

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Senne	27.09.2021	öffentlich
Bezirksvertretung Sennestadt	27.09.2021	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	27.09.2021	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Vorzugsvariante zum Nahverkehrskonzept in Senne und Sennestadt

Betroffene Produktgruppe
11.12.04 ÖPNV

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen
Keine Auswirkungen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan
Keine Auswirkungen

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

BV Senne, 28.05.2020, TOP 12, Drucks.-Nr. 10924/2014-2020
BV Sennestadt, 04.06.2020, TOP 19, Drucks.-Nr. 10924/2014-2020

Sachverhalt:

Information über die Untersuchungen zum Nahverkehrskonzept für Senne und Sennestadt sowie über die daraus resultierende Vorzugsvariante.

Ergebnis: Die Vorzugsvariante

Die aus den Bürgervorschlägen zusammengestellten vier Nahverkehrskonzeptvarianten mit den jeweiligen Stadtbahn-Endpunkten „Kreuzkirche“, „Am Stadion / Alsterweg“, „Württembergische Allee“ und „Splitt-Variante Rheinallee-Württembergische Allee“, die Ende 2020 den Bezirksvertretungen vorgestellt wurden, sind nun mit Hilfe eines Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahrens (FAR-Verfahren) im Detail bewertet worden. Nach dieser Bewertung kommt die Variante „Am Stadion/Alsterweg“ auf Platz 1 und ist somit die Vorzugsvariante für die Weiterplanung. In dieser Vorzugsvariante fährt die Stadtbahn entlang der L756 bis zur Haltestelle Kreuzkirche und folgt dann entlang des Sennestadtringes der Elbeallee bis zum Endpunkt im Bereich „Am Stadion / Alsterweg“. Bei der Vorzugsvariante werden 8 bzw. 9 Haltestellen entlang der L756 und 3 in der nördlichen Sennestadt bedient. Welche Planungsvarianten untersucht wurden, wieso diese Variante laut FAR-Verfahren vorgezogen wird und welche weiteren Prüfaufträge für diese Vorzugsvariante ausstehen, wird im Folgenden erläutert.

Rückblick: Entwicklung der Planungsvarianten

Nach einer sowohl qualitativ methodisch als auch quantitativ erfolgreichen Bürgerbeteiligung im Juni und Juli 2020 zur Entwicklung eines Nahverkehrskonzepts für Senne und Sennestadt wurden alle gesammelten Ideen als Gesamtkonzepte von dem externen Gutachterbüro Rambøll aus Karlsruhe zusammengefügt und standardisiert bewertet.

Bei dieser Bewertung wurden die Interessen der Fahrgäste, der Allgemeinheit, städtische Interessen sowie betriebliche Aspekte gegenübergestellt. Die besten Bewertungen aus insgesamt 14 Varianten haben dabei die Planungsvarianten „Kreuzkirche“, „Am Stadion / Alsterweg“, „Württembergische Allee“ und „Splitt-Variante Rheinallee-Württembergische Allee“ erhalten. Diese vier Netzvarianten bzw. Nahverkehrskonzepte für Senne und Sennestadt sowie die bisherige grobe Vorbewertung wurden der Politik und den Bürgerinnen und Bürgern Ende 2020 und Anfang 2021 vorgestellt.

Die Konzepte wurden nach den Rückmeldungen aus der Politik und von den Bürgerinnen und Bürgern nochmals angepasst. So wurde zum Beispiel die Führung der Buslinie im Industriegebiet in Sennestadt geändert, um eine bessere Erschließung zu gewährleisten und die Führung der Senner Buslinien im Bereich des Senner Bahnhofs angepasst, um möglichst viele Verknüpfungen zwischen Buslinien und der Sennebahn zu ermöglichen. Die endgültigen Planungsvarianten für das Nahverkehrskonzept in Senne und Sennestadt sehen folgendes vor (siehe Grafiken im Anhang):

Im Detail: Die Planungsvarianten in Sennestadt

Die Bürgerinnen und Bürger haben vielfach den Wunsch geäußert, dass die Mobilitätslinie ab der Kreuzkirche in die Nordstadt weiterfahren soll. Nach der Grobbewertung durch das Gutachterbüro Rambøll kommen insgesamt 4 Varianten für die Wahl des Endpunktes in Frage, davon auch 3 Planungsvarianten mit Endpunkten in der Nordstadt: Variante „Kreuzkirche“, „Am Stadion / Alsterweg“, „Württembergische Allee“ und eine gesplittete Variante „Württembergische Allee / Rheinallee“.

Das Buskonzept wurde jeweils auf die Endpunkte der Stadtbahn unter Berücksichtigung der Essenz der Bürgervorschläge abgestimmt. Zukünftig soll in allen vier Planungsvarianten die nördliche Sennestadt an den Krackser Bahnhof durch zwei Buslinien (Buslinie gelb aus Stieghorst über Kreuzkirche zum Bahnhof und eine Buslinie aus der Nordstadt über Kreuzkirche zum Bahnhof) angebunden werden. In allen vier Planungsvarianten verbindet zudem eine Buslinie (violett) die Nordstadt mit dem Sportzentrum, dem Industriegebiet „Industriestraße“ und dem Verknüpfungspunkt Kreuzkirche.

Bei der Variante „Kreuzkirche“ wird eine zusätzliche Buslinie für die Anbindung der Nordstadt an die Stadtbahn angeboten (Buslinie orange). Die Anbindung zwischen Nord- und Südstadt sowie des Industriegebietes und Krackser Bahnhof wird in allen vier Planungsvarianten, wie von den Bürgerinnen und Bürgern gewünscht, im Vergleich zur heutigen Situation verbessert. Durch die Überlagerung von zwei Buslinien wird zukünftig ein 15-Minuten-Takt in Dalbke angeboten, auch dies wurde in der Bürgerbeteiligung angeregt. Für die Anwohnerinnen und Anwohner der Ortsteile Heideblümchen, Dalbke, Eckardtsheim und der Nachbarorte Schloß Holte-Stukenbrock, Lipperreihe und Oerlinghausen ist zukünftig nur noch ein Umstieg bis ins Bielefelder Zentrum erforderlich. Dieser findet bei allen Varianten am neuen Verknüpfungspunkt Kreuzkirche statt.

Im Detail: Nahverkehrskonzept in Senne

Durch die geplante Verlängerung der Stadtbahnlinie soll ab der heutigen Endhaltestelle Senne die Buschkampsiedlung entlang der Brackweder Straße an das Stadtbahnnetz angeschlossen werden. Durch die Überlagerung von zwei Buslinien (rot und orange) auf der Windelsbleicher Straße wird das Wohngebiet Windelsbleiche zukünftig im 10-Minuten-Takt sowohl an die Stadtbahn in Brackwede als auch an die Sennebahn angeschlossen. Die Wohngebiete Wahlbrink, Vennkampsiedlung und Schillingshof sowie Windflöte erhalten durch die beiden Buslinien (rot und orange) jeweils einen attraktiven 20-Minuten-Takt.

Von Gütersloh kommend binden Busse den Ortsteil Windflöte zusätzlich an, verknüpfen am Bahnhof Bielefeld-Senne an die Sennebahn und im weiteren Verlauf auch an die Stadtbahn nach Brackwede und in die Innenstadt (Buslinie grün). Auch ist, wie in der Bürgerbeteiligung angeregt, eine neue tangentielle Buslinie von Senne über den Bahnhof Bielefeld-Windelsbleiche und Rütli nach Sieker geplant (Buslinie blau). Damit würden durch die gewünschte Anbindung beider Senner Bahnhöfe zusätzliche, attraktive Verbindungen in die Innenstadt mit der Stadtbahn und an die Sennebahn ermöglicht werden.

Ergebnisse: Nutzen-Kosten-Untersuchung und FAR-Bewertung

Die nach den Rückmeldungen der Politik und der Bürgerinnen und Bürgern nochmals angepassten Konzepte wurden detailliert untersucht, um eine Vorzugsvariante für ein gesamtheitliches Nahverkehrskonzept rund um die Mobilitätslinie sowie den Verlauf der Stadtbahn in Sennestadt zu erarbeiten. Damit das Projekt Aussicht auf eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erhalten kann, muss die Wirtschaftlichkeit der Vorzugsvariante festgestellt werden (sog. „standardisierte Bewertung“). Hierfür wurde nun vorab durch das Gutachterbüro eine vereinfachte standardisierte Bewertung durchgeführt. Dabei werden zwei Prognosehorizonte mit den gleichen Planungszielen, also ein optimierter Zustand ohne das Vorhaben der Stadtbahnverlängerung (Ohnefall) und ein Planfall mit dem Vorhaben (Mitfall), verglichen. Für alle Planfälle wurden jeweils der Infrastrukturbedarf und somit die Infrastrukturkosten ermittelt, die Betriebskosten kalkuliert und die verkehrliche Nachfragewirkung anhand des Bielefelder Verkehrsmodells prognostiziert.

Anhand dieser bewertungsrelevanten Kenngrößen wurde überprüft, ob die verbleibenden 4 Netzvarianten ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von mehr als 1,0 erlangen. Dieser Wert muss erreicht werden, damit die monetär eingesetzten Mittel für die Komplettmaßnahme den volkswirtschaftlichen Nutzen nicht überschreiten. Nur so ist eine Förderung gemäß GVFG beantragbar. Die vier Varianten wurden anhand eines Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahrens (FAR) mit Berücksichtigung folgender Kriterien und den dazugehörigen ermittelten Kenngrößen bewertet:

Zielgruppe	Kriterien	Kenngrößen
Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Gesamtinvestitionen [€] Förderfähigkeit [wahrscheinlich/unwahrscheinlich] Jährliche städtische Haushaltkosten (je nach Förderung 10 oder 100% von der Investitionssumme + Instandhaltungskosten) [€/Jahr]
	Stärkung des Umweltverbundes	Induzierte Fahrten und verlagerte Fahrten [ÖV-Fahrten/Jahr] vermiedene Pkw-km/Jahr
Betrieb	Einsparung Betrieb	Fahrzeug-Anzahl Betriebskosten ÖV
	Störungsanfälligkeit	% besonderer oder unabhängiger Bahnkörper / straßenbündiger Bahnkörper
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitgewinn [Std/Jahr] Reisezeitgewinn auf 6 Relationen [Min/ Fahrt]: Aus den Bereichen Schloß Holte-Stukenbrock; Ehrenbergplatz; Württemberger Allee; Innstraße; Schillingshof; Buschkamp in die Innenstadt (Jahnplatz)
	Umstieg	Reduzierung der Umstiege auf 6 Relationen [Umstieg/ÖV-Fahrt]
Allgemeinheit	Streckensensitivität / Städtebau	Flächenverbrauch an sensiblen Stellen (besonders an Endpunkten)
	Klima- und Umweltschutz	Eingesparte CO2 Emissionen [t/a] Umweltfolgen (CO2+Schadstoffe aus Strom und Diesel) [€/a]

Alle Planungsvarianten wurden für diese Kriterien mit +2, +1, 0, -1 oder -2 bewertet. Alle Kriterien haben die gleiche Gewichtung.

Die Planungsvarianten „**Württembergischer Allee**“ und die „**Splitt-Variante Rheinallee-Württembergischer Allee**“ lassen nach der Nutzen-Kosten-Untersuchung keinen positiven Nutzen-Kosten-Indikator und somit auch keine Förderung erwarten.

Somit werden diese beiden Varianten aufgrund des nicht ausreichenden Nutzens und damit fehlender Finanzierungs- und Umsetzungsgrundlage ausgeschlossen.

Bei den Planungsvarianten „Kreuzkirche“ und „Am Stadion / Alsterweg“ dagegen ist ein positiver Nutzen-Kosten-Indikator zu erwarten. Das heißt, der Nutzen dieser Netzvarianten soll die jeweiligen Kosten des Gesamtvorhabens übersteigen. Damit wäre die Förderungsvoraussetzung erfüllt und eine Finanzierungs- und Umsetzungsgrundlage erreicht. Bei der Planungsvariante „Kreuzkirche“ besteht weiterhin ein Umstieg für alle Sennestädter, außer für die direkten Anlieger im Einzugsbereich der Paderborner Straße.

Bei der Auswertung der Buskapazitäten eines zukünftigen Umsteigepunktes Kreuzkirche wurde ermittelt, dass in der Planungsvariante Kreuzkirche die baulich möglichen Bushaltespositionen aufgrund der zusätzlichen Buslinie von und in die Nordstadt nicht ausreichend sind. Somit wäre in dieser Variante ohne Weiterführung der Stadtbahn in die Nordstadt ein flächenintensiver Umsteigepunkt notwendig und voraussichtlich nur südöstlich des Sennestadtteichs unterzubringen. Somit ist, sowohl aus Fahrgastsicht als auch aufgrund des intensiven Flächenverbrauches für diesen größeren Umsteigepunkt, die Variante „Kreuzkirche“ schlechter zu bewerten - sie landet bei der Gesamtbewertung auf Platz 2.

Die Planungsvariante **„Am Stadion / Alsterweg“** landet vor allem aufgrund der direkten Verbindung von der Nordstadt nach Brackwede und in die Innenstadt als auch wegen des geringeren Flächenverbrauches für einen Verknüpfungspunkt auf Platz 1. **Sie wird daher als Vorzugsvariante für die Weiterplanung festgelegt.**

Ausblick: weitere Prüfaufträge

Der endgültige Endpunkt der Vorzugsvariante wird nun im Detail überprüft. Dafür werden sowohl Endpunktvarianten im Bereich der Haltestelle Am Stadion im Grünzug (mit besonderem städtebaulichem und landschaftsplanerischem Augenmerk) oder der Haltestelle Alsterweg an der Kreuzung Elbeallee/Senner Hellweg untersucht. Diese Varianten sollten dann unter Betrachtung der baulichen Machbarkeit, der städtebaulichen Einbindung und der umwelttechnischen Folgen bewertet werden. Ein großes Anliegen der Projektverantwortlichen ist es, diese Untersuchung transparent darzustellen und öffentlich zu diskutieren.

Der Bedarf an P+R Parkplätzen wird zurzeit noch vom Gutachterbüro ermittelt. Je nach Kapazitätsbedarf wird dann die Lage sowie Gestaltung der P+R Anlagen erörtert und in die Planungen miteinfließen.

Ab Anfang 2022 kann dann die Entwurfsplanung der Vorzugsvariante „Am Stadion / Alsterweg“ beginnen.

Beigeordneter

Moss

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.