

# Ratssitzung 9. Dezember 2021

**Fraktionsvorsitzender Bernd Vollmer, DIE LINKE,**

*zu den TOP 25 - Dritter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld  
- Beschluss und Umsetzung*

## **Es gilt das gesprochene Wort!**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,  
meine Damen und Herren,

technisch betrachtet ist der Nahverkehrsplan die Basis für die Beauftragung des kommunalen Mobilitätsdienstleisters direkt durch die Kommune. Er ist die Voraussetzung für die gewünschte Betrauung an moBiel. Tatsächlich aber ist es der wichtigste Baustein, um für den Klimaschutz alternative Angebote im öffentlichen Verkehr machen zu können. Der Verkehr ist einer der Hauptverursacher von CO<sup>2</sup>-Emissionen. Technische Fortschritte wurden durch Mehrverkehre zunichte gemacht. Hier ist es deshalb notwendig, attraktive Alternativen zu schaffen. Dümpelt der Anteil im ÖPNV in Bielefeld bei 14% herum, zeigt zum Beispiel Wien, das es auch anders geht: 38%-Anteil des ÖPNV. Ein Zusammenwirken von Stadtplanung und ÖPNV-Ausbau, Angebotsverbesserungen und attraktive Tarife haben dies möglich gemacht. Ein anderes Beispiel, die dänische Hauptstadt Kopenhagen dient als Vorbild für den Radverkehr. Deren Erfolgsmodell kam aber erst richtig in Fahrt, nachdem 2002 die innerstädtische Metro eröffnet wurde. Automatisch fahrend im 3 Minuten Takt entstand so der Platz für den Ausbau des Radverkehrs.

Allerdings stellt sich die aktuelle Situation im ÖPNV fürchterlich dar: ausfallende Bahnen und Busse bei moBiel, ausfallende Züge vor allem bei der Eurobahn. Es fehlen Fahrer und Lokführer, aber im Übrigen auch Lkw-Fahrer. Dabei ist Zuverlässigkeit der zentrale Punkt in einem ÖPNV-Angebot. Dann kam Corona, die Fahrgastzahlen nach Jahren des stetigen Anstiegs sind drastisch eingebrochen. Um es im Klartext zu sagen: ohne eine finanzielle Beteiligung an den Kosten der Corona-Pandemie wird es kein attraktives Angebot im ÖPNV (mehr) geben. Da sind die Kommunen schlicht überfordert.

Auch der Bielefelder Nahverkehrsplan ist Corona-geschädigt. Die sinnvollen Beteiligungen der Bezirksvertretungen und vor allem der Bürger haben nur in sehr geringem Umfang stattgefunden. Trotzdem gibt es eine große Anzahl an sinnvollen Details und Hinweisen. Wir wollen den Nahverkehrsplan deshalb auch heute beschließen. Er stellt eben den zentralen Baustein einer klimafreundlichen Mobilität dar und er lässt sich – was für uns Linke besonders wichtig ist – auch sozial gestalten. Wir haben genau deshalb einen Ergänzungsantrag erarbeitet, der den Nahverkehrsplan sinnvoll weiterentwickeln soll.

Der Nahverkehrsplan muss im Einklang mit der Stadtentwicklung stehen und er muss die zentralen Verkehrsachsen und –beziehungen abbilden. Wir halten es deshalb für sinnvoll und erforderlich jährlich Bündel zu erarbeiten und diese auch zu evaluieren und gegebenenfalls nach zu justieren. So soll verhindert werden, dass Angebote geschaffen werden, die nicht oder nur unzureichend nachgefragt werden. Die bisher erfolgten Anmerkungen durch Träger öffentlicher Belange und durch Bürger werden für die Busverkehre entsprechend der Verwaltungskommentierung eingearbeitet.

Gestatten Sie mir noch einige kritische Anmerkungen zum Maximalszenario: Hier hat das Planungsbüro, im Gegensatz zu den vorliegenden Details aus dem Visionsszenario wenig solide gearbeitet. Wer sich im Bereich der Angebotserweiterungen von Stadtbahnssystemen (einschließlich Straßenbahnen) auskennt, weiß, dass neue Strecken nach kurzer Zeit deutliche Fahrgastzahlen über den Prognosen generiert haben. Die tatsächlichen bestehenden Verkehrsbeziehungen sind kaum berücksichtigt worden, das Eisenbahnsystem ist komplett außen vorgeblieben. Insoweit sind die dargestellten Auswirkungen auf den Modalsplit sehr fragwürdig. Nicht umsonst sind Stadtbahnausbauten über eine Standardisierte Bewertung in ihrer volkswirtschaftlichen positiven Bilanz nachzuweisen. Dagegen hat das Visionsszenario eine deutlich bessere Detailtiefe, mit der sich gut arbeiten lässt. Da aber die Zeit drängt, wollen wir zusätzliche Verbesserungen mit in das Bündel 1 aufgenommen haben. Diese müssen allerdings auf ihre Umsetzbarkeit noch geprüft werden, genauso die finanziellen Auswirkungen. Dazu gehören die Hauptbusrouten mit einer Anpassung in der Schwachlastzeit an das Stadtbahnangebot: die Linien 21/22 und 35/26 sowie die Anbindung von Jöllenbeck – Linien 54/56/154. Dazu kommt zusätzlich der immer wieder geforderte frühere Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen bei Stadtbahn und Hauptbuslinien.

Was wir allerdings als unzureichend ansehen, ist die Stadtbahnplanung. Zentrales Angebot und damit eine Schlüsselrolle nimmt die Stadtbahn ein. Eigentlich bedarf es einer Weiterentwicklung des einstigen Konzeptes moBiel 2030. Einmal deutlich gesagt, Stadtbahnssysteme werden von den Kosten gerne überschätzt, Busse dagegen unterschätzt. Die hohen Preise für eine Bahn und die hohen Investitionen in Strecken schrecken eher ab. Aber bei sinnvollen Strecken übernimmt der Bund 90% der Investitionskosten. Das reduziert den Eigenanteil beträchtlich, Stadtbahnen halten länger – mindestens 30 Jahre gegenüber 8 Jahren bei Bussen.

Neue Elektro- bzw. Wasserstoffbusse sind deutlich teurer als Diesel-Busse. Dazu tauchen die Straßenkosten, die durch den Bus verursacht werden, nicht bei den ÖPNV-Kosten auf: Schloßhofstraße, Heeper Straße sind von Bussen kaputt gefahren worden. Wir wollen vor diesem Hintergrund ein überarbeitet Konzept für die Stadtbahn in 2022. Dazu gehört die Beteiligung der Bürger und der Bezirke.

Bielefeld als Großstadt hat erhebliche Verkehre in und aus der Region in die Stadt. Das dazu notwendige Basiskonzept stellt eine S-Bahn OWL dar. Dieser Aspekt aber fehlt im Nahverkehrsplan. Wichtig sind komfortable und aufeinander abgestimmte Mobilitätsketten. Deshalb muss das Busnetz und auch Stadtbahnnetz zu dem Angebot auf der Schiene passen. Wenn ein Zug in einem Knotenpunkt ankommt, muss der Bus gerade die Umsteiger für den Zug mitgebracht haben und er kann zusätzlich die Umsteiger vom Zug aufnehmen. Diese Knotenpunkte und Angebote sind entsprechend zu erarbeiten. Dabei sind die Beschlüsse aus dem Stadtentwicklungsausschuss und Rat zu beachten.

Als Selbstverständlichkeit sehen wir an, dass die Barrierefreiheit zügig umgesetzt wird und das moBiel und Verwaltung jeweils die Finanzierungsfragen klären und vorlegen.

Bernd Vollmer  
Fraktionsvorsitzender  
Ratsfraktion DIE LINKE