

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Brackwede	25.11.2021	öffentlich
Bezirksvertretung Dornberg	18.11.2021	öffentlich
Bezirksvertretung Gadderbaum	18.11.2021	öffentlich
Bezirksvertretung Heepen	18.11.2021	öffentlich
Bezirksvertretung Jöllenbeck	18.11.2021	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	25.11.2021	öffentlich
Bezirksvertretung Schildesche	25.11.2021	öffentlich
Bezirksvertretung Senne	18.11.2021	öffentlich
Bezirksvertretung Sennestadt	02.12.2021	öffentlich
Bezirksvertretung Stieghorst	25.11.2021	öffentlich
Beirat für Behindertenfragen	08.12.2021	öffentlich
Seniorenrat	24.11.2021	öffentlich
Finanz- und Personalausschuss	30.11.2021	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	30.11.2021	öffentlich
Haupt-, Wirtschaftsförderungs- und Beteiligungsausschuss	01.12.2021	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	09.12.2021	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Dritter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld - Beschluss und Umsetzung

Betroffene Produktgruppe

11.12.04.02 ÖPNV

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Aufrechterhaltung und Entwicklung des ÖPNV, Herstellung Barrierefreiheit

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine, Beschlüsse zu Auswirkungen auf den Ergebnis- und/oder Finanzplan werden in gesonderter Beschlussfassung (siehe auch Dr.-Nr. 2264/2020/2025/1) ausgewiesen.

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

Stadtentwicklungsausschuss, 29.05.2018, TOP 7, Dr.-Nr. 6688/2014-2020
 Stadtentwicklungsausschuss, 27.11.2018, TOP 19, Dr.-Nr. 7619/2014-2020
 Stadtentwicklungsausschuss, 29.01.2019, TOP 7, Dr.-Nr. 7822/2014-2020

Stadtentwicklungsausschuss, 09.06.2020, TOP 4.2.1, Dr.-Nr. 10768/2014-2020, 10768/2014-2020/1

Rat, 18.06.2020, TOP 39, Dr.-Nr. 10768/2014-2020, 10768/2014-2020/1

Stadtentwicklungsausschuss, 02.11.2021, -, Dr.-Nr. 2465/2020-2025

Beschlussvorschlag:

- 1) Der dritte Nahverkehrsplan laut Anlage 1 und 2 wird als sektoraler Rahmenplan zusammen mit dem MIV-Konzept, dem RVK und dem Leitfaden der Fußverkehrsstrategie beschlossen und soll jeweils nach entsprechendem Ratsbeschluss sukzessive umgesetzt werden.
- 2) Die Anmerkungen aus der Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange als auch aus der Bürgerbeteiligung werden zur Kenntnis genommen und entsprechend der Verwaltungskommentierung im NVP umgesetzt.
- 3) Die Verwaltung wird beauftragt, das Visionsszenario gemäß der Umsetzungsstrategie vorzubereiten und jeweils die finanziellen Auswirkungen im Rahmen der haushaltsmäßigen Möglichkeiten bei der Haushaltsplanung der betreffenden Jahre zu berücksichtigen. Die Maßnahmen des „Bündel 1“ werden bereits in 2022 in die Umsetzung gebracht.
- 4) Das Umsetzungskonzept zur Barrierefreiheit gem. Drucksachennummer 2465/2020-2025 wird konsequent umgesetzt.
- 5) Die Verwaltung wird beauftragt entsprechende Finanzierungsvereinbarung mit der moBiel bei der Umsetzung zukünftiger Mehrleistungen zu erarbeiten.
- 6) Der NVP ist auf Stand zu halten und spätestens 2030 fortzuschreiben.

Begründung:

Die Verwaltung wurde durch den Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses am 29.05.2018 (Drucksachennummer 6688/2014-2020) beauftragt, die Bearbeitung des dritten Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld zu beginnen. Die Stadt Bielefeld ist als Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verantwortlich. Die rechtliche Grundlage hierfür liefert das „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“ (ÖPNVG NRW). Die Aufgabenträger werden verpflichtet, den Nahverkehrsplan regelmäßig zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Der Plan dient zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV und soll den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen formulieren, siehe hierzu §§ 3,8 und 9 ÖPNVG NRW.

Status Quo des Nahverkehrs in Bielefeld

Die Stadt Bielefeld weist schon heute einen sehr gut ausgebauten ÖPNV auf. Im Vergleich zu anderen Großstädten in NRW und Deutschland bildet das Herzstück dabei das heutige Stadtbahnnetz, das in der Regel einen durchgängigen, attraktiven 10-Minutentakt in der Hauptverkehrszeit und einen 15-Minutentakt in der Nebenverkehrszeit vorweist. Durch das Stadtbahnsystem ist die Stadt Bielefeld heute schon in der Lage, viele Bürger*innen, Pendler*innen sowie Studierende klimafreundlich und sozialverträglich an das jeweilige Ziel zu bringen. Da die Stadt noch nicht in allen Stadtteilen mit einer Stadtbahn erschlossen wird, weisen auch diverse Bushauptlinien einen sehr ansprechenden, leicht zu merkenden und an die jeweiligen Abfahrtszeiten der Stadtbahn angepassten Takt auf. Mit Ausrichtung des Busverkehrs auf die Stadtbahnen bildet das ÖPNV-Angebot in Bielefeld schon heute eine hervorragende Alternative zu anderen Verkehrsmitteln.

Neben dem sehr guten Angebot in der Stadt können auch zahlreiche Umlandverbindungen zu den Städten und Gemeinden der Regiopolregion hervorgehoben werden. So sind die Verbindungen nach Werther oder Oerlinghausen mit einem vergleichsweise sehr dichten Takt ein gutes Vorbild für die weitere Entwicklung des ÖPNV. Ergänzt wird das Angebot noch mit entsprechenden (Regional-)Verbindungen im Schienenpersonennahverkehr, sodass der Öffentliche Verkehr in Bielefeld und in der Region bereits ein sehr hohes Niveau vorweist.

Eine weitere Stärke ist dabei die Entwicklung des ÖPNV-System in Bielefeld. Mit diversen Planungen zur Stadtbahnerweiterungen nach Sennestadt, Hillegossen und Jöllenbeck ist die Stadt zusammen mit moBiel auf dem Weg, eine weitere größtmögliche Attraktivität zu erreichen und noch mehr Bürger*innen von einem komfortablen ÖPNV zu überzeugen.

Weiterhin kann die Stadt mit den aktuell praktizierten alternativen Bedienungsformen wie dem AST-Verkehr, aber auch mit einem eigenen On-Demand-Verkehr glänzen. Mit dem On-Demand-Angebot „meinAnton“ der moBiel existiert bereits seit 2019 ein qualitativ hochwertiges Angebot in Sennestadt, Brake und Jöllenbeck, das einen Vergleich zu den Großstädten wie Berlin, Hannover oder München nicht scheuen muss. Auch trägt die Stadtbahn- und Busflotte der moBiel einen wesentlichen Beitrag für ein klimaschonendes Mobilitätsverhalten bei. Mit dem schon heute hohen Standard kann auch in Zukunft weiterhin klimafreundliche Mobilität angeboten werden und auch im Fahrzeugbereich ein attraktives Angebot mit modernen, neuen Fahrzeugen vorgehalten werden. Darüber hinaus hält die Verwaltung zusammen mit moBiel zahlreiche ergänzende Maßnahmen für einen attraktiven ÖPNV mit dem Fahrradverleihsystem „Siggi“, den E-Scootern der Firma Tier und weiteren Sharingangeboten vor. Weiter existieren mit der Radstation am Hauptbahnhof, den diversen Radparks am Hauptbahnhof und in Sennestadt auch Möglichkeiten, die den ÖPNV und den Radverkehr miteinander verknüpfen. Auch das bereits bestehende P+R-Angebot ermöglicht es, das gute Bus- und Stadtbahnangebot im Kontext intermodaler Wegeketten zu nutzen.

Durch die jährlichen Befragungen von Fahrgästen kann dem ÖPNV in Bielefeld schon heute ein hervorragender Gesamteindruck bestätigt werden. Durch die bis zur Corona Pandemie steigenden Fahrgastzahlen wird dies noch einmal deutlich unterstrichen. Das aktuelle ÖPNV-Angebot bildet somit eine ausgezeichnete Grundlage, die Aspekte der Verkehrswende aus Sicht des ÖPNV anzugehen und weitere wichtige Bausteine einer attraktiven Mobilität zu fördern.

Einbettung des Nahverkehrsplans in die Mobilitätsstrategie

Als sektoraler Einzelplan für den ÖPNV dienen die erarbeiteten Maßnahmen des Nahverkehrsplanes dazu, die Inhalte der Mobilitätsstrategie 2030 aus dem Blickwinkel des Nahverkehrs in die Umsetzung zu bringen. Aufbauend auf dem Leitbild, den Modal Split des Umweltverbundes von heute ca. 50 % auf 75 % im Jahr 2030 zu verändern, sollten die definierten Ziele genutzt werden, eine attraktive Entwicklung des ÖPNV zu gestalten. Die Maßnahmen betten sich dabei in die weiteren konzeptionellen Pläne (Radverkehrskonzept, MIV-Konzept und Fußverkehrsstrategie) ein und werden im Rahmen der Umsetzung miteinander verknüpft. Die Inhalte wurden mit der PTV Transport Consult GmbH im Zeitraum von 2018 bis 2021 gemeinsam erarbeitet. Wesentliches Augenmerk lag dabei auf der Erstellung verschiedener Entwicklungsszenarien sowie auf dem Konzept zur vollständigen Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV.

Aufbauend auf einer breiten Beteiligung der politischen Gremien und der Interessenverbände sowie einer im September 2021 durchgeführten Bürgerbeteiligung, liegt der Nahverkehrsplan nun im Entwurf vor. Die Anmerkungen seitens der Träger Öffentlicher Belange und der Nachbareaufgabenträger sind dabei in Anlage 3 dargestellt. Die Verwaltung hat zusammen mit dem Gutachter alle Stellungnahmen gesichtet und einer Bewertung unterzogen. Es ist geplant, entsprechend bewertete Stellungnahmen nach Beschlussfassung in den NVP aufzunehmen. Gleichmaßen sollen die in der Anlage 4 dargestellten Kommentare und Beiträge aus der online durchgeführten Bürgerbeteiligung entsprechend der Verwaltungskommentierung Eingang in den NVP finden bzw. bei der Umsetzung entsprechend berücksichtigt werden.

Vorstellung des Visionsszenarios

Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Bielefeld wurde gemäß der Vorlage 7822/2014-2020 die Szenarientechnik angewendet. Es wurden somit verschiedene Ansätze in der Konzipierung eines zukünftigen Angebotes gewählt. Neben dem Basisszenario und dem Maximalszenario wurde ein Visionsszenario (ehemals Realszenario) mit gutachterlicher Unterstützung durch die Verwaltung und die moBiel GmbH

erarbeitet. Im Rahmen der Erarbeitung des Basisszenarios und des Maximalszenarios war absehbar, dass mit den entsprechenden Maßnahmen die Ziele der Mobilitätsstrategie in keiner Weise zielführend erreicht werden. Die Wirkungsabschätzung erfolgte dabei mit dem städtischen Verkehrsmodell und bietet eine annähernd genaue Aussagekraft. Allerdings können bzw. konnten nicht alle Maßnahmen auf ihre Wirkung im Verkehrsmodell hin überprüft werden. Aufbauend auf den Erkenntnissen wurde sodann das Visionsszenario erarbeitet. Das Visionsszenario verfolgt dabei das Ziel, mit realistischen Maßnahmen im Angebotsbereich der Bus- und Stadtbahnverkehre sinnvolle ergänzende und neue Maßnahmen in Bielefeld zu etablieren.

Darüber hinaus wurden noch flankierende Maßnahmen wie Mobilitätsstationen, eine stärkere Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger sowie die Weiterentwicklung in Bereichen Service und Informationen entwickelt. Im Wesentlichen wurden folgende planerische Aspekte unter wirtschaftlichen Rahmenbedingungen genauer betrachtet:

- Ausbau des ÖPNV-Angebotes in den Schwachverkehrszeiten
- Netzergänzungen und Taktverdichtungen im Busverkehr insbesondere in den Außenbereichen
- Sinnvolle Erweiterungen bzw. Ergänzungen im Stadtbahnnetz
- Etablierung weiterer Angebote im Kontext ÖPNV (P+R, Mobilitätsstationen, Ergänzende Angebote)

Aufbauend auf den vorgenannten Aspekten kann mit dem Visionsszenario ein nachhaltiges und attraktives ÖPNV-Angebot im Sinne der Mobilitätsstrategie in Bielefeld entstehen. Ersichtlich ist jedoch auch, dass die alleinige Umsetzung von Maßnahmen im ÖPNV nicht in Gänze die angestrebte Verkehrswende in Bielefeld bringen wird. Vielmehr ist es notwendig, alle Belange der Verkehrsplanung bei der Umsetzung zu berücksichtigen und einen Mix aus diversen Maßnahmen in die Umsetzung zu bringen. Das Visionsszenario zeigt hier insbesondere die Maßnahmen aus dem Bereich ÖPNV auf.

Umsetzung Maßnahmen sowie Maßnahmen Bündel 1

Aufgrund der zu erwartenden hohen Kosten für die Etablierung der Angebote, Vorhaltung und Neubeschaffung von Fahrzeugen, Aufrechterhaltung des Angebotes etc. ist das Visionsszenario in verschiedene Umsetzungsprioritäten eingeteilt (siehe Erläuterung zu Finanzierung Mehrleistung). Dieses Vorgehen ist wichtig, damit die Maßnahmen wirtschaftlich abgebildet werden können. Bis auf die Umsetzungspriorität 1, Maßnahmen des Bündel 1, sind noch keine differenzierten Umsetzungszeitpunkte bzw. Kosten benannt.

Da sich die Förderbedingungen und Einnahmesituationen, insbesondere aufgrund der Fahrgastentwicklung durch die Corona Pandemie, immer wieder ändern, lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt keine verbindlichen Aussagen treffen. Die Verwaltung plant, im Zuge der Umsetzung des Visionsszenarios entsprechende Maßnahmen zur Umsetzung zusammenzufassen und den politischen Gremien frühzeitig zur Beschlussfassung vorzulegen. Aufbauend auf dem Visionsszenario sollen in 2022 die Maßnahmen des sogenannten Bündel 1 gemäß Drucksachenummer 2264/2020-2025/1 in die Umsetzung gebracht werden:

Das Bündel 1 besteht aus der Bereitstellung von zusätzlichen Verbindungen im Abendverkehr auf folgenden Linien:

Linie 32 (Sieker – Hillegossen – Auf dem Busch – Oldentrup – Stieghorst)

Linie 51 (Schildesche – Brake – Milse)

Linie 138 (Stieghorst – Hillegossen – Ubbedissen)

Stadtbahnlinie 2 (Sieker – Jahnplatz – Altenhagen).

Darüber hinaus werden zusätzliche Fahrten an Sonntagen Vormittag auf den Linien 32, 51 und 138 angeboten.

Im Detail sind folgende zusätzliche Leistungen vorgesehen auf den o.g. Linien vorgesehen:

Linie 138: Der aktuell täglich angebotene 15-Minuten-Takt bis ca. 23 Uhr wird bis zum Betriebsschluss verlängert. Der an Sonn- und Feiertagen ab Betriebsbeginn bis ca. 12 Uhr bestehende 30-Minuten-Takt wird auf einen 15-Minuten-Takt halbiert. Damit besteht täglich zu allen Zeiten an der Stadtbahnendhaltestelle der Linie 4 in Stieghorst eine Anschlussfahrt in Richtung Hillegossen und Ubbedissen. Das gilt auch für die Gegenrichtung.

Linie 32: Derzeit besteht auf der Linie 32 täglich ab ca. 20 Uhr ein AST-Angebot. Stattdessen verkehrt zukünftig die Linie 32 bis zum Betriebsschluss. An Sonn- und Feiertagen vormittags wird das AST-Angebot ebenfalls durch den Busbetrieb wie im Tagesverkehr ersetzt.

Linie 51: Derzeit ist der Stadtteil Brake täglich ab ca. 20 Uhr und sonntags vormittags nur über ein AST-Angebot erreichbar. Zukünftig verkehrt die Linie 51 täglich bis zum Betriebsschluss und an Sonn- und Feiertagen auch am Vormittag.

Linie 2: Der derzeit von Sonntag bis Donnerstag geltende 30-Minuten-Takt ab ca. 23 Uhr bis Betriebsschluss wird nun täglich zu einem 15-Minuten-Takt verdichtet.

Mit entsprechendem Beschluss wird die Verwaltung zusammen mit moBiel in die Feinplanung der Umsetzung des Bündels einsteigen. Eine Umsetzung ist zum Fahrplanwechsel in 2022 geplant.

Zukünftige Finanzierung Mehrleistungen im ÖPNV

Die jeweils nach dem 3. NVP beschlossenen Mehrleistungen im ÖPNV sollen auf Grundlage der bestehenden Betrauung zur Erbringung von ÖPNV-Leistungen bzw. einer geplanten späteren Direktvergabe durch den Mobilitätsdienstleister moBiel GmbH erbracht werden. Zusätzliche Maßnahmen führen dabei zu Mehraufwendungen bei der moBiel GmbH, die bei der Ermittlung und Überprüfung der ausgleichsfähigen Kosten im Rahmen der Betrauung zu berücksichtigen sind.

Die Umsetzung des Visionsszenarios beinhaltet sehr große Investitionen in die Infrastruktur und auch in die betrieblichen Erweiterungen seitens der moBiel und der Verwaltung. Aufbauend auf den heutigen Aufwendungen für den ÖPNV und den Umsatzerlösen im Jahr 2019 von ca. 61,6 Mio.€ - bei einem Defizit von 23,3 Mio.€ - sind die Kosten schon heute beträchtlich. Alleine im Stadtbahnbereich, wo neue Fahrzeuge angeschafft wurden bzw. werden, das Stadtbahnnetz erweitert wird und auch die Instandhaltung einbezogen werden muss, sind bis 2030 Kosten in Höhe von mehr als 430 Mio.€ abzüglich von Fördergeldern zu tragen.

Zur Vorhaltung und Sicherstellung des Busbetriebes sowie zum Ausbau des Busangebotes sind neben Fahrzeugen auch deutlich höhere Betriebskosten zu erwarten. Je nach vollständiger Umsetzung der Prioritäten können die Betriebskosten um mind. 17 Mio.€ jährlich abzüglich entsprechender Fahrgeldeinnahmen anwachsen. Dazu kommen noch die Kosten für Mehrfahrzeuge, die sich in Folge geänderter gesetzlicher Rahmenbedingungen deutlich erhöhen werden. Insgesamt ist hier mit Investitionskosten von bis 60 Mio.€ zu rechnen, da die Mehrfahrzeuge auch eine entsprechend zusätzliche Abstellinfrastruktur benötigen.

Auch im Bereich der flankierenden Maßnahmen wie dem Ausbau von P+R-Anlagen, Busbeschleunigungen sowie der Errichtung von Mobilitätsstationen werden die Investitionen deutlich im mittleren 2-stelligen Millionenbereich liegen, abzüglich möglicher Fördergelder. Durch die Corona Pandemie und dem Einbrechen der Fahrgeldeinnahmen ist davon auszugehen, dass das Defizit seitens der moBiel größer wird.

Schon jetzt ist absehbar, dass die bei der moBiel GmbH durch die ÖPNV-Leistungen entstehenden Verluste perspektivisch nicht mehr vollständig durch entsprechende Gewinne der Muttergesellschaft SWB GmbH ausgeglichen werden können und die Stadt Bielefeld im Rahmen der Beauftragung von zusätzlichen ÖPNV-Leistungen aus dem 3. NVP bereits jetzt die Finanzierung von Mehrleistungen gegenüber der moBiel übernehmen muss.

Die Verwaltung befindet sich bereits in Gesprächen mit der moBiel bzw. dem Stadtwerke Bielefeld Konzern über eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung. Die benötigten Ansätze für das Bündel 1 sind vorsorglich bereits in dem Haushaltsplan für 2022 enthalten.

Es ist dabei geplant, dass für die Dauer der aktuellen Betrauung sowie der geplanten anschließenden Direktvergabe und in Ergänzung zu dem bestehenden Weg des Ausgleichs über den Gewinnabführungsvertrag der moBiel mit der SWB ein Betriebskostenzuschuss der Stadt in Höhe der durch Mehrleistungen entstehenden Mehraufwendungen direkt an die moBiel GmbH gezahlt wird (2264/2020-2025/1).

Umsetzungskonzept Barrierefreiheit

Neben den verkehrlichen Entwicklungen in der Angebotsplanung nimmt das Umsetzungskonzept zur vollständigen Barrierefreiheit einen wesentlichen Teil des NVP ein. Aufbauend auf einem mit dem Beirat für Behindertenfragen und Seniorenrat abgestimmten Punkteschemata wurden alle ÖPNV-Haltestellen durch den Gutachter entsprechend bewertet. Aufbauend auf dieser Bepunktung erfolgte anschließend die Erstellung eines Umsetzungskonzeptes zur Herstellung der Barrierefreiheit (2465/2020-2025). Mit dem erstellten Konzept wird die gesetzliche Forderung (§8 Personenbeförderungsgesetz) erfüllt, wonach bis zum 01.01.2022 dargestellt werden muss, wie die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden kann. Mit dem Konzept sind jedoch auch Ausnahmen beschrieben, wo vorerst keine Barrierefreiheit erreicht wird.

Aktualität und Fortschreibung

Die Erarbeitung des dritten Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld wurde in 2018 begonnen und im Oktober 2021 abgeschlossen. Aufgrund der Vielzahl an Veränderungen in dieser Zeit und den allgemeinen verkehrlichen Entwicklungen im Kontext der bundespolitischen Verkehrsziele ist es wichtig, die aufgezeigten Maßnahmen ständig zu aktualisieren und weiterzuentwickeln. Der städtische NVP trifft zum jetzigen Zeitpunkt relativ wenig Aussagen zur weiteren tariflichen Entwicklung und zur Etablierung weiterer Angebote im Schienen Personennahverkehr (SPNV). Aus diesem Grund sind die Entwicklungen in und um Bielefeld in genau diesen Themengebieten ständig zu beobachten und entsprechende Anpassungen bzw. Änderungen zeitnah in den dritten NVP der Stadt Bielefeld aufzunehmen. Insbesondere die weiteren Entwicklungen im Kontext der S-Bahn OWL sind dabei zu berücksichtigen und ggf. Anpassungen im Bielefeld ÖPNV-Netz vorzunehmen. Weiterhin sind die Umsetzungsprioritäten entsprechend der Erfordernis und Sinnhaftigkeit anzupassen und ggf. inhaltlich zu verändern. Die Verwaltung wird somit die Fortentwicklung im ÖPNV beobachten und den NVP entsprechend frühzeitig fortschreiben, spätestens jedoch im Jahr 2030. Somit kann gewährleistet werden, dass insbesondere die Maßnahmen der Umsetzungspriorität 5 des Visionsszenarios, derzeit ist eine Realisierung nicht vor 2030 vorgesehen, frühzeitig genauer beschrieben in eine Umsetzungsreihenfolge gebracht werden können.

Beigeordneter

Moss

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