsgerechter Fahrradabstellanlagen ist ebenfalls ein Bestandteil. Einzelne Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, beziehungsweise sind in der Planung:

- Schulische Fahrradabstellanlagen
- Sammelschließanlage Bahnhof Sennestadt

Zur Identifikation von möglichen neuen B+R-Potenzialen wurden die bekannten B+R-Anlagen im Verkehrsmodell hinterlegt und jeweils Räume mittels eines Einzugsbereiches von 2.400 Metern definiert (siehe Abbildung 83). Aus diesen Räumen ist in rund zehn Minuten mindestens eine bestehende B+R-Anlage mit dem Fahrrad erreichbar. Die tatsächlich verfügbaren Wege und topografischen Hindernisse können dabei nicht berücksichtigt werden. Diesen so definierten Räumen wird in der Abbildung die Pkw Nachfrage farblich klassifiziert gegenübergestellt.

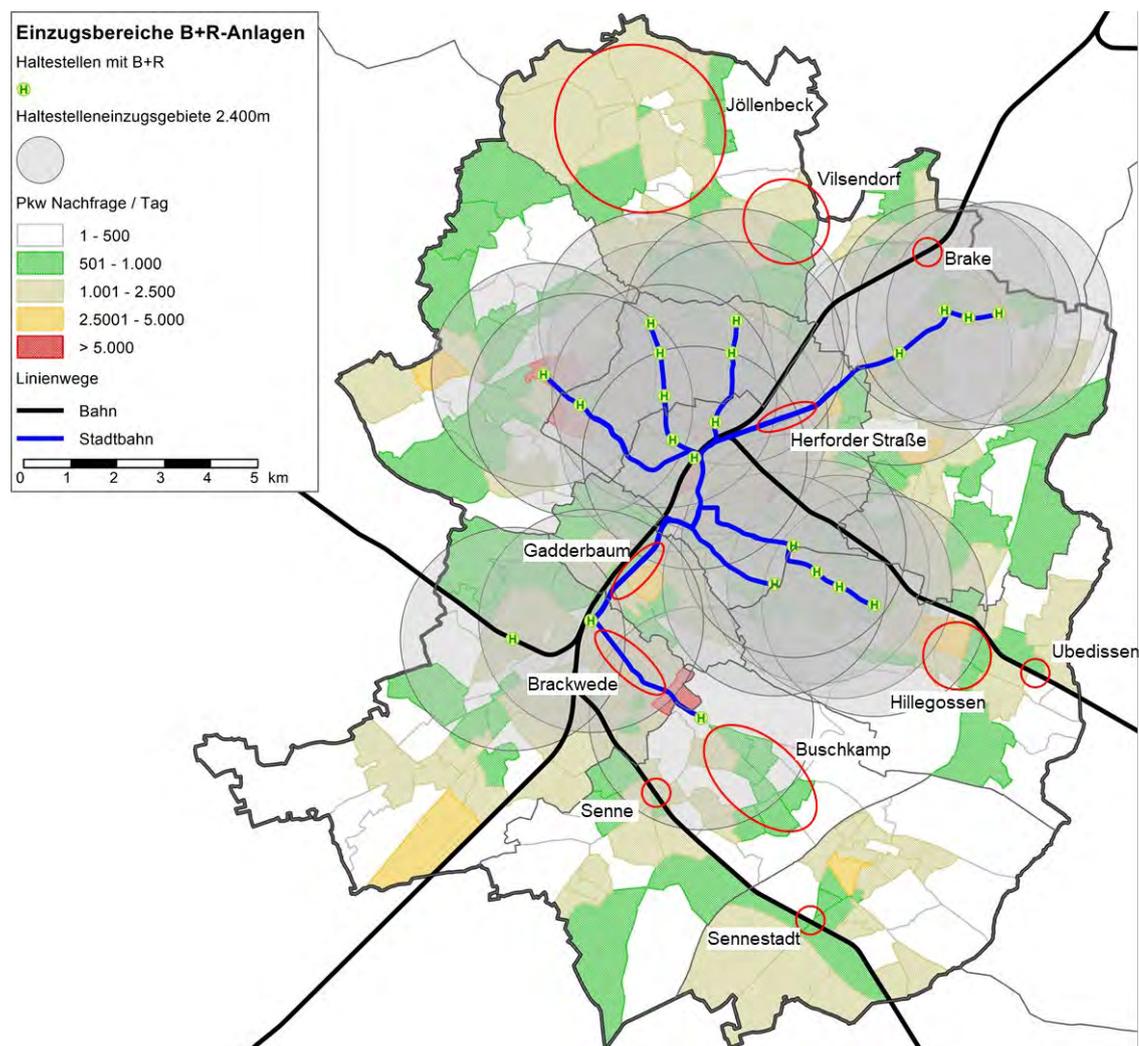


Abbildung 83: Einzugsbereich bestehender B+R-Anlagen und Pkw Nachfrage / Tag

Aus Abbildung 83 wird ersichtlich, dass die innerstädtischen und die angrenzenden Räume durch das bereits vorhandene B+R-Angebot gut abgedeckt sind. Da sich die bestehenden B+R-Anlagen häufig auf die Endhaltestellen und die äußeren Äste der Stadtbahnen konzentrieren, sollten folgende Räume auf mögliche neue B+R-Standorte überprüft werden:

- Linie 1 Brackwede
- Linie 1 Gadderbaum
- Linie 2 Bereich Herforder Straße

Weitere Räume mit hohen Potenzialen am Rand oder außerhalb der derzeitigen Einzugsbereiche konzentrieren sich häufig entlang der Regionalbahnlinien an folgenden Bahnhöfen, bestehende Anlagen sind zu erweitern bzw. aufzuwerten:

- Senne und Sennestadt
- Ubedissen

➤ Brake

Einzelne Räume mit hohen Potenzialen liegen in der Verlängerung der Stadtbahnlinien und sollten im Weiteren überprüft werden. Bestehende Anlagen sind ggf. zu erweitern oder aufzuwerten:

➤ Buschkamp

➤ Hillegossen

➤ Vilsendorf

➤ Jöllenbeck

Bewertung eines Ausbaus von B+R-Möglichkeiten in Bielefeld

Im Gegensatz zu P+R-Anlagen dienen B+R-Anlagen einer deutlichen Erhöhung der Nutzung des Umweltverbundes statt dem Pkw. Hier ist es sinnvoll, Anlagen zu errichten, die es erlauben, auch hochwertige Fahrräder geschützt und sicher abstellen zu können. Dies sollte nicht nur an den Endhaltestellen geschehen, sondern auch in der Nähe von Siedlungsschwerpunkten und hohem Nachfragepotenzial. Auch eine Ausweitung der Kapazität der vorhandenen B+R Standorte ist erforderlich. Hierzu gilt es die vorhandene Art der Abstellmöglichkeit (freie Bügel, überdachte Anlagen, zugangsgesicherte Anlagen) sowie die Anzahl an Abstellmöglichkeiten dem zu erwartenden Bedarf gegenüber zu stellen. Besonders bei Haltestellen mit hohem Nachfragepotential, auch mit einem größeren Einzugsgebiet, ist die Anordnung von zugangsgesicherten Anlagen zu empfehlen.

11.3 Carsharing in Bielefeld und Best Practice Karlsruhe

Allgemein konnte Carsharing in der jüngeren Vergangenheit deutliche Angebotserweiterungen und Nachfragesteigerungen aufweisen. Eine breite Akzeptanz wird erst mit einer gewissen Flottengröße sowie Anzahl und Verteilung von Stationen erreicht. Grundlage für einen wirtschaftlichen Betrieb sind Gegenden mit hoher Bewohner- und Beschäftigtenquote. Free Floating Angebote werden üblicherweise nur in Großstädten angeboten, häufig erfolgt eine Begrenzung auf ein Innenstadtgebiet. Diese Angebotsform bietet eine hohe Flexibilität, kann aber auch zum Ersatz von Fahrten mit dem ÖPNV, sowie zu zusätzlichen Pkw-Fahrten und Parkplatzbedarfen führen.

In der Stadt Bielefeld gibt es derzeit mit cambio einen stationären Carsharing-Anbieter. Dieser verfügt über rund 41 Stationen auf Bielefelder Stadtgebiet. Diese befinden sich vereinzelt an oder in der Nähe von Stadtbahnhaltestellen. Daneben betreibt Flinkster einen Standort am Hauptbahnhof und es existieren weitere Plattformen für private Sharingangebote und Mietwagen. Ein Free Floating Angebot gibt es derzeit nur sehr eingeschränkt.

Grundsätzlich wird ein Ausbau des Carsharing-Angebotes und die Einrichtung und Optimierung von Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen⁸ von Seiten der Stadt Bielefeld befürwortet^{9,10}. Eine enge Kooperation mit bestehenden Anbietern in Bielefeld beim Ausbau des bestehenden Angebotes ist sinnvoll. Grundsätzlich sollte die Verknüpfung zwischen Stadtbahn und bereits vorhandenen Carsharing-Stationen optimiert werden. Hierzu eignen sich entsprechende Informationen, Hinweise und eine enge Zusammenarbeit sowie kombinierte Angebote von Carsharing-Anbieter und mobiel. Ein wichtiger Faktor für ein gutes Carsharing-Angebot ist neben dem Preis, die Verfügbarkeit. Es müssen nicht zwingend an allen Endhaltestellen der Stadtbahn Carsharing-Stationen vorhanden sein beziehungsweise eingerichtet werden. Wichtig ist es die Bereiche zu analysieren, die für viele Personen Start- oder Zielpunkt sind. So sind in Bereichen mit hoher Bevölkerungsdichte möglichst Carsharing-Stationen anzubieten. Beispielweise gibt es bisher in Brake, Buschkamp, Hillegossen und Sennefeld noch kein Carsharing-Angebot. Diese Bereiche sollten hinsichtlich der Einrichtung von Carsharing-Stationen überprüft werden. Ein integriertes E-Car-Sharing ist in die Überlegungen einzubeziehen.

Nachfolgend ein Best-Practice-Beispiel aus Karlsruhe:

Mit ca. 307.000 Einwohnern weist Karlsruhe eine vergleichbare Größe wie Bielefeld auf. Hinsichtlich der Carsharing-Möglichkeiten liegt Karlsruhe mit 2,7 Carsharing-Fahrzeugen pro 1000 Einwohnern (Stand 2017) mit großem Abstand an der Spitze der deutschen Großstädte. Etwa 15.000 Teilnehmenden stehen über 800 Fahrzeuge zur Verfügung. Die verlässliche Verfügbarkeit von Fahrzeugen führt dazu, dass die Zahl der Nutzenden in der Vergangenheit stetig zugenommen hat, da das Angebot für viele Einwohnerinnen und Einwohner eine gute Alternative zum eigenen Pkw darstellt. Die Fahrzeuge sind fußläufig aus praktisch allen Wohngebieten zu erreichen und weisen eine hohe Heterogenität auf (Transporter, E-Fahrzeuge, etc.).

Eine Bindung an Mobilitätsstationen besteht nicht. Bielefeld kommt mit 105 Fahrzeugen (Cambio im Oktober 2018, www.mobiel.de) bei 334.000 Einwohnern nur auf 0,3 Fahrzeuge je 1000 Einwohner.

11.4 BikeSharing

Bei öffentlichen Fahrradverleihsysteme (BikeSharing) werden Fahrräder in der Regel im öffentlichen Raum oder an öffentlich zugänglichen Stationen zur Verfügung gestellt.¹¹ Es wird zwischen stationsgebundenen und stationslosen Angeboten unterschieden. In Deutschland sind derzeit verschiedene, teilweise auch internationale Unternehmen aktiv.

⁸ Zukunftsnetz Mobilität NRW: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen

⁹ Mobilitätsstrategie Bielefeld

¹⁰ Stadt Bielefeld: Handlungsprogramm Klimaschutz

¹¹ <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrradverleihsystem>

In der Stadt Bielefeld gibt es seit 2020 ein stadteigenes BikeSharing Angebot betrieben durch die Firma Nextbike. Es ist eine Kombination von festen Standorten und Flexzonen in bestimmten Straßenzügen. Es handelt sich um ein flächendeckendes Verleihsystem. Ein Überschwemmen der Stadt mit Fahrrädern, wie es in anderen Städten vorgekommen ist, soll vermieden werden.

Laut der Studie *Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme* des BMVI¹² wird „...deutlich, dass hochwertige und ansprechend gestaltete Leihräder und Stationen, leicht verfügbare Informationen, einfache Ausleihprozesse, ein gut erreichbarer Kundendienst und funktionelle Smartphone-Apps wichtige Faktoren für den Erfolg der...“ öffentlichen Fahrradverleihsysteme sind. Es wird darauf verwiesen, dass kurze Wege zum nächsten verfügbaren Leihfahrrad wichtig und weitere Einnahmequellen, wie zum Beispiel Werbung zur Finanzierung, notwendig sind. Des Weiteren besitzen öffentliche Fahrradverleihsysteme eine positive Ausstrahlung auf andere nachhaltige Mobilitätsformen und den Fahrradverkehr allgemein. Daher sollten Kommunen nicht nur die reine Kostendeckung, sondern auch den Imagegewinn für den Umweltverbund berücksichtigen.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, dass entweder ein eigenes lokales System oder das eines etablierten Unternehmens zum Einsatz kommt. So kann direkt oder indirekt, beispielweise durch Kooperationen, der Zugang zu einem weit verbreiteten Verleihsystem angeboten werden, das auch in anderen Städten und Regionen genutzt werden kann. Somit wird die Attraktivität des Angebotes gesteigert und für mögliche auswärtige Nutzende wird die Hemmschwelle zur Nutzung herabgesetzt. Dies ist auch sinnvoll in Verbindung mit möglichen unten beschriebenen weiteren Sharing-Systemen und in diesem Zusammenhang der möglichen Etablierung von Mobilstationen.

11.5 Weitere inter- und multimodale Systeme in Bielefeld

11.5.1 Organisation unter dem Label flowBie

Unter dem Label flowBie bietet moBiel intermodale und multimodale Angebote an. Hierzu gehört bereits heute das Sharing-System für E-Roller, in Kooperation mit TIER das Sharing-System für E-Tretroller sowie der 2019 gestartete On-Demand-Verkehr. Geplant ist ein Ausbau auch hinsichtlich zusätzlicher Ladestationen für E-Fahrzeuge sowie eventuell weiterer Sharingangebote mit anderen Verkehrsmitteln. Außerdem ist der Rufbus (on-demand-Verkehr „Anton“) im Probebetrieb zunächst in ausgewählten Stadtteilen als Ergänzung bzw. Ersatz für das bestehende AST-System im Einsatz

Die Angebote zeichnen sich dadurch aus, dass sie vom Verkehrsbetrieb moBiel initiiert und größtenteils betrieben werden. Dies ist im Sinne einer abgestimmten Mobil-

¹² <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=ST234X67>

ität sinnvoll und schränkt gegenseitige Konkurrenz zwischen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes ein. Angebote wie „Anton“ verbessern die ÖPNV-Verfügbarkeit in Räumen und Zeiten, in denen das Linienangebot des ÖPNV ausgedünnt ist. Die Planung und der Einsatz aus einer Hand sind somit im Sinne der Stadt Bielefeld und ihren Modal-Split-Zielen.

Zur Koordination besteht eine flowBie-Zentrale in den Räumen von moBiel in Sieker, zum Beispiel zur Registrierung und für Testfahrten der E-Roller. Zudem sind in den Räumen des Jahnplatzes Nr. 5 von moBiel Auskünfte und Hilfe auch telefonisch zugänglich.

11.5.2 E-Roller Alma

moBiel hat ein E-Roller-Sharing-System eingeführt. Zur Ausleihe der E-Roller ist die App „flowBie Sharing“ notwendig.

Das System ist free floating, das heißt, die Roller können innerhalb des Heimatgebietes überall abgestellt werden. Entladene Akkus werden von moBiel am Abstellort ausgetauscht.

11.5.3 E-Tretroller

Die moBiel kooperiert mit einem externen Partner, um E-Tretroller im Stadtgebiet anzubieten. In Abstimmung mit moBiel und der Stadt Bielefeld wurde das Geschäftsgebiet in Bielefeld definiert, bei dem auf eine enge Verzahnung zum ÖPNV geachtet wurde. Seit 01.07.2021 hat die Stadt Bielefeld eine Sondernutzung für E-Scooter eingeführt. Hierbei wurde eine maximale Anzahl von E-Scootern für Anbieter in der Kernzone eingeführt und feste Standorte festgelegt. Zurzeit sind über das Angebot von Tier hinaus, im Rahmen von FlowBie, noch Bolt und Lime in Bielefeld tätig.

11.5.4 On-Demand-Verkehr Anton

moBiel hat 2019 einen Pilotbetrieb des On-Demand-Verkehrs Anton in dem Stadtgebiet Sennestadt und in Jöllenbeck gestartet. Der Verkehr wurde als Angebot nach § 42 PBefG genehmigt. Anton, das sind zwei Kleinbusse mit sieben Sitzplätzen sowie einem Platz für Rollstuhlfahrer. Bei Bedarf kann Anton über die „flowBie Anton“ App oder telefonisch gerufen werden. Hierzu wählen Fahrgäste einfach ihren Start- und Zielort aus und werden automatisch einem der Fahrzeuge zugeteilt. Die Fahrt teilen sie mit anderen Fahrgästen, die in dieselbe Richtung unterwegs sind. Dank der zahlreichen virtuellen Haltestellen ist der Weg bis zur nächsten Haltestelle i.d.R. nie weiter als 200 Meter.

In dem Stadtgebiet Sennestadt (Eckardtsheim, Heideblümchen, Dalbke) fährt Anton als Ersatz für das zuvor angebotene AST-System. Im Stadtteil Jöllenbeck (Theesen, Vilsendorf, erweitert bis Brake Bahnhof) fährt Anton zunächst ergänzend zum bestehenden Tagesverkehr.

Die Ausweitung des On-Demand-Verkehrs auf die übrigen Stadtbezirke ist zukünftig vorgesehen. Dabei ist der on-demand-Verkehr generell additiv zum regulären Busverkehr zu konzipieren. Das heißt, bestehende Linienwege als Radialen/Tangenten bleiben bestehen und werden durch zusätzliche Erschließungslinien mit enger, virtueller Haltestellenabfolge ergänzt, die die kleinräumige Siedlungserschließung und die Verbindung mit Versorgungszentren und/oder Verknüpfungspunkten sicherstellen.

11.5.5 Fahrradverleihsystem Bielefeld

In Bielefeld ist im Mai 2020 das Fahrrad-Verleihsystem gestartet. Das System soll in den kommenden Jahren in mehreren Phasen ausgebaut werden. Es handelt sich um ein Hybrides System: Beim hybriden System werden feste Stationen mit flexiblen Rückgabebereichen kombiniert. Teilweise werden statt Zonen auch nur einzelne Straßen für die flexible Rückgabe definiert. Die Ausleihe und Rückgabe erfolgen App-basiert. Das System wurde erfolgreich mit 600 neuen Rädern auf die Stationen und Flexstraßen verteilt. Kleinere Anpassungen werden noch vorgenommen. Das Angebot wird gut angenommen und die Nutzungen konnten bereits gesteigert werden. In 2022 kommen 50 Pedelecs an festen Stationen hinzu. Die Weiterentwicklung wird kontinuierlich nachverfolgt und Marketingmaßnahmen durchgeführt.

11.6 Mobilitätsstationen und intermodale Angebote – Best Practice

Mobilitätsstationen bündeln intermodale Angebote. Hierfür gibt es sehr unterschiedliche Ansätze in deutschen Städten. Grundsätzlich bestehen Mobilitätsstationen und -zentralen in Städten sehr unterschiedlicher Größe.

11.6.1 Best Practice: Untersuchung Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)

Der VRN hat die Einrichtung von Mobilitätszentralen in seinem Verbundraum beschlossen. Die Mobilitätszentralen sind hier sehr umfassend definiert. Sie werden als wesentlicher Baustein des Kommunalen Mobilitätsmanagements angesehen und fungieren als Anlaufstellen für alle Fragen rund um die Mobilität. Sie bieten sämtliche Informationen und Dienstleistungen an und bündeln diese verkehrsmittelübergreifend. Als Kerngeschäft wird hier Information und Fahrkartenverkauf betrachtet, zudem dienen Mobilitätszentralen dem direkten Dialog und als Anlaufstellen für alle Fragen rund um die Mobilität und leisten so ebenfalls einen Beitrag für eine klima- und energiebewusste Kommune zur nachhaltigen Mobilität.

Um umfassend Alternativen zur PKW-Nutzung aufzuzeigen, gehören neben dem ÖPNV-Angebot, samt der Disposition flexibler Angebote, wie dem Ruftaxi, die Informationen sowie möglichst die Buchung und Vermittlung der multimodalen Angebote, wie Bikesharing, Carsharing und Mitfahrzentralen zu den Aufgabenfeldern einer Mobilitätszentrale.

Zur Untersuchung geeigneter Räume für den Einsatz von Sharing-Systemen, hat der Rhein-Neckar-Kreis für sein Kreisgebiet eine Kurzexpertise erstellen lassen. Aus den Parametern Einwohnerzahl, Siedlungsdichte, PKW-Dichte, SPNV-Erschließung, Alltagsziele, Freizeitziele und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte wurden für die einzelnen Gemeindegebiete Potenziale für Carsharing und Bikesharing abgeleitet. Grundsätzlich zeigt sich, dass in den dicht besiedelten Räumen – und dort in den größeren Gemeinden – sowie in den verdichteten Gebieten des Kreises die Potenziale am höchsten sind. Dies gilt gleichermaßen für Fahrrad- und Pkw-basierte Sharing-Angebote.

Übertragbarkeit auf Bielefeld

Daraus lässt sich schließen, dass unabhängig von der Stadtgröße in verdichteten Räumen die Einrichtung von Mobilitätsstationen und Sharing-Angeboten auf ein hohes Potenzial stoßen. Nur in sehr ländlichen Gebieten, wie sie in Bielefeld nicht vorhanden sind, gelten andere Bedingungen und sind andere Betriebsstrukturen zu wählen (Beispiel Dorfauto).

11.6.2 Best Practice: Mobilitätsstationen in Städten unterschiedlicher Größen

Eine Recherche unter deutschen Städten unterschiedlicher Größe ergibt unterschiedliche Ansätze für die Einrichtung von Mobilitätsstationen und Mobilitätszentralen.

Die folgende Übersicht soll dies erläutern:

Stadt	Einwohner	Name	Anzahl Stationen	Mobilitätsangebote	Zusatzangebote	Fläche	Betreiber
Hamburg	1,75 Mio.	Switchh	7 (+8 in Planung)	U-Bahn (oder SPNV), Bus, Taxi, Carsharing, Autovermietung, B+R	Servicepunkt an einer Station	Sondernutzung im öffentlichen Straßenraum	Hamburger Hochbahn mit Carsharing-Unternehmen und Stadtrad Hamburg
Leipzig	590.000	Mobilitätsstationen	28	Straßenbahn, Fahrradabstellplätze, Leihräder, Carsharing, Stellflächen für E-Fahrzeuge mit Landesäule	Ladesäulen	Sondernutzung im öffentlichen Straßenraum	Leipziger Verkehrsbetriebe
Bremen	550.000	mobil.punkt	10 große Stationen, 14 kleine Stationen, allmähliche	Car-Sharing unterschiedlicher Betreiber ist	Kiosk, Ladestationen für E-Autos und E-Bikes	Sondernutzung im öffentlichen	Stadt Bremen mit Carsharing-

Stadt	Einwohner	Name	Anzahl Stationen	Mobilitätsangebote	Zusatzangebote	Fläche	Betreiber
			Ausweitung zu Vielzahl von Carsharing-Stellplätzen	Schwerpunkt, große Stationen sind gut erreichbar mit ÖPNV, Abstellplätze für Räder		Straßenraum	Unternehmen
Offenburg (siehe auch unten)	60.000	Mobilitätsstationen	zunächst 4 in der Kernstadt, Ausweitung vorgesehen, kleinere Stationen nur mit Bikesharing und Carsharing oder nur Bikesharing	Mobilitätsstation mit Busverkehr, Bikesharing und Carsharing, Elektroautos, Pedelecs, Lastenräder; Ausleihe aller mit "EinfachMobil"-Karte; Geplant ist Mobilitätszentrale	Modularer Aufbau der Stationen	Sondernutzung im öffentlichen Straßenraum	Stadt Offenburg, nextbike, Stadtmobil Südbaden
Meschede	30.000	Mobilstation	1	SPNV, Bus, Carsharing, Fahrradverleih mit E-Bikes; Fahrradabstellmöglichkeit in umgerüstetem Bus	Geführte Segway-Touren	Privatgrundstück Deutsche Bahn AG	DB Regio Bus

Tabelle 50: Mobilitätsstationen in unterschiedlichen Städten

Abgestufte Systeme

Es lässt sich ableiten, dass unabhängig von der Stadtgröße ein systematischer Aufbau von Stationen angestrebt wird. Wo es in einer kleinen Stadt nur eine Mobilitätsstation gibt (Meschede), die von überall aus gut erreichbar ist, besteht in größeren Städten zumeist ein abgestuftes System von voll ausgebauten Stationen mit vielfältigen Mobilitäts- und Sharing-Möglichkeiten einschließlich Services und dergleichen bis hinunter zu einfachen Leihstationen für zum Beispiel nur Fahrräder.

Übertragbarkeit auf Bielefeld

Hierzu wurde 2021 ein umsetzungsorientiertes Konzept für Mobilitätsstationen entwickelt. In diesem wurden klare Aussagen zu Standorten und Standortabstufungen (Mobilstationen Größe S, M, L und XL) getroffen (<https://anwendungen.bielefeld.de/bi/vo0050.asp?kvonr=32953>). Die Umsetzung soll ab 2022 erfolgen. Mit der

Informationszentrale zur gesamten Mobilität am Jahnplatz, zusätzlicher Mobilitätsstation, mit weitreichenden Funktionen in Sieker und einem Netz von möglichen kleineren Einheiten für Carsharing und BikeSharing in weiteren Stadtteilen hat moBiel schon einen kleinen Beitrag dazu geleistet.

Der Betrieb durch eigene Verkehrsbetriebe (oder in kleinen Städten durch die Bahn am zentralen Bahnhof) überwiegt in den meisten der untersuchten Städte. Damit ist Mobilität aus einer Hand gewährleistet.

Es ist zu empfehlen Mobilitätsstationen entsprechend dem Leitfaden Mobilstation NRW im gesamten Stadtgebiet auszudehnen. Hierzu bieten sich für sehr große Mobilstationen besonders Endhaltestellen sowie Haltestellen mit Anbindung an den SPNV an. An ausgewählten weiteren Standorten sind Mobilstationen mit geringerer Größe vorzusehen. Die Standortwahl ist abhängig von Potentialen, Einzugsgebieten, Topographie etc. und steht in engem Zusammenhang mit einer Ausweitung der B+R (an großen bzw. entlegenen Haltestellen auch P+R) sowie Sharing-Angeboten.

11.7 Zusammenfassung

Es gibt mittlerweile ein breites Angebot von Ergänzungen und Erweiterungen zum klassischen ÖPNV. Alle Angebote können helfen den ÖPNV zu stärken und auch in Zukunft für Nutzer attraktiv zu gestalten. In der Stadt Bielefeld sind bereits einige innovative Verkehrsangebote gestartet (Carsharing, E-Tretroller, On-Demand, Fahrradverleihsystem etc.). Diese Angebote gilt es in Zukunft zu optimieren und in bestimmten Bereichen auszubauen. Zudem wurden die Grundlagen für weitere Ergänzungen gelegt (Mobilitätsstationskonzept, Park & Ride etc.), die in Zukunft umgesetzt werden sollen.