

Mitteilung an Bezirksvertretung Sennestadt zur Sitzung am 03.11.2021

An 163

Das Amt für Verkehr teilt zur Anfrage „Stadtbahnplanung Linie 1“ mit der Drucksachenummer 2595/2020-2025 mit:

In Abstimmung mit der Vorhabenträgerin moBiel werden die Fragen wie folgt beantwortet:

1. Welche Gründe liegen vor, dass die Stadtbahn bis zum Ost-Westgrünzug geführt werden soll, wo soll alternativ eine Endhaltestelle am Alsterweg möglich sein?

Die Vorzugsvariante in Sennestadt bietet mehrere Vorteile: Ein Großteil der Bewohner der Nordstadt erhält eine Direktverbindung in die Innenstadt ohne Umstieg. Der Komfortplus einer StadtBahn wird gegenüber einer Buslinie Fahrgäste aus einem größeren Umkreis anziehen. Somit ist die StadtBahn auch für die Bereiche Württemberger Allee, Travestraße und darüber hinaus attraktiv. Des Weiteren verkürzen sich für Senne und Sennestadt im Vergleich zu heute die Reisezeit dank Reduzierung von Fahrzeiten und Umstiegen. Die Vorzugsvariante mit der vorliegenden StadtBahn-Führung und dem ergänzenden Busnetz hat auch wirtschaftlich Vorteile. Nach der Nutzen-Kosten-Untersuchung erhält sie ein positives Zeugnis und bietet somit Potenzial für eine Förderung und Umsetzung. Bei fehlender Wirtschaftlichkeit können Varianten nicht umgesetzt werden. Für eine Förderung muss immer nachgewiesen werden, dass der Nutzen einer Maßnahme deren Kosten übersteigt.

Wo genau sich der Endpunkt der StadtBahn im Norden Sennestadts befinden wird, ist derzeit noch in Prüfung. Dieser könnte im Bereich zwischen der heutigen Bushaltestelle „Am Stadion“ im Grünzug und der heutigen Bushaltestelle „Alsterweg“ am Senner Hellweg liegen. Die Endpunkt-Varianten werden unter Betrachtung der baulichen Machbarkeit, der Folgen für Mensch und Umwelt, sowie der Integration in die Wald- oder Grünflächen bewertet. Für diese Bewertung finden regelmäßige Gespräche der Projektpartner moBiel und Amt für Verkehr mit weiteren zuständigen Ämtern und Dienststellen der Stadt Bielefeld statt.

2. Wieso kam das vorige Gutachten zu einem anderen Schluss, und was kostete das Gutachten?

In der Machbarkeitsstudie 2013 wurde auf Grundlage einer vereinfachten Fahrgastpotenzial-Analyse die Weiterplanung einer StadtBahn-Führung bis zur Württemberger Allee empfohlen. Andere Varianten wurden allerdings damals nicht komplett ausgeschlossen. In 2021 bei der detaillierten Nutzen-Kosten Untersuchung wurden deshalb sowohl Varianten mit Endpunkt in der Württemberger Allee als auch andere Endpunkte in der Sennestadt unter Berücksichtigung der Bürgervorschläge geprüft. Die jetzt vorgenommene Detailuntersuchung ist weitaus genauer als die Machbarkeitsstudie aus 2013. Beispielsweise ist nun eine Optimierung des gesamten Busnetzes in Senne und in der Sennestadt in die Betrachtung mit eingeflossen. Es wurden also nun erstmalig gesamtheitliche Nahverkehrskonzepte mit Modellierung aller Verkehrsarten sowie detaillierte Betriebskonzepte und Kostenschätzungen untersucht. Bei dieser Detailprüfung wurde nun nachgewiesen, dass eine Streckenführung entlang des Senner Hellwegs bis zur Württemberger Allee zwar ein hohes Fahrgastpotenzial aufweist, jedoch mit erheblichen zusätzlichen Bau- und Betriebskosten verbunden ist, welche den zusätzlichen Nutzen übersteigen. Somit wird diese Variante nicht weiterverfolgt.

3. Ist in der gesparten Reisezeit von neun Minuten vom Ehrenbergplatz bis Jahnplatz der verlängerte Takt von 10min auf 15min und die weiter auseinanderliegenden Haltestellen mit einberechnet worden? (Zeitungsbericht vom 29.9.)

Bei der Detailbewertung der Varianten wurden Betriebskonzepte und Verkehrsmodelle zu Grunde gelegt, die sowohl die zukünftigen Takte als auch die zukünftigen Haltestellenstandorte und Streckenführungen sowohl von Bussen als auch der StadtBahn berücksichtigen. Die gesparte Reisezeit von 9 Minuten von Ehrenbergplatz bis Jahnplatz entsteht durch den Vergleich zwischen der heutigen Reisezeit

von Haltestelle zu Haltestelle mit Umstieg an der Endstelle Senne und der zukünftigen Direkt-Reisezeit ohne nötigen Umstieg.

Die zukünftigen Haltestellenabstände orientieren sich an den Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan und sind allgemein bei der StadtBahn größer als beim Bus. Diese größeren Abstände werden erfahrungsgemäß aufgrund der höheren Attraktivität einer Stadtbahn gegenüber einem Bus von den Fahrgästen akzeptiert.

Die StadtBahn wird zukünftig im 10-Minuten-Takt und damit im selben Takt wie die heutige Buslinie 135 verkehren. Eine Reduzierung des Taktes ist nicht vorgesehen.

i.A.

gez. Lewald