

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	24.01.2012	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Stadtbahn Bielefeld - Endbericht zur Potenzialanalyse des Zielnetzes Stadtbahn 2030

Betroffene Produktgruppe

11.12.04.02 ÖPNV

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

Sachverhalt:

1. Allgemein

Im Dezember 2010 wurde das Büro Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) mit der Durchführung einer Potenzialanalyse beauftragt. Darin wird eine Bewertung der im Rahmen des Konzeptes Stadtbahn 2030 in Frage kommenden Streckenerweiterungen durchgeführt. Ziel der Potenzialanalyse ist es, den verkehrlichen und wirtschaftlichen Nutzen der einzelnen Erweiterungsstrecken zu benennen und eine Prioritätenreihung aufzustellen.

Die Ergebnisse dieser Studie liegen jetzt vor.

2. Untersuchte Maßnahmen

Folgende Maßnahmen sind in die Untersuchung und Bewertung eingegangen:

- Maßnahme 1: Lohmannshof – Hochschulcampus Bielefeld (Verlängerung Linie 4)
- Maßnahme 2: Milse – Milse Ost (Verlängerung Linie 2)
- Maßnahme 3: Babenhausen Süd – Theesen (Verlängerung Linie 3)
- Maßnahme 4: Stieghorst Zentrum – Hillegossen (Verlängerung Linie 3)
- Maßnahme 5: Dürkopp Tor 6 (Verlängerung Linie 4)
- Maßnahme 6: Innenstadt – Heepen (neue Linie 5)
- Maßnahme 7: Senne – Sennestadt (Verlängerung Linie 1)
- Maßnahme 8: Theesen – Jöllenbeck (weitere Verlängerung Linie 3)
- Maßnahme 9: Schildesche – Obersee (Verlängerung Linie 1)
- Maßnahme 10: Brackwede Kirche – Brackwede Süd
- Maßnahme 11: Brackwede Bahnhof – Ummeln
- Maßnahme 12: Dürerstraße – Babenhausen Süd (Verlängerung Linie 4)
- Maßnahme 13: Sieker - Sieker Mitte (Verbindungsstrecke der Linien 2 und 3)
- Maßnahme 14: Lohmannshof – Großdornberg (Verlängerung Linie 4)
- Maßnahme 15: Sieker – Detmolder Straße - Hillegossen (Verlängerung Linie 2)

3. Methodisches Vorgehen

Die Untersuchung und Bewertung der Maßnahmen erfolgte nach folgender Methodik:

- **Infrastruktur:** Festlegung der Trasse (Streckenführung, Anzahl und Lage der Haltestellen) und Entwicklung einer standardisierten Kostenstruktur, die die Vergleichbarkeit der Maßnahmen gewährleistet
- **Betriebskonzept:** Entwicklung eines für Fahrgäste attraktiven und für das Verkehrsunternehmen wirtschaftlichen Betriebskonzeptes
- **Betriebskosten:** Ermittlung anhand des Betriebskonzeptes
- **Nachfrage** und zu erwartende **Erlöse**

Die Darstellung der wesentlichen Informationen und Ergebnisse erfolgte für jede Maßnahme in einem standardisierten Formblatt.

4. Bewertung der Maßnahmen:

Die Maßnahmen 1 (Hochschulcampus), 5 (Dürkopp Tor 6) und 13 (Sieker) sind aufgrund ihrer Besonderheiten nicht vergleichbar mit den anderen Maßnahmen und werden daher nicht in den Vergleich einbezogen. Maßnahme 1 ist im Zusammenhang mit der Campus-Erweiterung zu sehen. Für das Fahrgastpotential sind hier vor allem die studentischen Verkehre und weniger die Einwohnerpotentiale maßgebend. Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen 5 (Dürkopp Tor 6) und 13 (Sieker) resultiert vorrangig aus betrieblichen Effekten.

Einwohnerpotenzial

Alle Maßnahmen mit Einwohnerpotenzialen unter 1.800 Einwohnern/km werden als nicht ausreichend wirtschaftlich eingestuft. Deutlich über diesem Wert liegen folgende Maßnahmen:

- Maßnahme 10: Brackwede Kirche – Brackwede Süd 3.400 Einw/km
- Maßnahme 4: Stieghorst Zentrum – Hillegossen (Verlängerung Linie 3) 2.950 Einw/km
- Maßnahme 2: Milse – Milse Ost (Verlängerung Linie 2) 2.700 Einw/km
- Maßnahme 6: Innenstadt – Heepen (Linie 5) 2.500 Einw/km

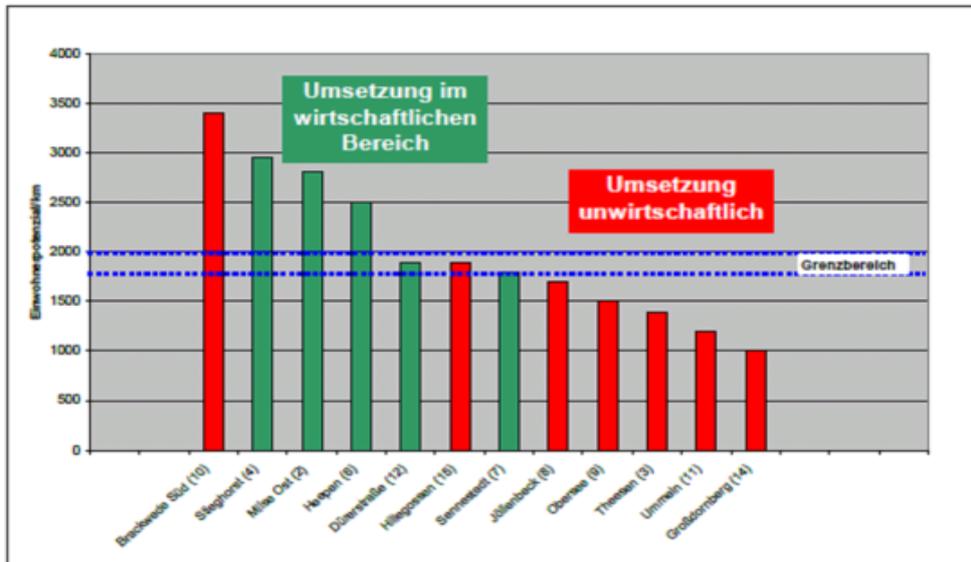


Abbildung 67: Einwohnerpotenzial in Abhängigkeit der Maßnahme (normiert)

Betriebswirtschaftliche Bewertung:

Positive betriebswirtschaftliche Effekte weisen folgende drei Maßnahmen auf:

- Maßnahme 6: Innenstadt – Heepen (Linie 5) ca. 1,23 Mio €/Jahr
- Maßnahme 7: Senne – Sennestadt (Verlängerung der Linie 1) ca. 0,41 Mio €/Jahr
- Maßnahme 4: Stieghorst–Hillegossen (Verlängerung der Linie 3) ca. 0,27 Mio €/Jahr

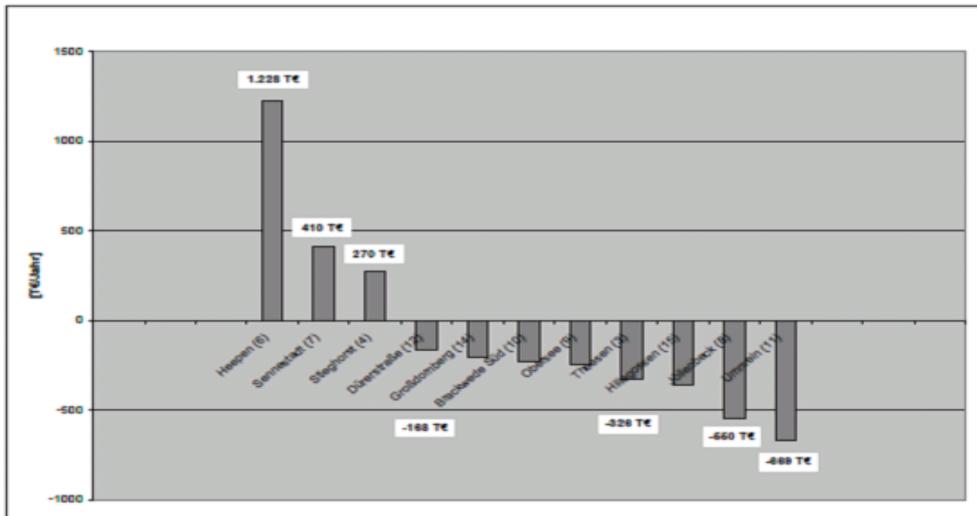


Abbildung 68: Saldo betriebswirtschaftlicher Effekte moBiel

Eine interessante Vergleichsgröße für die Stadtbahnausbaumaßnahmen ist der Zuschussbedarf pro zusätzlichen Fahrgast. Einem Durchschnittserlös je Fahrt von 0,80 € stehen derzeit Kosten von 1,10 € gegenüber. Damit ergibt sich aktuell ein durchschnittlicher Zuschussbedarf von 0,30 € je Fahrt. Die drei genannten Maßnahmen mit positiven betriebswirtschaftlichen Effekten weisen einen Zuschussbedarf unter diesem Mittelwert auf.

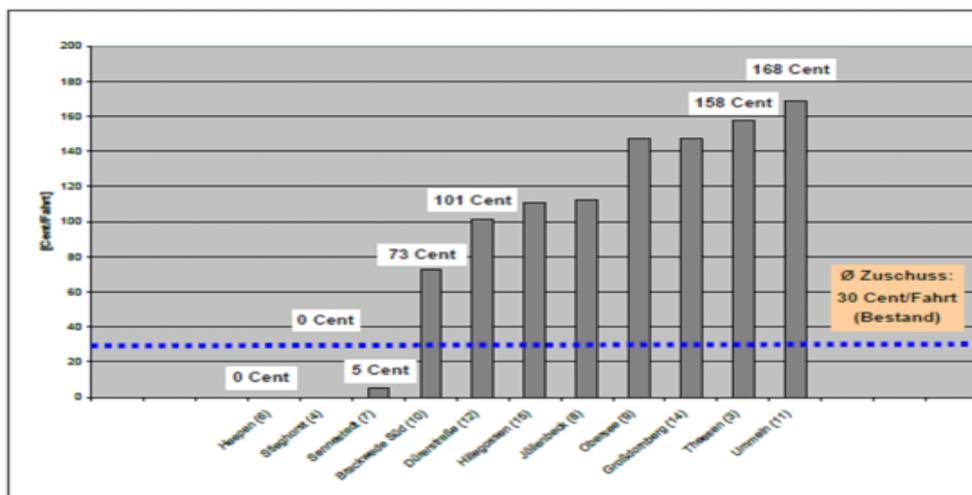


Abbildung 69: Zuschussbedarf je zusätzlicher Fahrgastfahrt

5. Ergebnisse und Empfehlungen

Die Ergebnisse der durchgeführten Potentialanalyse führen zu folgenden Empfehlungen:

Folgende Strecken sind politisch zur Umsetzung beschlossen und werden entsprechend fortgeführt:

- Maßnahme 1: Lohmannshof – Hochschulcampus (Verlängerung der Linie 4)
- Maßnahme 2: Milse - Milse Ost (Verlängerung der Linie 2)

Aufgrund der Bewertung empfiehlt der Gutachter folgende Maßnahmen für eine zukünftige Umsetzung:

- Maßnahme 6: Innenstadt – Heepen (Linie 5)
- Maßnahme 4: Stieghorst – Hillegossen (Verlängerung der Linie 3)
- Maßnahme 7: Senne – Sennestadt (Verlängerung der Linie 1)

Diese Reihenfolge ist als Prioritätenreihung zu verstehen.

Optional aufgenommen werden folgende Maßnahmen, bei denen vor allem die betriebliche Bedeutung im Vordergrund steht:

- Maßnahme 5: Rathaus - Dürkopp Tor 6 (Verlängerung der Linie 4)
- Maßnahme 13: Verbindungsstrecke Sieker – Sieker Mitte

Aufgrund der im Verlauf des Gutachtens ermittelten Ergebnisse, empfiehlt der Gutachter zusätzlich die optionale Aufnahme in das Konzept Stadtbahn 2030 der folgenden neu entwickelten Maßnahme:

- Maßnahme 12.1 (Babenhausen Süd – Dürerstraße, Verlängerung der Linie 3).

Das empfohlene Strecken- und Liniennetz "Stadtbahn Bielefeld 2030" ist in der Anlage dargestellt.

Von den untersuchten Strecken, die in dem Zielnetz Stadtbahn 2030 nicht enthalten sind, ist die Maßnahme 10 (Brackwede Kirche – Brackwede Süd) aufgrund der hohen Potenziale in die Kategorie "Weiterer Bedarf" einzustufen. Daher sollte für die Realisierung dieser Strecke eine Freihaltetrasse berücksichtigt werden.

Die Potentiale der Maßnahme 8 (Theesen – Jöllenbeck) liegen in der Nähe des Grenzbereichs für eine wirtschaftliche Schienenanbindung. Deshalb sollte für die gesamte Streckenverlängerung von Babenhausen Süd nach Jöllenbeck (Maßnahmen 3 und 8) eine Freihaltetrasse vorgesehen werden.

Aufgrund der im Untersuchungs- und Bewertungsverfahren erzielten Ergebnisse wird eine weitere Berücksichtigung und planerische Konkretisierung folgender Maßnahmen **nicht** empfohlen:

- Maßnahme 9: Schildesche – Obersee (Verlängerung der Linie 1)
- Maßnahme 11: Brackwede Bahnhof – Ummeln
- Maßnahme 12.0: Dürerstraße – Babenhausen Süd (Verlängerung der Linie 4)
- Maßnahme 14: Lohmannshof – Großdornberg (Verlängerung der Linie 4)
- Maßnahme 15: Sieker – Detmolder Straße – Hillegossen (Verlängerung der Linie 2)

Unabhängig von der Systementscheidung Hochflur/Niederflur für die Neubaustrecke Innenstadt - Heepen wird mindestens eine Strecke als Verknüpfung mit dem vorhandenen Netz empfohlen. Vorgeschlagen wird eine Verlängerung des Gleises nördlich des Konrad-Adenauer-Platzes (Kunsthalle) entlang des Oberntorwalls bis zur Haltestelle Jahnplatz (oberirdisch).

6. Empfehlung Zielnetz – Stadtbahn Bielefeld 2030

Stadtbahn Bielefeld 2030

Empfehlung Zielnetz 2030

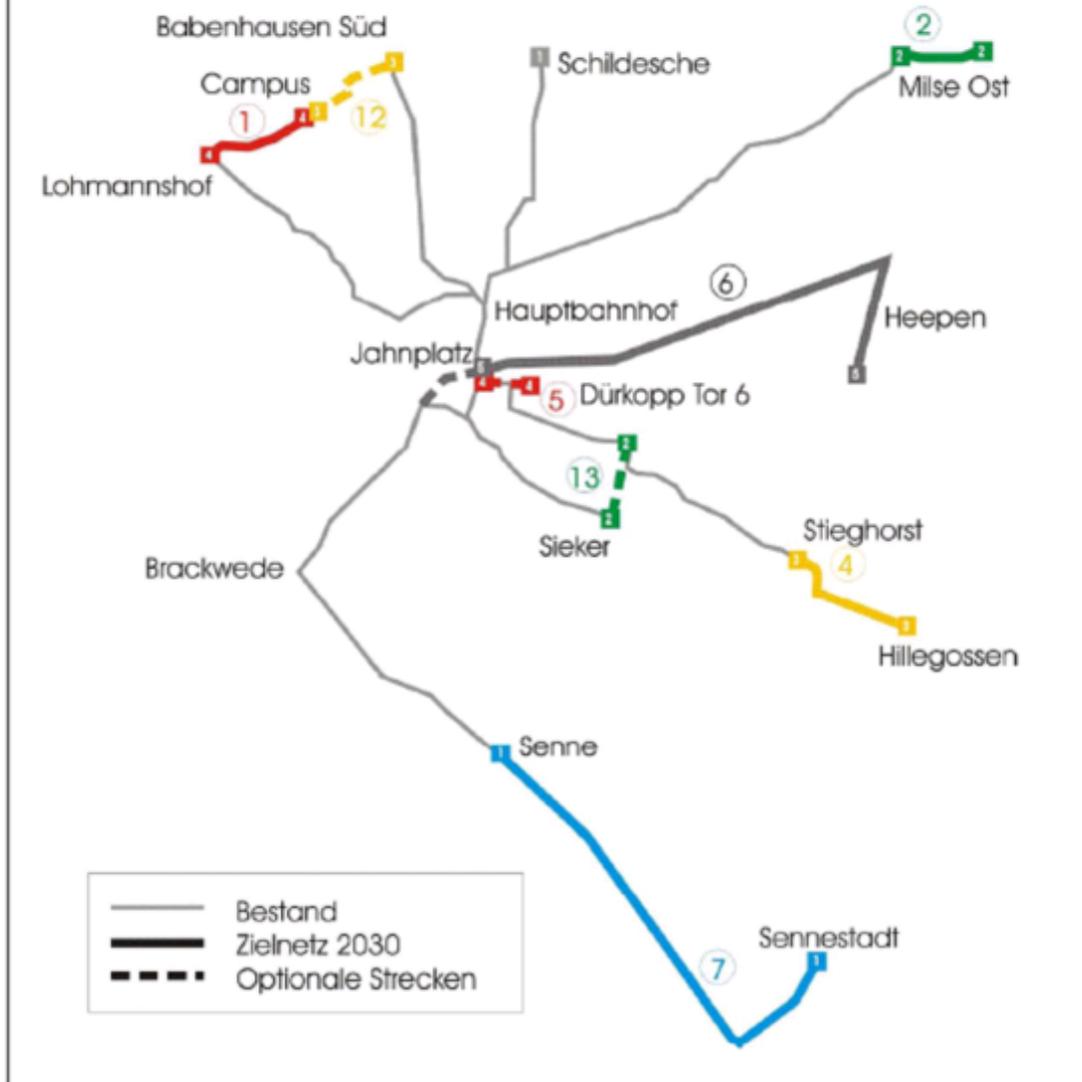


Abbildung 70: Zielnetz „Stadtbahn Bielefeld 2030“

Das empfohlene Zielnetz einschließlich der optionalen Strecken umfasst eine Streckenlänge von 21,8 km. Mit dem Bestand von 35,6 km erreicht das Gesamtnetz dann 57,4 km (+ 61 %). Die Anzahl der Haltestellen steigt um 38 von 62 auf 100 Stadtbahnstationen (+ 61 %). Der durchschnittliche Haltestellenabstand bleibt damit nahezu unverändert.

Bis auf die Maßnahme 6 (Innenstadt – Heepen) sind alle Streckenergänzungen Verlängerungen der vorhandenen Stadtbahnlinien 1 bis 4. Bei unverändertem Liniennetz fahren diese alle durch den Tunnelabschnitt (außer Maßnahme 6). Die dafür erforderlichen zusätzlichen Stadtbahnzüge wären als Hochflurfahrzeuge (Vamos) zu beschaffen und einzusetzen.

Die Maßnahme 6 (Innenstadt – Heepen) kann auch als Niederflurvariante geplant, gebaut und betrieben werden, da sie oberirdisch den Jahnplatz erreicht und nicht den Stadtbahntunnel befährt. Hierfür wären 5 Stadtbahnzüge (10 Fahrzeuge) zuzüglich Reserve vorzuhalten.

7. Ausblick

Nach Umsetzung aller Maßnahmen für das Zielnetz Stadtbahn 2030 ist für die

Verkehrsdienstleistungen von moBiel ein Fahrgastanstieg von insgesamt 5,5 Mio. (+ 10 Prozent) bezogen auf das Jahr 2010 zu erwarten.

In den Einzugsbereichen der Strecken, die vom Bus- auf den Bahnbetrieb umgestellt werden, betragen die Zuwächse 40 Prozent und mehr.

Wenn keine Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV durchgeführt würden, ist bis 2030 aufgrund der demografischen Entwicklung mit einem Rückgang der Fahrgastnachfrage um 7 Prozent zu rechnen. Nimmt man dieses reduzierte Fahrgastaufkommen als Vergleich, bedeutet der vorgeschlagene Ausbau des Stadtbahnnetzes eine Nachfragesteigerung von 9,4 Mio Fahrgästen (+ 18 Prozent).

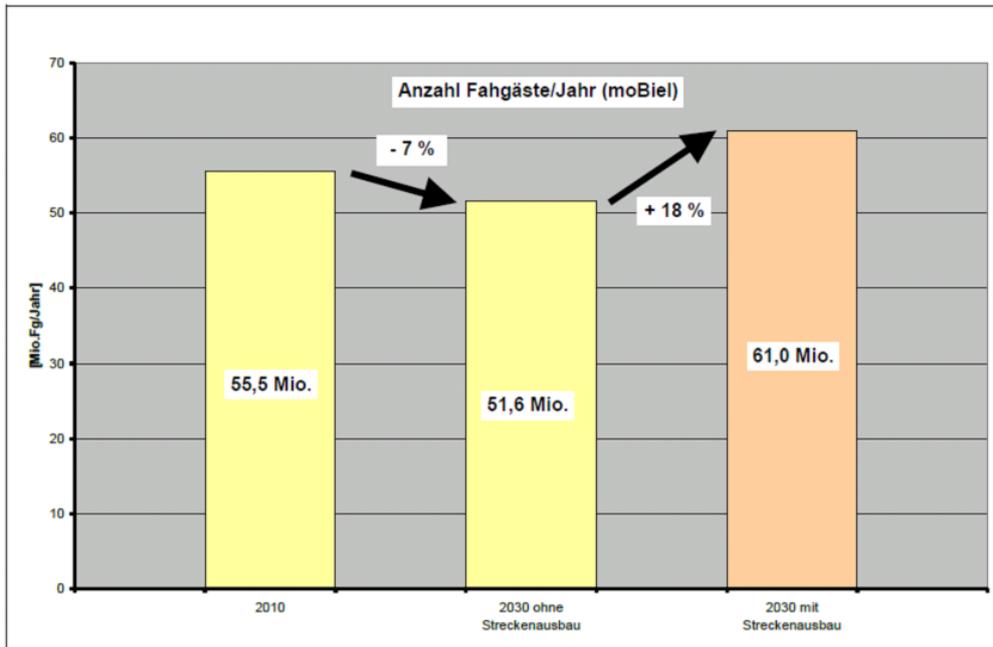


Abbildung 73: Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste pro Jahr (moBiel)

8. Weiteres Vorgehen

Die Ergebnisse der vorliegenden Studie werden, nachdem sie vom Gutachter im StEA vorgestellt wurden, von der Verwaltung und moBiel ausgewertet. Die Verwaltung wird eine Beschlussvorlage erarbeiten, die aufbauend auf den Ergebnissen der Potentialanalyse ein Arbeitsprogramm zur Umsetzung des Zielnetzes Stadtbahn 2030 vorbereitet.

Diese Vorlage wird in den Bezirksvertretungen beraten. Zur Beteiligung der Bürger wird eine Informationsveranstaltung stattfinden.

Die Beratungsergebnisse aus den Bezirksvertretungen werden dann in den StEA zur Beschlussfassung eingebracht.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss