

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
<p>1. ACE Autoclub Europa e.V Kreis Ostwestfalen-Lippe c/o Herr Christoph Birnstein Borgsen-Allee 36 33649 Bielefeld</p>	<p>Seite 139/140, Ausbau von P&R Anlagen</p>	<p>Park und Ride Anlagen gehören grundsätzlich an die Peripherie der Stadt mit einer Anbindung an das Schienennetz. Wir können uns nicht vorstellen, dass ein Pkw-Nutzer mit seinem Fahrzeug aus dem Stau auf einen P+R Platz fährt, um dann mit dem Bus sich wieder in diesen Stau ins Zentrum einzureihen.</p> <p>Deswegen halten wir einen P+R-Platz nahe der Innenstadt wie z.B. Sieker nicht für sinnvoll.</p> <p>Auch sollten die Plätze eine Kapazität von mindesten 50 Stellplätzen haben, weil bei kleineren Parkplätzen die Sorge, noch einen Platz zu bekommen, für den Umstieg hinderlich ist.</p> <p>Wir begrüßen, dass bei den Planungen neuer P+R-Plätze auch das Netz des SPNV im Stadtgebiet mit einbezogen wurde.</p>	<p>Der P+R-Platz in Sieker ist bereits vorhanden und bleibt auch weiterhin bestehen. Trotz der Nähe zur Innenstadt wird er gut genutzt. Soweit die Infrastruktur zur Verfügung steht, sollten möglichst große P+R-Anlagen zur Verfügung stehen.</p>
<p>1. ACE</p>	<p>Seite 146ff, 8.2.3.1 Maßnahmen Stadtbahnnetz</p>	<p>Bei der Planung weiterer Stadtbahnlinien ins Zentrum (Jahnplatz) sind diese nur noch oberirdisch möglich, weil der Stadtbahntunnel mit den vier bestehenden Linien ausgelastet ist. Eine oberirdische Streckenführung hat auch den Vorteil, dass die bei entsprechender Länge für Niederflurtechnik ausgelegt werden kann. Dabei ist unerheblich, ob Niederflur parallel zu Hochflur besteht, oder ob eine Niederflurlinie einen Anfang für eine</p>	<p>Im Rahmen der Untersuchungen einer Schienenverbindung aus der Innenstadt nach Heepen wurde auch die Einführung eines Niederflursystems parallel zum bestehenden Hochflursystem untersucht.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		langfristige Umstellung des Hochflurnetzes steht. Langfristig bedeutet mehrere Jahrzehnte, weil die jetzt neuen VAMOS-Bahnen ihre geplante Laufzeit erreichen müssen, bevor man diesen Fuhrpark umstellen kann.	
1. ACE	Seite 148, 8.2.3.1 Stadtbahnnetz 2030	<p>Bei diesem Plan vermissen wir eine Untersuchung einer Linienführung der Uni-Linie 4 weiter nach Dornberg (- Werther). Ein Betrieb ist dabei vorerst mit einer Flügellung 4a (Dürerstr.) /4b (Dornberg) nach der jetzigen Endstation denkbar. Nach erfolgtem Lückenschluss zur Linie 3 (Babenhäuser Süd) ergäbe sich dann eine eigenständige Linie. Gleiches empfehlen wir bei der Linie 2 in Milse. Hier halten wir es für sinnvoll, einen Streckenzweig nach Brake zu prüfen.</p> <p>Eine neue oberirdische Linie lediglich bis zur Huberstraße zu führen, halten wir für wenig sinnvoll. In einem ersten Schritt müsste diese bis zur Radrennbahn erfolgen, um im Endzustand bis nach Heepen geführt zu werden.</p>	<p>Verlängerungen nach Dornberg/ Werther sowie nach Brake wurden im Maximalszenario untersucht. Beide Verlängerungen weisen jedoch kein ausreichendes Fahrgastpotential auf und wurden daher im Visionsszenario nicht weiter betrachtet. Hier wurde der Fokus auf Maßnahmen mit einem hohen Fahrgastpotential und somit einem hohen erwartbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis gelegt.</p> <p>Eine Verlängerung nach Heepen wurde ebenfalls im Maximalszenario untersucht und weist ein hohes Fahrgastpotential auf. Hierzu gab es ein negatives Bürgervotum im Mai 2014 und einen zugehörigen Ratsbeschluss.</p>
1. ACE	Seite 149, 8.2.3.2 Maßnahmen Busnetz	In dem vorliegenden Entwurf werden die Buslinien stark erweitert. Dabei fällt uns eine große Konzentration auf den Jahnplatz auf. Gegenüber dem Ist-Zustand ist das eine Verdoppelung der Linien, die den Jahnplatz anfahren. Da haben wir Zweifel, ob die Haltestellenanlage Jahnplatz (auch nach dem Umbau) diese vielen Linien verkraftet, zumal durch die geplante Taktverdichtung im Normalverkehr je Fahrtrichtung 82 Busse pro	Das Busliniennetz ist als Rahmenplan zu betrachten. Im Zuge der konkreten Umsetzungsplanung werden die Linienverläufe sowie die Takt- und Fahrplanzeiten im Detail ausgearbeitet und festgelegt. Um Synergieeffekte zu nutzen, werden Linien miteinander verbunden, so dass die Anzahl der endenden und beginnenden Fahrten am Jahnplatz reduziert wird. Die genauen Haltepositionen und

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>Stunde den Jahnplatz anfahren. Das entspricht alle 45 Sekunden ein Bus an der Haltestelle Jahnplatz. Auch wenn dieser nach dem Umbau drei Haltepunkte je Fahrtrichtung aufweist, werden gegenseitige Behinderungen nicht ausbleiben. Verschärft wird dies dadurch, dass die Busspur am Jahnplatz auch gleichzeitig die Haltespur darstellt. Damit müssen Busse, die an anderen vorbeifahren wollen, auf die Normalspur ausweichen, was wieder Konfliktpotential mit dem MIV am Jahnplatz bedeutet.</p> <p>Wir empfehlen hier eine stärkere Ausrichtung der Buslinien auf das Stadtbahnnetz als Zubringerfunktion. Ein dadurch notwendiges Umsteigen wird durch schnelleres Erreichen des Zentrums mit der Stadtbahn ausgeglichen.</p> <p>Die SPNV-Strecken werden zu wenig als Verknüpfungspunkt mit den Buslinien in Betracht gezogen.</p>	<p>die entsprechenden Linienverläufe werden dann im Detail festgelegt.</p> <p>Soweit hinsichtlich der gesamten Reisezeit und der Verknüpfungsmodalitäten sinnvoll und vertretbar, sind auch zukünftig Parallelverkehre zu vermeiden.</p>
<p>1. ACE</p>	<p>Seite 152, Verknüpfungshaltestelle Huberstraße</p>	<p>Den Standort Huberstraße als Verknüpfungspunkt für Umstiege von Bus zu Bus bzw. Bus zu Stadtbahn halten wir für ungeeignet. Wir glauben nicht, dass wenige Haltestellen vor dem Zentrum (Jahnplatz) solche Umsteigebeziehungen von den ÖPNV-Nutzern angenommen werden. Dazu kommt, dass für so einen Umsteigepunkt ein erheblicher Eingriff in die dortigen Grünanlagen notwendig ist.</p> <p>Ferner ist die Kreuzung Heeper Str. / Huberstr. verkehrlich stark belastet. Dort 10 Buslinien unterzubringen mit einer Verkehrsdichte von 40 Bussen pro Stunde, was einer</p>	<p>Der Verknüpfungspunkt Huberstraße soll zu einer Entlastung des Jahnplatzes führen, indem ein Umstieg zu Tangentialbuslinien angeboten wird, die den Jahnplatz und die Innenstadt nicht durchfahren. Im Falle einer Stadtbahn- oder Straßenbahnstrecke bis zur Radrennbahn ist selbstverständlich dort eine Verknüpfung einzurichten.</p> <p>Eingriffe in Grünflächen und eine anspruchsvolle Verkehrsplanung werden notwendig sein.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>Frequenz von alle 90 Sekunden ein Bus an der Haltestelle bedeutet, dürfte zu vielen Staus führen. Zusätzlich ist die Huberstraße eine der Hauptachsen der Feuerwehr für ihre Einsatzfahrten, die mit ihrer Vorrangschaltung die Kreuzung belasten. Da noch Busbeschleunigung durch Vorrangschaltung an der Signalanlage erreichen zu wollen, dürfte ein aussichtsloses Unterfangen sein. Wir sprechen uns dafür aus, den Umsteigepunkt an die Radrennbahn zu legen und mit einer neuen Stadtbahnlinie zu verknüpfen.</p>	
<p>1. ACE</p>	<p>Seite 166, Buslinien Stadtbezirk Sennestadt Seite 135, Anlagenband</p>	<p>Die Linie 40 als Erschließung des Gewerbegebietes Lämershagener Straße zu bezeichnen, macht wenig Sinn, wenn diese Linie nicht durch die Industriestraße führt, sondern auf der Lämershagener Straße am Gewerbegebiet vorbeifährt.</p>	<p>Weite Teile des Gewerbegebietes liegen im Einzugsbereich der Haltestelle(n) in der Lämershagener Straße. Die genaue Linienführung und Lage der Haltestellen werden im Zuge der Umsetzungsplanung festgelegt. Soweit die Infrastruktur vorhanden ist, ist auch eine Führung durch das Gewerbegebiet denkbar.</p>
<p>1. ACE</p>	<p>Seite 180, 9.3 Umsetzung Stadtbahn</p>	<p>Bei der Umsetzung der Stadtbahnerweiterungen können wir nicht nachvollziehen, warum die Stadtbahn Innenstadt-Huberstraße erst ab 2028 mit einer Machbarkeitsstudie angepackt werden soll. Hier sind doch schon vor 2014 erhebliche Vorarbeiten geleistet worden, die man zeitlich viel früher wieder aufgreifen könnte. Zusätzlich empfehlen wir, die Stadtbahnstrecke bis zur Radrennbahn zu führen, wie wir bereits weiter oben schon ausgeführt haben.</p> <p>Die Stadtbahnverbindung der Linienendstellen 4 und 3 halten wir für weniger dringend. Auch die Verlängerung nach Senne Süd</p>	<p>Durch die starken verkehrlichen Entwicklungen werden die Inhalte nacheinander abgearbeitet. Durch neue Datengrundlage und Stadtentwicklung sind neue Machbarkeitsstudien zu erstellen.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		macht keinen Sinn, solange die Linie 1 nicht nach Sennestadt fährt.	
1. ACE	Seite 217, 10. Umsetzungskonzept barrierefreie Haltestellen 10.2 Bushaltestellen	Bei der Tabelle 47 steht bei der Wertung (Punktezah) in der letzten Zeile „unbefestigter Seitenraum, fehlende Zuwegung“ die Zahl -25. Das verstehen wir nicht.	Nicht nur die Haltestelle, sondern auch ihre Erreichbarkeit sollte barrierefrei gestaltet sein. Solang keine sichere und barrierefreie Zuwegung möglich ist, sollte eine solche Haltestelle vorerst nicht barrierefrei umgebaut werden. Durch die Bewertung mit -25 wird sie in der Prioritätenskala entsprechend herabgestuft. Die Zahl -25 wird für die Lage der Haltestelle im Straßenraum vergeben.
1. ACE	Seite 24, 25, 30 Anlagenband 2. Barrierefreier Ausbau Haltestellen Umsetzung	Das gilt auch für die Auflistung im Anlagenband, wo bei den Positionen 921332, 921445 eine Wertung von -17 auftaucht und bei den Positionen 92350, 921122 und 921122 eine Wertung von -15.	Siehe Anmerkung zu Seite 217
1. ACE	Seite 17, Anlagenband 5. Betrieb und Pünktlichkeit	Einen jährlichen durchschnittlichen Pünktlichkeitsgrad bei Verspätungen bis zu 5 Minuten von 90% bei den Stadtbahnfahrten und 85% bei den Busfahrten, empfinden wir als zu wenig ambitioniert. Wir sprechen uns für einen Pünktlichkeitsgrad von 95% bei den Stadtbahnen und 90% bei den Bussen aus.	Das Qualitätskriterium Pünktlichkeit wird im Anforderungsprofil definiert. Das Anforderungsprofil wurde in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 29.05.2018 beschlossen.
2. Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld	Schwachstellenanalyse des aktuellen ÖPNV-Angebots, Seite 53 ff	In Kapitel 4 werden die Erschließungslücken im aktuellen ÖPNV-Angebot dargestellt. Betroffen sind auch mehrere Gewerbegebiete in Bielefeld: <ul style="list-style-type: none"> • Jöllenbeck, Erschließungslücke 5: Gewerbegebiet Telgenbrink • Senne/Sennestadt, Erschließungslücke 2, Buschkampstraße 	Im Zuge der Umsetzung des NVP werden alle nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gewerbegebiete im Detail auf eine adäquate Verkehrserschließung gesichtet. Ggf. sind weitere Untersuchungen notwendig. Individuelle Lösungen für einzelne Standorte sind denkbar.

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<ul style="list-style-type: none"> • Senne/Sennestadt, Gewerbegebiet an der A 2 • Stieghorst: Gewerbegebiet im Bereich der Gustav-Winkler-Straße und Auf dem Busch (Süd) • Heepen, Erschließungslücke 3: Gewerbegebiet Brönnighauser Straße <p>Auf Seite 79 im NVP wird zusammenfassend dargestellt, für welche Bereiche sich aus Sicht des Gutachters konkreter Handlungsbedarf ergibt. Für die genannten gewerblichen Standorte wird erstaunlicher Weise kein konkreter Handlungsbedarf abgeleitet – obwohl an den besagten Standorten zwischen ca. 40 und 200 Unternehmen ansässig sind. Lediglich für einzelne Standorte wird ein Prüfauftrag erteilt. Wir regen an, für alle gewerblichen Standorte, die aktuell keinen adäquate ÖPNV-Anbindung haben, mindestens einen weitergehenden Prüfauftrag zu formulieren. Gerne unterstützt die IHK die Kontaktaufnahme zu den ansässigen Unternehmen. Gerade die Anbindung von gewerblichen Standorten sehen wir als unumgänglich für eine gelungene Verkehrswende an. Mit dem IHK-Job-Ticket unterstützen wir Gewerbebetriebe auch jenseits von eigentlich geltenden Mindestabnahmemengen, um ihren Mitarbeitenden vergünstigte Tickets anbieten zu können.</p>	
2. IHK	Entwicklung des Visionsszenarios, Seite 126 ff	Im Visionsszenario soll ein realistisches und umsetzbares ÖPNV-Konzept bis 2030 aufgezeigt werden. Dazu werden dezidierte	Bei möglichen Neuplanungen von Straßen wird es immer, auf Grund der begrenzten Fläche, zu Abwegungen zwischen den einzelnen

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>Vorschläge zu möglichen Maßnahmen dargestellt.</p> <p>Auf Seite 134 werden Maßnahmen zur Busbeschleunigung genannt. Es ist festzustellen, dass vor allem im Innenstadtbereich anscheinend die Ziele zur Stärkung des ÖPNVs mit Planungen zur Stärkung des Radverkehrs konkurrieren:</p> <p>Für die Artur-Ladebeck-Straße wird eine Busspur vorgeschlagen. Aktuell laufen jedoch Planungen zum Wegfall einer Fahrspur pro Richtung zugunsten einer Protected Bikelane. Eine Busspur könnte in diesem Fall nicht eingerichtet werden. Aus Sicht der IHK sollten tragbare Lösungen für alle Verkehrsmittel gefunden werden. Der Einrichtung einer Protected Bikelane sowie dem Wegfall von Fahrspuren auf den großen Erschließungsstraßen Bielefelds (u. a. Artur-Ladebeck-Straße, Herforder Straße) steht die regionale Wirtschaft kritisch gegenüber.</p>	<p>Verkehrsarten kommen. Bei jeder Neuordnung werden für jeder Verkehrsart die Vor- und Nachteile beleuchtet und berücksichtigt. Die Stadt Bielefeld sieht hier aber keine Konkurrenz, sondern das gemeinsame Ziel den Umweltverbund zu stärken.</p>
<p>2. IHK</p>	<p>Entwicklung des Visionsszenarios, Seite 126 ff</p>	<p>Für den Jahnplatz wird eine Sperrung für den Durchfahrtsverkehr für PKW angeregt. Aus unserer Sicht sind diese Forderungen mit dem Umbau des Jahnplatzes und der Einführung einer Busspur obsolet. Eine komplette Sperrung des Jahnplatzes wird seitens der regionalen Wirtschaft weiterhin abgelehnt.</p> <p>Uns ist bewusst, dass aus Sicht des ÖPNVs das Thema Busbeschleunigung eine entscheidende Rolle spielt. An diversen Straßenabschnitten sollen dazu Busspuren und</p>	<p>Der Jahnplatz wird zur Zeit umgebaut und 2022 auch für den Autoverkehr wieder freigegeben. Eine mögliche komplette Sperrung des Jahnplatzes ist aus Sicht der Verkehrsplanung aber weiterhin möglich und sinnvoll.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>Pförtneranlagen umgesetzt werden. Diese Maßnahmen gilt es vor Umsetzung durch geeignete Simulationen auf ihre Auswirkungen auf Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zu untersuchen. ----->PTV: Visionsszenario Bearbeitung Stadt</p>	
<p>2. IHK</p>	<p>Ausweisung von Park+Ride-Plätzen, Seite 139 ff, Seite 227/228</p>	<p>Wir teilen die Ansicht, dass die Vernetzung mit dem MIV für die Weiterentwicklung des ÖPNVs in Bielefeld eine große Rolle spielt und unterstützen die Einrichtung und den Ausbau von Mobilstationen, Carsharing sowie Bike+Ride- und Park+Ride-Parkplätzen. Vor allem dem Thema Park+Ride ist aus unserer Sicht in den vergangenen Jahren zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt worden. Park+Ride/Mobilstationen sollten nicht nur an Stadtbahnendhaltestellen vorgesehen werden, sondern auch an geeigneten Punkten mit guter Busanbindung an der Peripherie der Stadt bzw. der Innenstadt. Unbedingt müssen beim Thema P+R bzw. Mobilstation schon heute auch die geplanten Endpunkte künftiger neuer Linien bzw. Verlängerungen mitgedacht werden. Zusätzlich zu in Abbildung 59 auf Seite 140 dargestellten Park+Ride-Anlagen regen wir an, dass Angebot am Brackweder Bahnhof ebenfalls auszubauen und entsprechend in der Abbildung zu ergänzen. Wir teilen die auf Seite 228 beschriebene Einschätzung nicht, dass die Fahrt in die Innenstadt zu kurz ist und das Auto vielleicht nicht mehr verlassen wird. Zum einen kann über den Bahnhof Brackwede auch der SPNV über Bielefeld hinaus erreicht werden. Zum anderen gibt es in vielen Städten ebenfalls die Möglichkeit kurz vor der Innenstadt noch vom Auto in den ÖPNV zu wechseln und mit einem</p>	<p>Die Stadt Bielefeld hat 2021 ein Mobilitätskonzept erstellen lassen. Zentraler Inhalt war ein flächendeckendes Konzept welches sich nicht nur an ÖPNV-Haltestellen richtet, sondern nach dem ermittelten Bedarf. Hier wird es auch Verknüpfungen zu Car-Sharing geben. Für die Haltestelle Bielefeld-Brackwede ist eine Mobilitätsstation vorgesehen und soll auch als einer der ersten umgesetzt werden.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>Kurzstrecken-Ticket zentrale Bereiche der Innenstadt zu erreichen. Die Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsträger ist aus Sicht der IHK essentiell, um die Erreichbarkeit der Innenstadt zu sichern und attraktive Alternativen zum MIV zu schaffen.</p> <p>Bei der Dimensionierung von Park+Ride/Mobilstationen sollte nicht der aktuelle Bedarf sondern die angestrebte Nachfrage berücksichtigt werden.</p>	
<p>2. IHK</p>	<p>Maßnahmen Stadtbahnnetz, Seite 146 ff</p>	<p>Mit der Verlängerung des Stadtbahnnetzes vom Adenauerplatz oberirdisch über den Jahnplatz bis zur Hubertstraße ist im Stadtbahnnetz Bielefeld 2030 perspektivisch eine neue Linie vorgesehen. Bereits in den Planungen zum Jahnplatzumbau wurde die Möglichkeit einer weiteren oberirdischen Trasse offengehalten. Sollte dies tatsächlich umgesetzt werden, sollte trotzdem weiterhin auch MIV über den Jahnplatz weiterhin möglich bleiben.</p> <p>Die geplante Verlängerung der Linie 1 bis Sennestadt sowie den Ausbau der Campus-Linie begrüßen wir, allerdings müssen anliegende Gewerbebetriebe weiterhin vollumfänglich erreichbar bleiben.</p>	<p>Die Verkehrsführung in der Innenstadt wird mit der Planung einer oberirdischen Schienenverbindung berücksichtigt und soweit erforderlich neu gestaltet.</p> <p>Gewerbebetriebe im Bereich der Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 werden zukünftig durch ein auf die Stadtbahn ausgerichtetes Busnetz angebunden.</p>
<p>3. moBiel GmbH</p>	<p>1. Finanzierung</p>	<p>Die abschließende Höhe der Finanzierungsnotwendigkeiten, die durch den 3. NVP entstehen, lassen sich auf Basis des vorliegenden Entwurfs noch nicht abschließend beziffern. Der 3. NVP beschreibt erhebliche Leistungssteigerungen im Stadtbahn- und Busbereich bis 2030; Die Neuentwicklung eines Visionsszenarios mit Umsetzungsstrategie ist im NVP in Kapitel 9 eingefügt worden.</p>	<p>Im Zuge der Umsetzungsplanung erfolgt eine Abstimmung und detailliertere Kostenberechnung.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>Eine abschließende Kalkulation ist erst dann möglich, wenn absehbar ist, wann welche Steigerungen insbesondere bei den neu zu diskutierenden Busleistungen erfolgen werden - dies kann jedoch nur nach Abschluss der politischen Diskussion, die mit der TÖB-Beteiligung eingeleitet wurde, erfolgen. Weiterhin raten wir dazu, mit einheitlichen Kostenberechnungen zu operieren (vgl. bspw. Kap. 8.3 und 9.5).</p>	
<p>3. moBiel</p>	<p>1. Finanzierung</p>	<p>Wir empfehlen weiter - gerne gemeinsam - die Betrachtung der unterschiedlichen investiven Maßnahmen und deren Kostenabschätzungen, insbesondere von Stadtbahnnetzerweiterungen, von Ausbaumaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit und auch zum Einsatz des Vamos sowie von Maßnahmen aus den Steckbriefen, zu überarbeiten (Vgl. Kap. 9.5).</p>	<p>Im Zuge der Umsetzungsplanung erfolgt eine Abstimmung und detailliertere Kostenberechnung.</p>
<p>3. moBiel</p>	<p>1. Finanzierung</p>	<p>Auch die Kosten für die Erhaltung und Erhaltung der bestehenden Infrastruktur insbesondere im Stadtbahnbereich sind dort nicht oder nur sehr pauschal in die Betrachtung mit eingeflossen. Wir merken zudem an, dass die erforderlichen Maßnahmen zum Ausbau der Straßen-Infrastruktur, für Endstellen, Sozialräume etc. für die Umsetzung der Buskonzepte hier nicht finanziell bewertet worden sind. Da die Förderkulisse und die Preisentwicklung Änderungen unterworfen sein kann, sollten die Förderungen für den ÖPNV im investiven Bereich mittels einer Sensitivitätsanalyse mit unterschiedlichen Fördersätzen in die Bewertung der Kosten einfließen.</p>	<p>Im Zuge der Umsetzungsplanung erfolgt eine Abstimmung und detailliertere Kostenberechnung.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
3. moBiel	1. Finanzierung	Qualitative Steigerungen im Verkehrsangebot gegenüber den heutigen Status-Quo-Leistungen sind aus Kundensicht wünschenswert. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es zukünftig sowohl bezüglich des Aufwandes als auch des anstehenden Investbedarfs bei moBiel Finanzmittel durch den städtischen Haushalt bereitgestellt werden müssen.	Im Zuge der Umsetzungsplanung erfolgt eine Abstimmung und detailliertere Kostenberechnung. Zur Sicherung der Finanzierung sind im Zuge der Umsetzung weitere Beratungen und Beschlussfassungen in den Gremien der Stadt Bielefeld erforderlich.
3. moBiel	1. Finanzierung Kap. 8.2.1 und 9.5.3.2:	Die Finanzierung und Unterhaltung sowie der Betrieb von Mobilstationen (Vgl Kap. 8.2.1 und 9.5.3.2) sind derzeit bei moBiel noch nicht in den wirtschaftlichen Betrachtungen konkret vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen
3. moBiel	1. Finanzierung Anlagenband, Anforderungsprofil, Kap. 9:	Die Aussagen zur Subunternehmerquote sollten im Rahmen des 3. NVP u.E. nicht fixiert werden. Durch die Clean-Vehicle-Richtlinie wird sich u.E. der Subunternehmermarktaufgrund der hohen Investitionskosten Anforderungen an den technischen Standard wesentlich verändern, Konzentrationen dürften anstehen. Daher sollte ein Verkehrsunternehmen flexibel sein. Subunternehmer einzusetzen.	Die Fremdvergabe ist im Anforderungsprofil definiert und wurde in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 29.05.2018 beschlossen.
3. moBiel	1. Finanzierung	Wir müssen leider darauf hinweisen, dass durch die Corona-Pandemie erhebliche Risiken auf der Einnahmenseite entstanden sind. Sie haben in dem 3. NVP dankenswerter Weise darauf hingewiesen. Diese Risiken konnten bisher durch Rettungsschirmmittel des Bundes/ Landes ausgeglichen werden, die Marktentwicklung in die Folgejahre ist sowohl bezüglich der Pandemieentwicklung als auch der Ausgleichleistungen zum heutigen Zeitpunkt nur sehr schwer abschätzbar.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
<p>3. moBiel</p>	<p>2. Netz- und Angebotskonzeption</p>	<p>Generell ist erkennbar, dass in Abstimmung miteinander erarbeitete und inhaltlich sehr gute und umfangreiche Planwerk wegen der externen zeitlichen und gesetzlichen Rahmenbedingungen (z.B. Barrierefreiheit zum 01.01.2022) in kurzer Zeit finalisiert wurde. Der Nahverkehrsplan beinhaltet daher auch aufgrund der langen Bearbeitungszeit einige textliche/ redaktionelle Unstimmigkeiten. So beziehen sich Inhalte teilweise auf unterschiedliche Sachstände (bspw. zwischen Kapitel 8 und 9). Stellenweise wird der aktuelle Stand zum Fahrplanwechsel am 01.08.2021 beschrieben, teilweise sind noch alte Sach- bzw. Planungsstände (z.B. Mängel in der Taktung bzw. Erschließungslücken vor dem Fahrplanwechsel am 01.08.2021 (bspw. Kap. 3- 5, 9.4. und Anlagen Kap. 4) aufgeführt. Die Abbildungen des Gutachters PTV sind beispielsweise auf einem alten Sachstand. Wir dürfen auch darauf hinweisen, dass der „Status Quo“ nicht die Leistungen zum aktuellen Stand 01.08.2021 abbildet (Analysefall mit Stand 2017, s. Kostenwirkungstabelle 42 aus Kapitel 8.3), stark vereinfachte Kostensätze basierend nur auf Erfahrungswerten von PTV verwendet und zeitnahe Planungen, wie u.a. Beschluss des Rates (März 2021) zum etwaigen Förderfahren BMVI hier noch nicht eingeflossen sind.</p>	<p>Das ist zum Teil korrekt, dass durch den langen Zeitraum unterschiedliche Daten genannt werden. Weitere Anpassungen erfolgen in der Fortschreibung.</p>
<p>3. moBiel</p>	<p>2. Netz- und Angebotskonzeption Kapitel 9.4, 8.2.3.2</p>	<p>Die Prioritäten und Stufen innerhalb des Visionsszenarios (u.a. Kapitel 9.4) lassen sich in der kurz beschriebenen Form nicht vollständig nachvollziehen. Die Inhalte und das geplante Vorgehen sind nicht vollumfänglich beschrieben und für uns nicht komplett</p>	<p>Im Zuge der Umsetzungsplanung wird eine intensive Abstimmung erfolgen.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>schlüssig. Wir regen an, die Inhalte nochmal gemeinsam zu prüfen, eine Übersicht über die Inhalte der Zwischen - und Ausbaustufen zu ergänzen und zur besseren Verdeutlichung, z.B. im Anlagenband, ergänzend zu den Darstellungen einzelner Linien auch einen gesamten Liniennetzplan z.B. je Stadtbezirk einzufügen.</p> <p>Im 3. NVP wird davon ausgegangen, dass sich Linien zur Taktverdichtung überlagern lassen (siehe u.a. Kapitel 8.2.3.2). Die betriebliche Umsetzung, die aufgrund der vielfältigen Abhängigkeiten herausfordernd und komplex zu kalkulieren sein wird, würden wir gerne fachlich mit dem Amt für Verkehr diskutieren.</p>	<p>Das Angebot der Erstellung von verschiedenen Liniennetzplänen wird dankend angenommen und stellt eine sinnvolle Ergänzung des NVP dar. Im Zuge der Fortschreibung werden diese aufgenommen.</p>
<p>3. moBiel</p>	<p>3. Beschleunigungsmaßnahmen</p>	<p>Ein attraktiver ÖPNV geht immer einher mit einer guten Angebotskonzeption und einem guten Verkehrsfluss für den ÖPNV. Wir dürfen darauf hinweisen, dass mit der Attraktivität des ÖPNV hohe Fahrgastzahlen, ein höherer Anteil am Modal -Split und Einnahmen verbunden sind.</p> <p>Die im 3. NVP beschriebenen Pünktlichkeitsanforderungen können aus unserer Sicht nur gewährleistet werden, wenn entsprechende Beschleunigungsmaßnahmen getroffen/ gebaut werden. Es ist zu prüfen, ob mit der Einführung von Tempo30-Zonen mit und ohne Beschleunigungsmaßnahmen zusätzliche Kosten für einen verstärkten Einsatz von Fahrzeugen/ Personal entstehen werden, um die geforderten Taktanforderungen nebst der Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit zu erreichen.</p>	<p>Das Qualitätskriterium Pünktlichkeit wird im Anforderungsprofil definiert. Das Anforderungsprofil wurde in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 29.05.2018 beschlossen.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>Die Bus- und Stadtbahnbeschleunigung ist nicht als elementares Ziel beschrieben, sondern nur als Maßnahmensteckbrief. Unsere Anregung ist, dieses Ziel als städtisches Ziel und Selbstverpflichtung aufzunehmen, so dass eine Umsetzung generell in der Stadt möglich ist und nicht nur punktuell an ggf. einzelnen Kreuzungen oder Straßenabschnitten, sowie die Pünktlichkeit und der Vorrang des ÖPNV und Umweltverbundes in Bielefeld vorangetrieben werden kann.</p>	
<p>3. moBiel</p>	<p>4. Vertrieb Kap. 3.2, 4.2, 7.2, Anlagen, Anforderungsprofil</p>	<p>Der stationäre Ticketvertrieb und andere sich schnell verändernde Vertriebskanäle müssen sich den veränderten Rahmenbedingungen und technologischen Fortschritten anpassen lassen. Wir befinden uns auch im ÖPNV gerade in einem Digitalisierungsschub - zum Ende des Jahres 2021 soll der digitale Tarif in NRW eingeführt werden. Wir regen eine Öffnungsklausel derart an, über das Vorhalten der verschiedenen Vertriebskanäle eine Neuentscheidung treffen zu können (Vgl. Anlagen, Anforderungsprofil, Kapitel 3.2, 4.2, 7.2).</p> <p>Zur Finanzierung der Maßnahmen wird auf die generellen Aussagen zu Punkt 1 verwiesen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>4. Bielefeld pro Nahverkehr</p>	<p>Seite 22, Absatz hinter „<u>Stand der Arbeiten</u>“</p>	<p>Die Darstellung des Planungsstands der Verlängerung der Linie 1 ist sehr knapp gehalten und nach unserer Auffassung nicht korrekt. Der erste Satz erweckt den Eindruck, als sei eine Vorplanung für die gesamte Verlängerung der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Es ist aber nur eine Vorplanung bis zur Kreuzkirche vorgestellt worden. Die Formulierung „Anschließend erfolgte</p>	<p>Im Dezember 2019 wurde die Vorplanung für die Verlängerung der Linie 1 nach Senne- stadt in Hochflurtechnik bis zur Haltestelle Kreuzkirche in einer ersten Variante der Öffentlichkeit vorgestellt. Mit den erhaltenen Rückmeldungen wird die Vorplanung für diesen Teil der Strecke durch moBiel und der Verwaltung überarbeitet und mit Straßen.NRW abgestimmt.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>eine Anpassung der Planung“ suggeriert, dass die Vorplanung damit abgeschlossen sei. Das trifft nicht zu. Die Überarbeitung der Vorplanung bis zur Kreuzkirche erfolgte durch moBiel und die Verwaltung, ist aber bisher weder den politischen Gremien noch der Öffentlichkeit vorgestellt worden.</p>	<p>Für den weiteren Verlauf der Strecke sind aus einem Bürgerbeteiligungsverfahren vier Nahverkehrskonzeptvarianten mit entsprechenden Endpunkten der Stadtbahn hervorgegangen. Diese wurden mit Hilfe eines formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahrens (FAR-Verfahren) im Detail bewertet. Hierbei hat sich die Variante mit einem Stadtbahn-Endpunkt im Bereich „Am Stadion/Alsterweg“ als Vorzugsvariante herausgestellt. Die Planung für diesen Teil der Strecke wird ebenfalls unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der politischen Gremien erfolgen.</p>
<p>4. Bielefeld pro Nahverkehr</p>	<p>Seite 27, Kap. 1 insgesamt</p>	<p>Kap. 1. beschreibt kursorisch den Ist-Stand des ÖPNV in Bielefeld. Wir geben hier eine Anregung zu einem Baustein des ÖPNV, der im gesamten Entwurfstext nicht vorkommt: der Nachtbus. Die Nachtbusse sind vor vielen Jahren als eine Art Sonderverkehr eingeführt worden. Sie hatten in den meisten Städten tariflich einen Sonderstatus, so auch in Bielefeld. Nach unserer Kenntnis sind inzwischen die Nachtbusse durchweg als normale Angebote in den allgemeinen Tarif integriert worden, in Bielefeld aber nicht. Dies führt dazu, dass Nachtbuslinien am Sonntagmorgen bis 5 Uhr nach einem Sondertarif, anschließend im sog. Frühverkehr auf exakt derselben Linie mit derselben Liniennummer zum Normaltarif fahren. Bei der Gültigkeit von Zeit-Tickets für die Nachtbusse gibt es verwirrende Regelungen. So gilt ein Standardabo zwar auch im Nachtbus, die Mitnahmemöglichkeit jedoch nicht. Tagestickets gelten nicht im Nachtbus. Auch</p>	<p>Die Tarifstruktur wird bundweit festgelegt und kann im NVP auf Grund externer Abstimmungen nur als Empfehlung aufgenommen werden. Im Zuge der Fortschreibung werden diese geprüft und abgestimmt.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>das „NRW Schöner Tag Ticket“, das ausdrücklich mit der Gültigkeit für den gesamten ÖPNV in NRW beworben wird, gilt im Nachtbus nicht. Wir halten es für überfällig, dass die Nachtbusse in den normalen Tarif integriert werden. Wir schlagen vor, dass das in einem eigenen Absatz an geeigneter Stelle als Vorgabe klar formuliert wird.</p>	
<p>4. Bielefeld pro Nahverkehr</p>	<p>Seite 28, zum Abschnitt 2.1</p>	<p>Wir halten es für dringend geboten, dass in diesem Abschnitt am Anfang der Bezug zum Klimaschutz und zum „Handlungskonzept Klimaschutz“ der Stadt Bielefeld hergestellt wird. Dadurch würde die dringende Handlungsnotwendigkeit beim ÖPNV-Ausbau weit deutlicher werden. Wir halten es für wichtig, dass darauf verwiesen wird, dass im Verkehrsbereich bisher keine CO2-Einsparungen realisiert wurden, dass aber das neue Klimaschutzgesetz Einsparungen von 65 % bis 2030 vorschreibt und dass Bielefeld sich vorgenommen hat, bis 2035 Klimaneutralität zu erreichen (der Ratsbeschluss dazu wird im September gefasst werden). Dieses Einsparziel ist weit ambitionierter als die Modal-Split-Vorgabe des Leitbilds „Mobilitätsstrategie Bielefeld“.</p> <p>Im zweiten Absatz wird der SUMP-Prozess falsch beschrieben. „In einem Prozess mit verschiedenen Beteiligten aus lokaler Wirtschaft und Verwaltung ...“ benennt nur einen Teil der Beteiligten. Es ist auch falsch, dass „ein SUMP (...) erarbeitet“ wurde. Es wurde lediglich ein erster Schritt zur Erarbeitung eines SUMP, nämlich die Entwicklung eines Leitbilds, umgesetzt. Zu den weiteren Schritten, insbesondere der Erarbeitung ei-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Diese Aussage bezieht sich auf die Fertigstellung des Leitbildprozess. Mit dem entsprechenden Beschluss wurden für alle Verkehrsträger die notwendigen Maßnahmen erarbeitet. Aus diesem Grund wird der Absatz entsprechend angepasst, da der Erarbeitungsprozess des SUMP noch nicht abgeschlossen ist.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>nes Handlungsprogramms, legt ein Ratsbeschluss vom 14.03.2019 die Ziele und das Vorgehen fest. Der Ratsbeschluss ist aber bisher nicht umgesetzt. Es gibt bisher keinen SUMP für Bielefeld.</p>	
<p>4. Bielefeld pro Nahverkehr</p>	<p style="text-align: center;">Seite 60</p>	<p>Für die beiden Bedienungslücken Twellbachtal und Mönkebergstraße wird eine Linienbedienung nicht für erforderlich gehalten. Das widerspricht dem späteren Text, wo für das Twellbachtal im Visionsszenario eine Bedienung durch eine Linie vorgeschlagen wird.</p>	<p>Durch den langen Zeitraum in der Erstellung des NVP, haben sich auch Nachfragen etc. geändert. Im Zuge der Fortschreibung wird eine Anpassung vorgenommen.</p>
<p>4. Bielefeld pro Nahverkehr</p>	<p style="text-align: center;">Seite 105</p>	<p>Die Darstellung ist nicht korrekt. Anders als politisch beschlossen, ist die Ausdehnung eines Halbstunden- bzw. Stundentakts am Abend nicht umgesetzt worden. Es gibt einen Stundentakt mit Zusammenbindung der 22 und 121, wobei nur ein Teilast der 121 bedient wird. Am Abend wurde die neue Linie 142 eingeführt, die zusammen mit der 22 für einen Teil der Haltestellen einen „Holpertakt“ ergibt. Das neue Angebot am Samstag bleibt unerwähnt.</p>	<p>Es wird die Maßnahme beschrieben, nicht der Ist-Zustand. Die Verlängerung der Betriebszeiten der Linie 121 sind zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen. Zusätzlich zu den Vorgaben des NVP verkehrt die Linie 22 auch sonntags vormittags.</p>
<p>4. Bielefeld pro Nahverkehr</p>	<p style="text-align: center;">Seite 113 C5</p>	<p>Die Problematik von Nachfrage- versus Angebotsorientierung tritt auch an anderen Stellen auf. Wir plädieren für eine klare Angebotsorientierung. Wir wissen aus vielen Gesprächen mit Bürgerinnen und Bürgern, dass für viele ein Hauptgrund dafür, ein eigenes Auto vorzuhalten, darin liegt, dass das ÖPNV-Angebot in der SVZ so extrem ausgedünnt ist. Wir halten den späten Beginn des Stadtbahnbetrieb um ca. 9 Uhr für nicht kompatibel mit dem Anforderungspro-</p>	<p>Grundlage ist das Anforderungsprofil das in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 29.05.2018 beschlossen wurde.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		fil. Wir plädieren dafür, dass der Stadtbahnbetrieb am Sonntagmorgen spätestens um 7 Uhr mit einem Halbstundentakt beginnt.	
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 114 x2	Wir weisen noch einmal auf den widersprüchlichen Umgang mit dem Twellbachtal hin. Hier wird eine Linienanbindung für überflüssig gehalten. Später wird im Visionsszenario eine Linienanbindung vorgeschlagen. Wir plädieren im Sinne einer Angebotsorientierung für eine Linienanbindung.	Siehe Begründung zu Seite 60
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 126	Hier wird ein neues Planungsinstrument („Maßnahmensteckbriefe“) eingeführt. Es wird nicht erläutert, warum und wozu. Im weiteren Text taucht dann ein Teil noch einmal in 9.5.3 auf. Es bleibt unklar, welche planerische Rolle die Maßnahmensteckbriefe haben sollen. Sie sind auch offenbar nirgendwo in die Modellierung hineingenommen worden.	Das ist kein Planungsinstrument sondern eine Visualisierung und Erklärungsform. Soweit im Modell abbildbar, wurden die Maßnahmen aufgenommen.
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 126, dritter Absatz von 8.1	„Dies setzt voraus, dass alle Maßnahmen nicht mehr nachfrageorientiert, sondern angebotsorientiert entwickelt werden.“ Jetzt auf einmal dieser Paradigmenwechsel? Das Maximalszenario war doch alles andere als ein nachfrageorientiertes Konstrukt?	Zwar war das Maximalszenario bereits über das Maß hinaus angebotsorientiert, allerdings in keinster Weise zeitlich als auch finanziell umsetzbar. Aus diesem Grund wird im Visionsszenario dennoch auf einen angebotsorientierten Ansatz eingegangen.
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 126	Ist das, was am Ende des 3. Absatzes und im 4. Absatz angeführt wird, überhaupt im Verkehrsmodell abbildbar?	Ja

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 143, 8.2.2	Der Einleitungsabschnitt verwirrt, statt klar zu machen, was warum und wie entwickelt wurde.	Wird zur Kenntnis genommen
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 147, 5. Spiegelpunkt:	Hier taucht erneut die Linie 5 auf. Hier taucht zudem zum ersten Mal „Ertüchtigung des Signalsystems“ im Tunnel auf. Erläuterung? Wir fragen: Warum nicht in Phase 1?	Durch die Kurzfristigkeit ist eine Ertüchtigung nicht in Phase 1 realisierbar.
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 147, Phase 3	<p>„...mit potentiellen Maßnahmen wie ...“ – Das klingt wie eine unverbindliche Aufzählung. Sind das nun die geplanten Maßnahmen oder nicht?</p> <p>Nach welchen Kriterien wurden die Maßnahmen ausgewählt? Dazu steht im Text leider gar nichts. Wir fragen z. B.: Warum soll die oberirdische Linie an der Huberstraße und nicht z. B. an der Radrennbahn enden?</p> <p>Was ist mit „weitere potentielle Maßnahmen“ gemeint, für die Machbarkeitsstudien „denkbar“ sind?</p>	<p>Die Verwaltung plant die in den einzelnen Phasen dargestellten Maßnahmen entsprechend der Beschreibung voranzubringen.</p> <p>Die dargestellten „Relationen“ sind dabei erst einmal die planerisch sinnvollen Endstationen. Sie können im Rahmen der Machbarkeitsstudien jedoch noch verändert werden. Darüber hinaus kann es auch sein, dass sich aufgrund entsprechender Entwicklungen weitere Stadtbahnmaßnahmen als sinnvoll herausstellen können. Diese würden dann entsprechend in die Planung mit aufgenommen.</p>
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 148, insgesamt zu 8.2.3.1	Der Abschnitt ist insgesamt sehr unbefriedigend. Es bleibt völlig unklar, auf welcher Basis bzw. aufgrund welcher Untersuchungen/Einschätzungen die genannten Maßnahmen ausgewählt wurden. Es bleibt auch völlig unbegründet, warum einzelne Maßnahmen in Phase 1, 2 oder 3 landen. Später (S.184, Abb. 69) wird das noch mal visualisiert. Da taucht die neue „Linie 5“ gar nicht mehr auf. Die Auswahl und Reihenfolge der Maßnahmen wird auch dort nicht begründet.	Wird zur Kenntnis genommen

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>Um die Auswahl von Stadtbahn-Maßnahmen und deren Priorisierung vornehmen zu können, müsste eigentlich die Potentialanalyse von 2011 fortgeschrieben/aktualisiert werden. Das sollte nach unserer Auffassung im NVP stehen. Die im Entwurf des NVP vorgenommene Auswahl und Priorisierung kann nur den Charakter eines Vorschlags, aber nicht einer Festschreibung haben. Das sollte im NVP auch deutlich so formuliert werden.</p> <p>Neben der Wirtschaftlichkeit, die eine Potentialanalyse ja vor allem bewertet, sind bei der Auswahl und Priorisierung natürlich weitere Gesichtspunkte zu berücksichtigen wie sonstige verkehrliche Aspekte, Städtebau/Stadtentwicklung, Umsetzungshindernisse ... Auch das sollte im NVP Erwähnung finden.</p> <p>Dass das Projekt „Innenstadt – Huberstraße“ erst 2027 mit einer Machbarkeitsstudie angegangen werden soll, finden wir falsch. Gründe werden nicht genannt. Es ist zu vermuten, dass gerade dieses Projekt wegen des hohen Fahrgastpotentials wirtschaftlich eine gute Bewertung erhalten wird.</p> <p>Was ist mit „weitere potentielle Maßnahmen“ gemeint, für die Machbarkeitsstudien „denkbar“ sind?</p> <p>Bei der Maßnahmenplanung für den Busbereich war uns eine sorgfältige differenzierte Analyse nicht möglich. Wir greifen lediglich einige Punkte heraus, die uns bei der Durchsicht aufgefallen sind.</p>	

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 152 fünfter und sechster Spiegelpunkt	Soll nach dem jetzigen Umbau des Jahnplatzes in wenigen Jahren ein weiterer Umbau angegangen werden? Woraus ergibt sich das Erfordernis, was sind die Ziele?	Im NVP ist der heutige Umbau des Jahnplatzes gemeint.
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 152 letzter Spiegelpunkt:	<p>Es verwundert, dass diese Maßnahme unter Stadtbezirk Mitte auftaucht. Wir halten die Maßnahme im Übrigen für realitätsfremd. Vor ca. 40 Jahren ist der Plan, durch das Landschaftsschutzgebiet Luttertal eine Verbindungsstraße zwischen der Brockhagener und der Marienfelder Straße zu bauen, aus guten Gründen aufgegeben worden. Die „Heinemannstraße“ heißt zwar noch „Straße“, sie ist aber ein reiner Fuß- und Radweg. Wir verweisen darauf, dass es Bestrebungen gibt, das Luttertal als Naturschutzgebiet auszuweisen.</p> <p>Diese Maßnahme sollte gestrichen werden. Sie taucht an späterer Stelle noch mal auf und sollte auch dort gestrichen werden.</p>	Die Maßnahme ist im Kontext der Umsetzung noch einmal kritisch zu betrachten werden. Sollte keine nachhaltige, umweltschonende Umsetzung möglich sein, wird sie nicht umgesetzt.
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 155 Linie 224:	Wir befürworten diese Maßnahme im Sinne einer angebotsorientierten Planung.	
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 165 Linie 49:	Wir befürworten diese Maßnahme. Die dafür erforderliche Infrastrukturmaßnahme (Bau einer Wendeanlage) taucht aber nirgendwo auf.	Betriebliche und infrastrukturelle Details werden im Zuge der Umsetzungsplanung erarbeitet.

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 171 Linien 221/222:	In der ersten Zeile muss es „Linie 22“ heißen (statt 21).	Wurde im NVP geändert
4. Bielefeld pro Nahverkehr	S. 171 Infrastrukturmaßnahmen 2. Spiegel-punkt:	Siehe oben zu S. 152	Siehe Antwort zu S.152
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 179, letzter Satz:	Das ist eine „butterweiche“ Formulierung. Wir halten es für deutlich besser, um der Klarheit und Wahrheit willen auch zu beschreiben, um welche „flankierenden Maßnahmen“ es geht. Das Verschleiern nützt niemandem.	Wird zur Kenntnis genommen.
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 180, 2. Abs. 2. Satz:	Wir verstehen auch nach wiederholtem Lesen nicht, was gemeint ist.	Wird zur Kenntnis genommen.
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 180, Fazit 1. Zeile:	Was ist mit „vollends“ gemeint?	Wird zur Kenntnis genommen.
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 180, 1. Abs. letzter Satz:	Wie begründet sich dieser Satz? Von Maßnahmen zur Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger ist doch vorher fast überhaupt keine Rede!	Wird zur Kenntnis genommen.
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 182, 9.1 2. Abs.:	<p>„... so dass die Maßnahmen aus dem Visionsszenario um Maßnahmen aus dem Busbereich und der allgemeinen Mobilität ergänzt werden sollen.“</p> <p>Wir verstehen nicht, was gemeint ist. Das Visionsszenario umfasst doch jede Menge Maßnahmen aus dem Busbereich. Sollen</p>	Wie in der Einleitung beschrieben, werden noch einmal alle Busmaßnahmen benannt. Mit der allgemeinen Mobilität sind ergänzende und flankierende Maßnahmen zu verstehen, die aus den weiteren Konzeptionellen Konzepten hinzu kommen.

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		jetzt über die in Kap. 8 dargestellten Maßnahmen noch weitere Maßnahmen hinzugefügt werden? Das wäre methodisch höchst fragwürdig. Was ist hier mit „allgemeiner Mobilität“ gemeint?	
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 182, 9.1 insgesamt:	Der Abschnitt ist nach unserer Wahrnehmung sehr schwammig und unkonkret formuliert.	Wird zur Kenntnis genommen.
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 183, 2.4/6:	<p>Dass ein Carsharing-Konzept politisch beschlossen sei, ist uns so nicht bekannt. Es gibt nach unserer Kenntnis einen Auftrag zur Standortuntersuchung. Nach unserer Kenntnis sind die Standorte bisher den politischen Gremien nicht vorgestellt worden.</p> <p>Wir sprechen uns ausdrücklich für eine aktivere Förderung des Carsharing aus. Es müssen deutlich mehr Standorte für Carsharing ausgewiesen werden. Das sog. free-floating Carsharing halten wir vorläufig nicht für unterstützenswert, weil Untersuchungen zeigen, dass dadurch dem ÖPNV Fahrgäste entzogen werden und der Autoverkehr eher erhöht als gesenkt wird.</p>	Es wird 2022 eine Ausschreibung eines Car-Sharing Konzeptes geben, hier werden flächendeckend Standorte ermittelt und dies auch mit den BV'en abgestimmt.
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 183/4, Tabelle 43:	Die in den „Maßnahmensteckbriefen“ angesprochenen Maßnahmen bleiben auch in dieser Tabelle wenig konkret, insbesondere auch hinsichtlich der zeitlichen Umsetzung.	Wird zur Kenntnis genommen.
4. Bielefeld pro Nahverkehr	Seite 184, Abb. 69 nebst Erläuterungen:	Siehe unsere Anmerkungen zu S. 148.	Für alle geplanten Verlängerungen ist ein ähnliches Verfahren wie bei der Verlängerung

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>Eine ergänzende Anmerkung: Wir verstehen nicht, warum eine Machbarkeitsstudie für eine Verlängerung nach Jöllenbeck 3 Jahre dauern soll. Für einen erheblichen Teil der Strecke war immerhin schon 2002 ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Ähnliches gilt auch für die Linie Adenauerplatz – Huberstraße.</p> <p>Wir merken das an, weil im Hinblick auf das Erreichen der Klimaziele bei allen Maßnahmen eine zügige Umsetzung geboten ist.</p>	<p>nach Hillegossen inklusive einer Bürgerbeteiligung vorgesehen. Hinzu kommt, dass sich besonders bei der Verlängerung der Linie 3 nach Jöllenbeck in der Zwischenzeit die Rahmenbedingungen und technischen Vorgaben deutlich geändert haben. Somit ist eine neue Machbarkeitsuntersuchung sowie eine Nutzen-Kosten-Untersuchung erforderlich, wofür der angegebene Zeitrahmen als realistisch eingeschätzt wird.</p>
<p>4. Bielefeld pro Nahverkehr</p>	<p>S. 186 Stadtbezirk Brackwede, Stadtteil Quelle:</p>	<p>Die Änderungen zum 01.08.2021 sind nicht korrekt beschrieben. Die tatsächlichen Änderungen sind viel komplizierter und auch deutlich weniger fahrgastfreundlich.</p> <p>Im Text ist beschrieben, was politisch beschlossen wurde. Das ist aber so nicht umgesetzt worden.</p>	<p>Im NVP wird die umzusetzende Maßnahme beschrieben.</p>
<p>4. Bielefeld pro Nahverkehr</p>	<p>S. 187 9.4.2 Einleitungsabsatz, letzter Satz:</p>	<p>Wir befürworten die beiden Schnellbuslinien im Sinne einer Angebotsorientierung. Wir fragen jedoch, welchen Sinn es macht, weiter oben im Analyseteil eine Schnellbuslinie nach Verl wegen mangelnder Nachfrage abzulehnen, wenn sie jetzt hier im Maßnahmenpaket auftaucht, noch dazu „mit sehr hoher Priorität“.</p>	<p>Eine Schnellbuslinie wird auf Grund der veränderten Rahmenbedingungen empfohlen. Zum einen aus der Zusammenarbeit in den Regiopolen, auf der anderen Seite durch die Möglichkeit der Förderung.</p>
<p>4. Bielefeld pro Nahverkehr</p>	<p>S. 201 9.4. insgesamt:</p>	<p>Die Bildung von 5 Prioritätsstufen und die Einordnung der einzelnen Maßnahmen in die Stufen werden im Text nicht begründet. Die Einordnung ist auch nicht selbsterklärend.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Eine Ergänzung zu Priorität 5 ist vermerkt worden.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>Nach unserer Auffassung sollte im Text zumindest ein Hinweis stehen, welche Verbindlichkeit dieser Priorisierung zukommt. Wir sehen in dieser Priorisierung lediglich einen Vorschlag für die zeitliche Umsetzung, aber keine verbindliche <u>Vorgabe</u>. Das würde nach unserer Auffassung auch dem Charakter eines Rahmenplans entsprechen, den der NVP ja hat.</p>	
<p>4. Bielefeld pro Nahverkehr</p>	<p>S. 213 9.5 und 9.6 insgesamt:</p>	<p>Die Finanzierung der Maßnahmen ist das große Problem. Das bildet sich in vielen sehr vagen Formulierungen in diesen beiden Abschnitten ab.</p> <p>Wir stellen die Frage, ob es nicht besser ist, Klartext zu reden: Ein Großteil der Maßnahmen wird nicht umsetzbar sein, wenn es nicht zeitnah eine grundlegende Reform der ÖPNV-Finanzierung mit einer massiven Aufstockung der Bundesmittel und dem Einstieg des Bundes in die Förderung von Betriebskosten geben wird.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>4. Bielefeld pro Nahverkehr</p>	<p>S. 214 10.1 2. Absatz: „Von denen sind im Jahre 2021 schon 54 barrierefrei ausgebaut.“</p>	<p>Hier beginnt die implizite Gleichsetzung von „barrierefrei“ mit dem Vorhandensein eines Hochbahnsteigs. Die Belange von „sensorisch eingeschränkten Menschen“ kommen nicht vor. Das entspricht nicht den Vorgaben des PBefG.</p> <p>Nach unserer Kenntnis gibt es im Hinblick auf Blinde und Sehbehinderte bei einigen „alten“ Haltestellen Defizite. Das gilt insbesondere für einige unterirdische Haltestellen. Die Leitsysteme entsprechen dort nach unserer Kenntnis z. T. nicht den Richtlinien</p>	<p>Die barrierefreie Gestaltung der Hochbahnsteige der Stadtbahn impliziert die Nutzung durch Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen. Neben dem niveaufreien Zugang ist u.a. auch die Ausstattung mit einem optischen und taktilen Leitsystem für blinde und sehbehinderte Fahrgäste von Bedeutung. Hierzu ist eine Bestandsaufnahme vorhanden, ein Zeitplan zur Finanzierung und Umsetzung des aktuellen Standards ist noch zu erstellen.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		bzw. Normen. Diese Defizite dürften ziemlich schnell zu ermitteln sein. Die Defizite müssten im Text benannt werden. Wann und wie sie behoben werden, müsste im Text dargestellt werden.	Die genannten Punkte werden zeitnah von der Verwaltung zusammen mit moBiel aufgenommen und den pol. Gremien vorgestellt.
4. Bielefeld pro Nahverkehr	S. 215 Tabelle 46:	<p>Ein Baubeginn bis 1.1.2022 in Brackwede ist nach unserem Informationsstand unrealistisch.</p> <p>Dass 6 Haltestellen erst ab 2024 ausgebaut werden sollen, halten wir nicht für vertretbar. Wir fordern ein höheres Tempo bei der Umsetzung.</p>	<p>Der Baubeginn ist abhängig vom Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses. Die vorbereitenden Arbeiten können dann zeitnah erfolgen. Die Hauptbauphase wird erst 2023 starten.</p> <p>Ein früherer Ausbau der übrigen 6 Haltestellen ist aufgrund der aufwändigen Planungs- und Abstimmungsprozesse sowie des zeitlich schwer einschätzbaren Planfeststellungsverfahrens nicht realistisch.</p>
4. Bielefeld pro Nahverkehr	S. 216 3. Absatz	Die Ausführungen zur Haltestelle „Windelsbleicher Str.“ finden wir nicht einleuchtend bzw. unklar. Die Nähe zur neuen Haltestelle „Kirche Ost“ lässt den barrierefreien Ausbau von „Windelsbleicher Str.“ am jetzigen Standort als nicht sinnvoll erscheinen. Mit der Realisierungsmöglichkeit hat das aber nichts zu tun. Nach unserer Kenntnis wird eine Verschiebung des Standorts angestrebt. Dann sollte das so auch deutlich im NVP stehen.	Die Haltestelle Windelsbleicher Straße soll zukünftig verschoben werden, wie der letzte Satz im genannten Absatz erkennen lässt („...bis zu ihrem barrierefreien Ausbau an neuem Standort...“). Es wird dabei darauf geachtet, dass die Abstände zwischen den Haltestellen gemäß NVP-Standard eingehalten werden. Die Planungen für den konkreten Standort laufen momentan in Abstimmung zwischen moBiel und dem Amt für Verkehr.
4. Bielefeld pro Nahverkehr	S. 216 10.1 insgesamt:	Es fehlt komplett eine ganz wichtige Maßnahme: die barrierefreie Verbindung zwischen dem Bf Brackwede und der Stadtbahnhaltestelle „Brackwede Bahnhof“.	Derzeit wird an einer Barrierefreien Lösung gearbeitet. Es ist absehbar, dass eine politische Beschlussfassung in 2022 erfolgen soll.

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>Bf und Stadtbahnhaltestelle sind als eine ÖPNV-Anlage zur Bahn-Stadtbahn-Verknüpfung zu betrachten. Deshalb muss die Verbindung entsprechend PBefG barrierefrei ausgebaut werden.</p> <p>Die Stadt Bielefeld hat sich mit Engagement für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Brackwede eingesetzt. Ein zentrales Argument war, dass der Bahnhof eine wichtige Funktion für die v. Bodelschwingsche Stiftung Bethel habe und gerade deshalb barrierefrei ausgebaut werden müsse. Dieses Argument sticht aber nur in Verbindung mit der Stadtbahn. Deshalb muss die Verbindung zwischen Bahnhof und Stadtbahnhaltestelle barrierefrei ausgebaut werden.</p> <p>Wir fordern für diesen Ausbau eine klare Zeitvorgabe. Bis Ende 2023 halten wir für realistisch.</p>	
<p>4. Bielefeld pro Nahverkehr</p>	<p>S. 216 – 222:</p>	<p>Wir bedauern, dass wir wegen der umfangreichen und schwer lesbaren Darstellung der Abbildungen und der Tabellen im Anlagenband keine sorgfältige Analyse leisten können. Die Darstellungsform der umfangreichen Listen mit der alphabetischen Ordnung nach Straßennamen macht das Bearbeiten der Listen besonders schwer.</p> <p>Bei der diagonalen Durchsicht ist uns insbesondere Folgendes aufgefallen.</p> <p>Auf S. 217 ff werden umfangreiche Priorisierungskriterien dargestellt. Es ist nicht erkennbar bzw. nachvollziehbar, wie sich</p>	<p>Das Vorgehen in Bielefeld ist im Vergleich sorgfältig strukturiert und geplant worden. Das Zeitziel 2027 ist vergleichsweise ambitioniert. Große Anlagen, z.B. Hauptbahnhof, Schildesche Endhaltestelle, erfordern einen langen Planungsvorlauf und / oder sind in Abhängigkeit mit anderen Maßnahmen zu sehen. Trotz einer hohen Gesamtpunktzahl ist eine zeitnahe Realisierung nicht realistisch. Dies wurde bei der entsprechenden Priorisierung berücksichtigt.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>diese Kriterien bzw. die damit ermittelte Gesamtpunktzahl („Bewertung“) auf die Priorisierungslisten ausgewirkt haben. Es fällt auf, dass Haltestellen mit hohen Werten zeitlich ziemlich weit hinten auftauchen, während Haltestellen mit sehr niedrigen Werten massenhaft in den Jahren 2021 und 2022 auftauchen. Einige wirklich wichtige Haltestellen tauchen erst in 2026ff auf (z. B. am Hbf, an der Hinnendahlstraße, am Bethelack). Das halten wir für nicht vertretbar. Es entsteht der Eindruck, dass Haltestellen nach hinten geschoben werden, wenn die Umsetzung der Barrierefreiheit nicht so ganz einfach ist.</p> <p>Es wird im Text auch nicht deutlich, welche Verbindlichkeit die Listen haben sollen.</p> <p>Wir finden das Zeitziel mit 2027 zu wenig ambitioniert.</p>	
<p>4. Bielefeld pro Nahverkehr</p>	<p>S. 222 Zusammenfassung 3. Zeile:</p>	<p>Es muss „... 3 Haltestellen in Brackwede...“ heißen, nicht „4“.</p>	<p>Es handelt sich dennoch um vier Haltestellen. Der Hochbahnsteig Windelsbleicher Straße soll während der Baumaßnahmen an der Hauptstraße gebaut werden. Die Planungen dazu laufen bereits.</p>
<p>4. Bielefeld pro Nahverkehr</p>	<p>S. 224 ff Kap. 11.:</p>	<p>Es wird i. W. der aktuelle Diskussions- und Umsetzungsstand referiert. Die daraus abgeleiteten Empfehlungen bleiben sehr allgemein. Das ist bei den meisten Punkten entsprechend dem Entwicklungsstand auch kaum anders möglich.</p> <p>Wir geben hier nur zu einem Punkt eine Anregung:</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		Bei der Verlängerung der Linie 1 nach Sennebad sollte nach unserer Auffassung eine größere P&R-Anlage realisiert werden. Es sollte im Rahmen der Vor- bzw. Entwurfsplanung ein Standort in der Nähe des Autobahnanschlusses geprüft werden. Eine entsprechende Empfehlung (z. B. auf S. 225) würden wir begrüßen.	
5. Bürgerinitiative Pro-Bus-Heepen		Die Neuführung des Linienpaares 21/22 würde im Bereich Heepen eine erhebliche Angebotsverbesserung durch die Taktverkürzung auf einen 10-min-Takt in den wichtigsten Abschnitten und damit echten Mehrwert bedeuten. Gleichzeitig ist eine gute Begreifbarkeit des Angebotes gegeben.	Wird zur Kenntnis genommen.
5. Pro Bus Heepen		Positiv zu bewerten ist auch, dass Überlegungen, für eine Erschließung der Roten Erde eine andere Linie umzuleiten und damit Fahrzeitenverlängerungen zu verursachen, verworfen wurden. Im Bereich des Endpunktes der Linie 22 könnte eine Führung über den Bentruperheider Weg (→ Erreichbarkeit dann auch für die geplanten Neubaugebiete jenseits des Ostrings über die Fußgängerampel und den Rad/Fußweg zur Salzufler Straße), evtl. auch als Ringchluss über die Rote Erde, oder eine Weiterführung in die Gewerbegebiete am Ost-ring angedacht werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
5. Pro Bus Heepen		Bei der Linie 23 ist ebenfalls der 10-min-Takt zu begrüßen, ebenso wie die direkte	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>Anbindung an den Hauptbahnhof–insbesondere für den Berufs- und Schülerverkehr– und das Lenkwerk.</p> <p>Durch den 10-min-Takt wird die hohe Fahrgastnachfrage entlang der Petristraße aber auch im Bereich Ziegelstraße, Walkenweg gut aufgefangen. Ebenfalls gut ist die damit einhergehende Aufwertung der Bedienung von Baumheide Süd mit einem 10-min-Takt sowie der umliegenden Gewerbegebiete.</p>	
<p>5. Pro Bus Heepen</p>		<p>Die Linie 26 sorgt auf der Potsdamer Str. mit dem dort neuen 10-min-Takt für ein deutlich verbessertes Angebot. Als Endpunkt ist die Buskehre in der Straße Am Heeperholz vorgesehen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>5. Pro Bus Heepen</p>		<p>Um die derzeit noch vorhandene Erschließungslücke im Bereich Dreierfeld/ Auf der Horst zu schließen, könnte eine Verlegung des Endpunktes in Richtung dieses Bereiches überlegt werden. Die Straße am Heeperholz bekommt mit den Linien 21/22 bereits wieder einen 10-min Takt für ein angemessenes Angebot, so dass die Führung der 26 dorthin eher betrieblichen Überlegungen geschuldet sein dürfte.</p>	<p>Eine bessere Erschließung des Bereichs Dreierfeld / Auf der Horst wurde untersucht, allerdings konnte aufgrund der dichten bebauung und der fehlenden Infrastruktur kein umsetzbarer Vorschlag erarbeitet werden.</p>
<p>5. Pro Bus Heepen</p>		<p>Auch die Taktverbesserung der Linie 29 auf einen 10-min-Takt in der HVZ verbessert das Angebot in dem durch die Linie erschlossenen Bereich erheblich und ist damit eindeutig zu begrüßen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
5. Pro Bus Heepen		Mit dem überlagerten 15-min-Takt der Linien 350/351 ergibt sich ein gutes, zusätzliches Angebot aus Richtung Heepen, insbesondere in Richtung Hauptbahnhof.	Wird zur Kenntnis genommen.
5. Pro Bus Heepen		Bei der Linie 44 ist der Endpunkt Hassebrock erstmal merkwürdig, da an dieser Haltestelle keine Buskehre vorhanden ist, keine Möglichkeit zur Blockumfahrung besteht sowie auch kein in Fahrtrichtung liegender Kreisverkehr in Verbindung mit einer Busbuchung als Wendeanlage und Endhaltestelle vorhanden ist. Es bliebe nur eine Weiterführung zum Alten Bauhof mit der entsprechenden Infrastruktur.	Im NVP wird das Betriebs- und Linienkonzept definiert. Die genaue Linienführung, die Lage der Haltestellen und ggf. die betriebliche Verknüpfung mit einer anderen Buslinie erfolgt im Rahmen der Umsetzungsplanung. Auch für die Linie 44 wird dann eine entsprechende Endhaltestelle festgelegt.
5. Pro Bus Heepen		Im Hinblick auf die neue Verknüpfungshaltestelle Huberstraße ist zu bedenken, dass, um diese zu bedienen, alle Buslinien, die aus dem Bielefelder Osten kommen, von ihrem direkten Linienweg in die City umgeleitet werden und sich damit zwangsläufig die Reisezeiten für alle Fahrgäste aus diesem Bereich erhöhen, genauso wie durch die längeren Fahrwege höhere Betriebskosten und zusätzlich Emissionen entstehen.	Die Details der Linienführung und der Verknüpfung der Linien untereinander werden in der Umsetzungsplanung des NVP konkretisiert. Dabei werden z.B. auch längere Fahrzeiten berücksichtigt.
5. Pro Bus Heepen		Die neu angedachte Linie 5 von der Uni über Gadderbaum nach Brackwede, wie seinerzeit auch von uns empfohlen, stellt eine sinnvolle Angebotserweiterung dar, um einerseits zusätzliche Fahrten in Richtung Universität als umsteigefreie Direktfahrten anzubieten (Durchbindung der stärksten Äste, sprich Verkehr auf der ÖPNV-Hauptachse) und gleichzeitig die hohe Nachfrage	Bei den Planungen zum Umbau der Hauptstraße in Brackwede wurde die potentielle Verlängerung in Richtung Senne Süd bereits berücksichtigt. Eine Weiterführung der neu angedachten Linie 5 wäre demnach zukünftig denkbar. Das konkrete Betriebskonzept sowie eine mögliche Weiterführung bis zur Haltestelle Rosenhöhe werden im Rahmen der Machbarkeitsstudie überprüft.

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>im Bereich Gadderbaum/Brackwede zu bedienen. Eventuell sollte eine Linienführung bis zur Rosenhöhe und den dortigen Berufskollegs in Erwägung gezogen werden. Im Wechsel ist auch die Verlängerung in Richtung Brackwede Süd /Senne Süd als sinnvoll zu bewerten, da zahlreiche Bürger so eine ÖPNV-Direktanbindung zur Innenstadt erhalten könnten.</p>	
<p>5. Pro Bus Heepen</p>		<p>Wenig verkehrlichen Nutzen bietet hingegen die Stummellinie, welche zukünftig über den Jahnplatz zur Huberstraße führen soll.</p> <p>Von dort führt ein deutlich aufgewertetes Busangebot zum Jahnplatz und zum Hauptbahnhof. Außerdem würden dann zukünftig Buslinien hier gebrochen werden. Umsteigezwänge kurz vor dem Ziel gelten, wie auch an anderer Stelle im Text des NVP-Entwurfs erwähnt, als besonders unattraktiv. Um den Stummel zu bedienen, müsste eine Linie aus dem Bielefelder Süden (1 oder 5) dorthin umgeleitet werden, damit entfielen die sonst bestehende wichtige Direktverbindung zum Hauptbahnhof von dort aus und auch die Verbindung aus dem Süden zum Campus könnte nicht mehr aufrecht erhalten werden.</p> <p>Die größte Verkehrsnachfrage im Bereich Huberstraße ergibt sich durch die dort befindlichen Berufskollegs. Diese nehmen Bildungsaufgaben nicht nur für die Stadt sondern für die gesamte Region wahr, so dass ein Großteil der Fahrgäste als Bahnfahrergäste vom Hauptbahnhof kommt bzw. dorthin wieder zurück möchte. Dies kann der</p>	<p>Die Anregung wird im Zuge der Umsetzungsplanung berücksichtigt.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>angedachte Stadtbahnast, der genau in die Gegenrichtung führt, nicht bedienen. Viel wichtiger sind dafür die angedachten neuen Busangebote in Richtung Hbf, da eine Stadtbahnstrecke dorthin praktisch kaum umsetzbar sein dürfte.</p> <p>Auch der Ostbahnhof sollte in die weitere Planung einbezogen werden.</p>	
<p>5. Pro Bus Heepen</p>		<p>Bezüglich der P+R-Standorte fehlt uns ein Konzept zu einem Ausbau, insbesondere an sinnvollen Standorten, dort, wo sich ÖPNV und Fernstraßennetz miteinander verknüpfen lassen, so dass sich auch tatsächliche Entlastungseffekte vom MIV ergeben.</p> <p>Als Standorte wäre in dem Zusammenhang insbesondere der Bereich um die BAB2-Abfahrt Bielefeld-Sennestadt im Zuge der Verlängerung der Linie 1 zu nennen, wie auch der Bereich um die B66 in Nähe der Abfahrt Bielefeld-Ost im Zuge der Streckenverlängerung nach Hillegossen.</p>	<p>Eine genauere Standortprüfung ist im Rahmen des MIV-Konzeptes vorgesehen (Siehe 9.2 Umsetzung Maßnahmensteckbriefe auf Seite 183)</p>
<p>5. Pro Bus Heepen</p>		<p>Ebenso fehlen leider Aussagen zu einem möglichen Regio-S-Bahn-System, wie es in ähnlichen Verdichtungsräumen längst üblich ist. Dies könnte an den bestehenden Bahnstrecken zusätzliche Haltepunkte bekommen und sollte gut mit dem städtischen ÖPNV verknüpft sein.</p>	<p>Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind nicht Bestandteil eines kommunalen NVP. Im NVP der Stadt Bielefeld werden die übergeordneten Vorgaben im regionalen Schienenverkehr des NVP des NWL berücksichtigt.</p>
<p>5. Pro Bus Heepen</p>		<p>Ebenso fehlen uns Aussagen zur Umstellung auf emissionsfreie Antriebe im Busbereich. Hier wäre ein verbindlicher und forcierter Zeitplan angebracht. Dies gilt sowohl</p>	<p>Aussagen zu (emissionsfreien) Antrieben werden getroffen (Siehe unter anderem 9.2 Umsetzung Maßnahmensteckbriefe auf Seite 183).</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		für Busse mit Elektro-Antrieb wie auch mit Wasserstoff-Antrieb.	
5. Pro Bus Heepen		Das Platzangebot für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren etc. in den Bussen sollte vergrößert werden. Klappsitze sind flexibel.	Vorgaben zur Ausstattung der Fahrzeuge sind im Anforderungsprofil enthalten.
5. Pro Bus Heepen		Die langen Zeithorizonte für den Haltestellenumbau aus dem NVP-Entwurf verwundern hier schon, zumal der Gesetzgeber für den barrierefreien Umbau einen Zeithorizont bis 2022 vorgegeben hat.	Gemäß PBefG werden die nicht realisierbaren Standorte dargelegt. Es wird ein Zeitplan für die noch umzubauenden Haltestellen vorgestellt.
6. VCD Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Ostwestfalen-Lippe e.V.	Schienenverkehr-Bahn:	Der regionale Schienenverkehr ist im Nahverkehrsplan weitgehend außer der Betrachtung geblieben. Angesichts der hohen MIV-Anteile der in das Stadtgebiet ein- und ausstrahlenden Fahrten stellt das Konzept „S-Bahn-OWL“ einen wichtigen Baustein dar. Es wurde vorgelegt vom NWL im Juni 2021 und sollte auch im Nahverkehrsplan verarbeitet werden. Das ÖPNVG NRW, §8, hebt hervor: „Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten“.	Das S-Bahn-Konzept des NWL ist nicht Bestandteil des kommunalen NVP. Der kommunale NVP enthält keine Vorgaben für den regionalen SPNV. Er hat die Aufgabe das vom NWL definierte SPNV-Angebot auf lokaler Ebene zu beachten und durch entsprechende Anschlussangebote zu ergänzen.
6. VCD	Schienenverkehr - Stadtbahn	Auf der Linie 2 sind die beiden Haltestellen August-Bebel-Straße und Teutoburger Straße noch nicht barrierefrei ausgebaut. Aufgrund der Komplexität der umgebenden Bebauung und des engen Straßenraumes der Bundesstraße B66 wird wohl der Planungs- und Genehmigungsprozess nicht vor dem 01.01.2022 abgeschlossen sein. Die Herstellung der Barrierefreiheit kann somit	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>laut des 3. NVPs erst im Zeitraum bis 2025 erfolgen. Dieses halten wir für zu spät!</p> <p>Aus unserer Sicht fehlt die Entscheidung für neue Stadtbahnlinien in der zukunftsfähigen und heute schon weit verbreiteten Niederflurtechnik. MoBiel hatte die weitreichenden Vorteile bereits bei der Planung Linie 5 publiziert.</p>	
<p>6. VCD</p>	<p>Emissionsfreie Antriebe: (S. 141)</p>	<p>Der Busverkehr wird klimaneutral werden. Die Clean Vehicles Directive sieht einen schnellen Hochlauf vor. Die Ausführungen auf S. 141 sind wichtig; sie müssen aber detailliert werden.</p> <p>Der Umstieg vom Diesel auf Elektromobilität wurde in Bielefeld spät begonnen (erste 4 Brennstoffzellenbusse kommen ab 2022 in Einsatz). Vergleichbare Verkehrsbetriebe sind weiter: Bochum: 20 E-Busse; Osnabrück: 49 Busse, Hannover plant bis 2023 innerstädtisch vollelektrischen Busbetrieb.</p> <p>Die Konzentration auf Brennstoffzelle in Bielefeld ist inzwischen ein Sonderweg; vom Wirkungsgrad ist die Batterieelektrik erheblich effizienter in der CO2-Einsparung. Daher sollten auch zügig batterieelektrische Busse beschafft werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>6. VCD</p>	<p>Finanzierung, Seite 202</p>	<p>Die Finanzierung der Vorhaben im Nahverkehrsplan ist noch unzureichend konkretisiert. Sie scheint mehr im Stadium von Vorüberlegungen zu sein. Wenn der Plan belastungsfähige Zielvorstellungen bieten soll, müssen auch die erforderlichen finanziellen</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>und personellen Ressourcen zur Zielerreichung klar ermittelt und formuliert werden. In einer aktuellen Studie für den VDV kommt Roland Berger auf einen Bedarf für ÖPNV-Investitionen bis zum Jahr 2030 von bundesweit 48 Mrd € - das sind umgerechnet für Bielefeld 193 Mio € in den nächsten 8 Jahren.</p>	
<p>7. Bauamt 600</p>	<p>2, Kap. 6, 7, 8</p>	<p>Bei den in Kapitel 6 „Entwicklung eines Basisszenarios“, in Kapitel 7 „Entwicklung eines Maximalszenarios“ benannten Optionen sowie bei der in Kapitel 8 dargestellten „Entwicklung eines Visionsszenarios“ sind – soweit erkennbar – potenzielle Siedlungsreserven des wirksamen Flächennutzungsplanes, des rechtsgültigen Regionalplanes 2004 und des im Entwurf vorliegenden Regionalplanes OWL sowie die in Aufstellung befindlichen verbindlichen Bauleitpläne – d. h. bislang nicht bebauten Optionsflächen für eine Siedlungsentwicklung – im Hinblick auf eine Anbindung dieser Gebiete an die ÖPNV-Netze nicht berücksichtigt worden.</p> <p>Dieses betrifft sowohl die mögliche Trassenführung zukünftiger Stadtbahnlinien als auch die zukünftige Führung von Buslinien sowie die damit zu erwartenden Zuwächse an Fahrgastzahlen.</p> <p>Hier sollten sich im Nahverkehrsplan klarstellende Aussagen zum Umfang sowie zu den Standorten der berücksichtigten Siedlungsreserven auch mit Blick auf die formalen Anforderungen an dieses Planwerk wiederfinden. Gegebenenfalls können für allgemeine Potenziale auch Daten aus der im</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplan-Entwurfes erstellten Einwohnerprognose ergänzt werden.</p> <p>Auch durch die Entwicklungspotenziale im bereits baulich genutzten Innenbereich wird vielerorts – vorbehaltlich der Zustimmung aus Sicht der Freiraumplanung und des Klimaschutzes – durch eine bauliche Verdichtung des Siedlungsgefüges, insbesondere innerhalb des wohnbaulich genutzten Bestandes, eine Erhöhung der Nachfrage im ÖPNV zu erzielen sein.</p>	
<p>7. Bauamt 600</p>	<p>5.1</p>	<p>Mit Blick auf die in Phase 1 geplante Verlängerung der Linie 4 von der heutigen Endhaltestelle Lohmannshof bis zur Dürerstraße ist darauf hinzuweisen, dass der Rat der Stadt Bielefeld im Rahmen seiner Beratung über die zukünftige Festlegung von Siedlungsflächen im Regionalplan einer großräumigeren Siedlungsentwicklung im Bereich Röteweg/ Am Poggenpohl/Wittebreite nicht zugestimmt hat. Damit werden für die betreffende Streckenverlängerung potenzielle Nachfragen aus dem Bereich dieses zunächst überwiegend für wohnbauliche Nutzung angeordneten Entwicklungsgebietes entfallen.</p>	<p>Für die in Phase 1 vorgesehene Verlängerung der Linie 4 bis Dürerstraße ist die Siedlungsentwicklung im genannten Bereich nicht maßgeblich. Die für die Wirtschaftlichkeit der Strecke zugrunde gelegten Fahrgastpotentiale ergeben sich neben der bestehenden Bebauung aus der geplanten Entwicklung der Fachhochschule im Bereich Campus Nord sowie aus der neuen Bebauung im Bereich Grünwaldstraße.</p> <p>Bezüglich einer weiteren Verlängerung der Linie 4 in Richtung Osten (Ringschluss mit Linie 3) werden die Informationen zur Kenntnis genommen und bei der zukünftigen Wahl der potentiellen Trasse berücksichtigt.</p>
<p>7. Bauamt 600</p>	<p>9</p>	<p>In Abb. 59 (S. 140) ist für die Stadtbahn-Linie 1 im Bereich der Endhaltestelle in Schildesche keine P+R Anlage verzeichnet.</p>	<p>Wird berücksichtigt</p>
<p>8. mhv mindenerforder verkehrsgesellschaft mbH</p>		<p>Wir bitten zunächst um die Berücksichtigung der Vorgaben des 14. Nahverkehrsplanes der Kreise Minden-Lübbecke und Herford in</p>	<p>Der 14. Nahverkehrsplan ist unbekannt, allerdings gibt es eine 14. Fortschreibung des NVP, die sich auf das Bündel F Vlotho</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>Ihrem Entwurf zu berücksichtigen. Dies betrifft hauptsächlich das zwischen der Stadt Bielefeld, dem Kreis Herford und der Stadt Herford delegierte Linienlos E1.</p> <p>In diesem Zusammenhang verweisen wir ausdrücklich auf die Vereinbarungen der „neuen“, in 2021 abgestimmten Delegationsvereinbarung. Danach bleibt der Kreis Herford für die von der Delegation erfassten, „grenzüberschreitenden“ Linien auf seinem Gebiet Aufgabenträger im Sinne von § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW und damit verbunden auch die Aufgabe, den Nahverkehrsplan (§ 8 ÖPNVG NRW) aufzustellen und fortzuschreiben (vergl. § 1, Abs. 5, Sätze 1 und 2 der Zweckvereinbarung). Wir gehen davon aus, dass die von der Zweckvereinbarung umfassten Belange entsprechend in NVP „einfließen“ werden.</p> <p>Weiter haben die Stadt Bielefeld und der Kreis Herford in § 2 der Zweckvereinbarung eine umfassende Zusammenarbeit sowie gegenseitige Informations- und Abstimmungspflichten formuliert. Wir verweisen hier insbesondere auf die in Abs. 3 getroffene Absprache, sich zur Koordinierung und Abstimmung der Zusammenarbeit im Bereich des ÖPNV regelmäßig zu Abstimmungsgesprächen zu treffen. Mit Verweis auf diese gegenseitigen Zusagen halten wir es für dringend geboten, sowohl mit Blick auf die Laufzeit der Fortschreibung Ihres Nahverkehrsplanes als auch auf die Auswirkungen im Gebiet des Kreises Herford unverzüglich Gespräche aufzunehmen, um gemeinsam sicherzustellen, dass (politische</p>	<p>bezieht. Die enge Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen dem Kreis Herford und der Stadt Bielefeld ist vorgesehen.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>wie verwaltungsseitige) Irritationen ausgeschlossen werden. Wir sehen hier eine „Sondersituation“, die ein entsprechendes Vorgehen auch im laufenden Verfahren rechtfertigt.</p>	
<p>8. Kreis Herford</p>	<p>Nr. 2: NVP, Seite 85 und 109, Tabelle 10 Verbesserung der Erschließung des Interkommunalen Gewerbegebiets. Neueinrichtung einer Linie</p>	<p>Grundsätzlich wird das angestrebte Vorhaben positiv gesehen. Dieser Vorschlag dient zur besseren Anbindung zwischen den Kommunen Bielefeld/Herford/Bad Salzuffen inkl. Anbindung zur Stadtbahnhaltestelle Altenhagen.</p> <p>Im Rahmen der E1 bedingten Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Kreise Minden-Lübbecke und Herford wird diese Linieneinführung geprüft. Ohne eine nähere Betrachtung und wie bereits von Ihnen in der Empfehlung erwähnten Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern kann dem nicht zugestimmt werden. Des Weiteren bestehen Bedenken, dass ein gewisses Fahrgastaufkommen erreicht werden könnte.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Herford und Stadt Bielefeld wird zeitnah, spätestens im Zuge der Umsetzungsplanung der NVP-Maßnahmen erfolgen.</p>
<p>8. Kreis Herford</p>	<p>Nr. 3: NVP, Seite 107 Taktverdichtung auf der Linie 352. Angebotsverdichtung auf einen 30-Minuten-Takt</p>	<p>Der angestrebte 30-Minuten-Takt zwischen Herford und Bielefeld wird im Rahmen der Linienlos E1 bedingten Fortschreibung des NVP der Kreise Minden-Lübbecke und Herford geprüft.</p> <p>Ohne eine nähere Betrachtung und wie bereits von Ihnen in der Empfehlung erwähnten Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern, kann der Takterhöhung nicht zugestimmt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Herford und Stadt Bielefeld wird zeitnah, spätestens im Zuge der Umsetzungsplanung der NVP-Maßnahmen erfolgen.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
8. Kreis Herford	Nr. 4: NVP, Seite 153, Linie 54 Taktverdichtung (Stadt Enger)	Der angestrebte 20-Minuten-Takt zwischen Babbenhausen-Süd und Enger wird im Rahmen der Linienlos E1 bedingten Fortschreibung des NVP der Kreise Minden-Lübbecke und Herford geprüft. Ohne eine nähere Betrachtung kann nicht zugestimmt werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Herford und Stadt Bielefeld wird zeitnah, spätestens im Zuge der Umsetzungsplanung der NVP-Maßnahmen erfolgen.
8. Kreis Herford	Nr. 5: NVP, Seite 156, Linie 56 Taktverdichtung (Stadt Spenge) Bessere Anschlussanbindungen (Kreis Herford)	Der angestrebte 20-Minuten-Takt zwischen Babbenhausen-Süd und Enger sowie zwischen Schildesche und Spenge wird im Rahmen der Linienlos E1 bedingten Fortschreibung des NVP der Kreise Minden-Lübbecke und Herford geprüft. Ohne eine nähere Betrachtung kann nicht zugestimmt werden. Eine evtl. Harmonisierung der Taktzeiten, kann in einem Abstimmungsverfahren im Zuge der bestehenden, aktuellen, Delegationsvereinbarung erfolgen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Herford und Stadt Bielefeld wird zeitnah, spätestens im Zuge der Umsetzungsplanung der NVP-Maßnahmen erfolgen.
8. Kreis Herford	Nr. 6: NVP, Seite 160, Linie 352 Taktverdichtung	Der angestrebte 30-Minuten-Takt zwischen Herford-Elverdissen-Altenhagen-Milse wird im Rahmen der Linienlos E1 bedingten Fortschreibung des NVP der Kreise Minden-Lübbecke und Herford geprüft. Ohne eine nähere Betrachtung und wie bereits von Ihnen in der Empfehlung erwähnten Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern kann der Takterhöhung nicht zugestimmt werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Herford und Stadt Bielefeld wird zeitnah, spätestens im Zuge der Umsetzungsplanung der NVP-Maßnahmen erfolgen.
8. Kreis Herford	Nr. 7: NVP, Seite 183 Busbeschleunigung	Berücksichtigung aller Linien.	Die notwendige Abstimmung zwischen den Nachbar-Aufgabenträgern ist vorgesehen.

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>Bei den grenzüberschreitenden Verkehrslinien ist Rücksprache mit den zuständigen Aufgabenträgern erforderlich.</p> <p>Die Rücksprache soll dazu dienen, dass die Fahrzeuge mit entsprechender Hardware ausgestattet werden.</p>	
8. Kreis Herford	<p>Nr. 8: NVP, Seite 192 Schnellbus Spenge-Enger-Bielefeld (Umsetzungspriorität 1)</p>	<p>Das Einvernehmen der Stadt Spenge und der Stadt Enger stehen noch aus.</p> <p>Hierzu sollen zeitnah Beschlüsse folgen um eine Umsetzung (2022 bis einschl. 2024) gewähren zu können.</p> <p>Auch in Hinsicht der CVD-Richtlinie und der dementsprechend Fördervorgaben des NWL/VVOWL bedarf es noch weitere Abstimmungen zw. den Aufgabenträgern.</p> <p>Höhere Kosten (Fahrzeugbeschaffung) sind ggf. zu erwarten.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
8. Kreis Herford	<p>Nr. 9: NVP, Seite 194 Maßnahmenpaket B52 (Umsetzungspriorität 2)</p>	<p>Welche Änderungen auf der Linie 56 zwischen Jöllenbeck Dorf und Spenge zu erwarten sind wird nicht klar. Sofern es den Kreis Herford betrifft, bitten wir nähere Erläuterungen hinsichtlich der Linie 56 zu ergänzen.</p>	<p>Die Änderung betrifft den neuen Linienweg ab Schildesche Stadtbahnendhaltestelle über Vilsendorf nach Jöllenbeck und Spenge. Das Fahrtenangebot zwischen Bielefeld und Spenge bleibt unverändert.</p>
8. Kreis Herford	<p>Nr. 10: NVP, Seite 195 Maßnahmenpaket B59 (Umsetzungspriorität 2)</p>	<p>Welche Änderungen auf der Linie 54 zwischen Jöllenbeck Dorf und Enger zu erwarten sind wird nicht klar. Sofern es den Kreis Herford betrifft, bitten wir nähere Erläuterungen hinsichtlich der Linie 54 zu ergänzen.</p>	<p>Einige Fahrten der Linie 54 werden bis / ab Universität verlängert. Das Fahrtenangebot zwischen Babenhausen Süd und Enger bleibt unverändert.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
8. Kreis Herford	Nr. 11: NVP, Seite 200 Maßnahmenpaket B58 (Umsetzungspriorität 4)	Der angestrebte Verdichtung im 20 bzw. 10-Minuten-Takt zwischen Spenge/Enger-Bielefeld kann ohne eine nähere Betrachtung und Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern nicht zugestimmt werden. Eine Integration in den NVP der Kreise Minden-Lübbecke und Herford muss Ebenfalls überprüft werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Herford und Stadt Bielefeld wird zeitnah, spätestens im Zuge der Umsetzungsplanung der NVP-Maßnahmen erfolgen.
9. VVOWL Zweckverband Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe		Da Sie leider eine genauere Abstimmung mit dem Kreis Gütersloh über die in seinem 4. Nahverkehrsplan formulierten Planungsziele im Kontrast zu den nun seitens der Stadt entworfenen Planungszielen nicht angegangen sind, bieten wir an, dies in den nächsten Monaten nachzuholen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Gütersloh und Stadt Bielefeld wird zeitnah erfolgen.
9. Kreis Gütersloh	Nr. 1: Anlage, Seiten 119/120, Linie 234 Neue Linie Hillegossen (Stadtbahn) – Oerlinghausen Bahnhof – Oerlinghausen – Oerlinghausen Süd – Stukenbrock	Der Kreis Gütersloh wird eine Verbindung Oerlinghausen Bahnhof – Oerlinghausen – Stukenbrock (- Schloß Holte Bahnhof) mit dem zuständigen Aufgabenträger Kreis Lippe besprechen und diese ggf. in der Fortschreibung des 4. NVP des Kreises Gütersloh aufnehmen. Die durchgehende neue Verbindung wird daher vom Kreis Gütersloh abgelehnt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Gütersloh und Stadt Bielefeld wird zeitnah erfolgen.
9. Kreis Gütersloh	Nr. 2: Anlage, Seiten 139/140, Linie 47 Anbindung Sennestadt, Heideblümchen an Schloß Holte-Stukenbrock im 20min-Takt (HVZ)	Die Linienführung der Linie 47 soll über Schloß Holte Bahnhof hinaus bis Stukenbrock verlängert werden. Stukenbrock soll mit der Linie 47 einen Anschluss an die RB 74 Sennebahn in Richtung Bielefeld erhalten (Grundtakt). Dem kann der Kreis Gütersloh nicht zustimmen. Mit den Linien 84 und 84.1 werden aus Stukenbrock derzeit sowohl der Grundtakt	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Gütersloh und Stadt Bielefeld wird zeitnah erfolgen.

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>als auch der Halbstundentakt Richtung Bielefeld aus Stukenbrock erreicht. Die Notwendigkeit, dieses Fahrangebot bis auf einen 20min-Takt aufzubauen, kann nicht erkannt werden. Sollte der Kreis Gütersloh weitere Fahrangebote aufbauen, sind andere Verbindungen, bspw. über die Linie 85, vorrangig umzusetzen.</p>	
<p>9. Kreis Gütersloh</p>	<p>Nr. 3: Anlage, Seiten 141/142, Linie 83 30min-Takt Sennestadt – Eckardtsheim – Verl</p>	<p>Der Aufbau einer neuen Querverbindung von Verl nach Sennestadt kann ohne eigene Prüfung nicht bewertet werden, auch wenn die Verbindung interessant erscheint. Der angestrebte Takt als auch die Betriebszeit zwischen 4:30 und 0:30 sind aus Sicht des Kreises Gütersloh ggü. vergleichbaren Relationen im Kreisgebiet aber sehr opulent, dies bedarf jedoch ebenfalls einer eingehenderen Prüfung.</p> <p>Da nach gegenwärtigem Stand keine Aussagen über die Potenziale getroffen werden können, wird die Verbindung in diesem umfangreichen Ausbaugrad als kritisch gesehen und daher abgelehnt. Für die Fortschreibung des 4. NVP des Kreises Gütersloh wird die Verbindung geprüft.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Gütersloh und Stadt Bielefeld wird zeitnah erfolgen.</p>
<p>9. Kreis Gütersloh</p>	<p>Nr. 4: Anlage, Seiten 143/144, Linie 94 Nr. 4: Anlage, Seiten 149/150, Linie 49 Verlagerung des Abschnitts Windflöte – Avenwedde – Gütersloh auf neue Linie 49</p>	<p>Mit dem vorliegenden Konzept wird die Anbindung von Gütersloh/Gt-Avenwedde an Brackwede nun nur mit Umstieg an der Haltestelle Senne (Stadtbahn) ermöglicht. Dies ist eine deutliche ggü. dem Status Quo Verschlechterung und wird daher vom Kreis Gütersloh abgelehnt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Gütersloh und Stadt Bielefeld wird zeitnah erfolgen.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
<p>9. Kreis Gütersloh</p>	<p>Nr. 5: Anlage, Seiten 157/158, Linie 111 Anbindung Steinhagens an Quelle und Brackwede (60 Min.-Takt)</p>	<p>Vorteil der Verbindung ist die Anbindung des nordöstlichen Gemeindegebietes von Steinhagen („Heimchen“) an das Zentrum. Die Anbindung Brackwedens bringt mit der geplanten Linie 111 indes keinen weiteren Vorteil für die Gemeinde Steinhagen: Aufgrund des mäandrierenden Linienweges ist die Fahrverbindung nicht attraktiv genug. Die Möglichkeit, Brackwede Kirche zu erreichen ist auch mit der Linie 88 gegeben, wenn auch mit Umstieg am Bahnhof Brackwede zur Stadtbahnlinie 1. Welche Potenziale für die Verbindung in das Zentrum von Brackwede vorhanden sind, wird für die Fortschreibung des 4. NVP des Kreises Gütersloh geprüft. Derzeit sieht der Kreis Gütersloh die Fahrtmöglichkeiten über die Linie 88 als ausreichend an. Daher ist nach jetzigem Stand die Verbindung über die Linie 111 abzulehnen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Gütersloh und Stadt Bielefeld wird zeitnah erfolgen.</p>
<p>9. Kreis Gütersloh</p>	<p>Nr. 6: Anlage, Seiten 169/170, Linie 87 Verlagerung der Fahrten der Linie 95 auf die Linie 87. Einkürzung des Linienweges am Bahnhof Brackwede</p>	<p>Mit dem Entfall der Linie 95 wird im Bereich der Haltestelle „Isselhorst, Upmann“ für einen größeren Siedlungsbereich aber auch ein größeres Industriegebiet südlich der B61 die Erreichbarkeit des ÖPNV deutlich verschlechtert. Dennoch ist die Vereinheitlichung auf einen Fahrweg sicherlich von Vorteil, da die Merkbarkeit verbessert wird.</p> <p>Deutlich gravierender ist der dann erzwungene Umsteigevorgang am Bahnhof Brackwede für alle Fahrgäste auf die bereits heute gut ausgelastete Linie 1, um die letzten 3km bis zur Innenstadt zu überbrücken. Die Verbindung wird damit nicht attraktiver. Der Kreis Gütersloh befürchtet, dass dabei die Akzeptanz bei den Fahrgästen deutlich</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Gütersloh und Stadt Bielefeld wird zeitnah erfolgen.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>sinken wird. Die Stadt Bielefeld wird daher gebeten, diesen Umstand noch einmal zu überdenken.</p>	
<p>9. Kreis Gütersloh</p>	<p>Nr. 7: Anlage, Seiten 171/172, Linie 88 Angebotserhöhung auf einen 30 Minuten-Takt</p>	<p>Grundsätzlich wird ein durchgehender 30-Minuten-Takt auf der Verbindung Steinhagen – Bielefeld als sinnvoll angesehen. Der Kreis Gütersloh wird diese Angebotserhöhung im Rahmen der Fortschreibung des 4. NVP prüfen.</p> <p>Hinweis: der dargestellte Linienweg ab JVA Richtung Steinhagen entspricht nicht dem aktuellen Linienweg. Ob der hier eingezeichnete Linienweg möglich und sinnvoll ist, wird im Rahmen der Fortschreibung des 4. NVP geprüft.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Gütersloh und Stadt Bielefeld wird zeitnah erfolgen.</p> <p>Wird berücksichtigt</p>
<p>9. Kreis Gütersloh</p>	<p>Nr. 8: Anlage, Seiten 181/182, Linie 224 Neueinrichtung einer Linie Universität Bielefeld – Steinhagen ZOB</p>	<p>Grundsätzlich wird die angestrebte Verbindung positiv gesehen, bietet diese für Steinhagen eine umsteigefreie Verbindung zur Universität. Der Kreis Gütersloh würde die Linie im Rahmen der Fortschreibung des 4. NVP prüfen. Allerdings sieht der Kreis folgende Bedenken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • der angestrebte 30 Minuten-Takt ist zu hoch dimensioniert, es gibt auch weitere Fahrtalternativen ab Steinhagen. Die angestrebte Verbindung sollte für Steinhagen nur als ergänzendes Angebot angesehen werden; • die Fahrtverbindungen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen erscheinen nach erster Einschätzung als nicht zwingend notwendig. Die Linie wird als Ergänzung im Verkehr zur Universität gesehen. An Samstagen und Sonn- 	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Gütersloh und Stadt Bielefeld wird zeitnah erfolgen. Die genaue Ausgestaltung des Angebotes erfolgt im Rahmen der Umsetzungsplanung.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		<p>und Feiertagen ist der Bedarf nach unserer Einschätzung nur gering, der über die vorhandenen Verbindungen abgedeckt werden kann.</p>	
<p>9. Kreis Gütersloh</p>	<p>Nr. 9: Anlage, Seiten 185/186, Linie 61 Erhöhung der Taktfrequenz nach Halle</p>	<p>Der angestrebte 30 Minuten-Takt zwischen Werther und Halle wird im Rahmen der Fortschreibung des 4. NVP geprüft. Ohne eine nähere Betrachtung kann der Takterhöhung nicht zugestimmt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Gütersloh und Stadt Bielefeld wird zeitnah erfolgen.</p>
<p>9. Kreis Gütersloh</p>	<p>Nr. 10: Anlage, Seiten 187/188, Linie 62 Erhöhung der Taktfrequenz nach Borgholzhausen</p>	<p>Der angestrebte 30 Minuten-Takt zwischen Werther und Borgholzhausen wird im Rahmen der Fortschreibung des 4. NVP geprüft. Ohne eine nähere Betrachtung kann der Takterhöhung nicht zugestimmt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Gütersloh und Stadt Bielefeld wird zeitnah erfolgen.</p>
<p>9. Kreis Gütersloh</p>	<p>Nr. 11: Anlage, Seiten 189/190, Linie 64 Verlagerung des Linienweges von Linie 21 auf 64; Erhöhung der Taktfrequenz</p>	<p>Grundsätzlich wird vom Kreis Gütersloh befürwortet, dass der Abschnitt Jahnplatz - Werther von der Linie 21 entkoppelt und unter einer anderen Liniennummer weitergeführt wird. Auch der neue Start-/Ziel-Punkt „Bielefeld, Hauptbahnhof“ wird befürwortet, da nun einheitlich alle Fahrten von Werther dort enden bzw. beginnen.</p> <p>Der angestrebte 30 Minuten-Takt wird im Rahmen der Fortschreibung des 4. NVP geprüft. Ohne eine nähere Betrachtung kann der Takterhöhung nicht zugestimmt werden. Wir würden an dieser Stelle anregen, keine neue Linie zu kreieren, sondern die Fahrten als Linie 62 zu definieren.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Gütersloh und Stadt Bielefeld wird zeitnah erfolgen. Die endgültige Linienbezeichnung steht noch nicht fest und erfolgt im Rahmen der Umsetzungsplanung.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
<p>9. Kreis Gütersloh</p>	<p>Nr. 12: Anlage, Seiten 197/198, Linie 59 Angebotserweiterung ab Werther-Häger</p>	<p>Derzeit gibt es insgesamt 4 Fahrtenpaare Montag bis Freitag und 2 an Samstagen. Der Kreis Gütersloh ist mit einer Haltestelle in Werther-Häger betroffen. Vor kurzem hat es Gespräche mit der Stadt Melle über die Fortführung der Linie 59 (und Linie 60 Werther-Neunkirchen) gegeben. Die Linie 59 ist demnach – auch in aufgewerteter Form – nicht im Interesse der Stadt Melle. Der Kreis Gütersloh geht auch davon aus, dass der Kreis Herford nicht zwingend auf die Linie 59 fokussiert ist. Der Kreis Gütersloh wird daher einer Ausweitung auf einen Stundentakt nicht zustimmen, das bisherige Angebot soll im Rahmen eines Ergänzungsverkehres beibehalten werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>9. Kreis Gütersloh</p>	<p>Nr. 16: NVP, Seite 85, Tabelle 10 Prüfung einer Verbindung Verl Richtung Bielefeld</p>	<p>Der Kreis Gütersloh begrüßt die bereits beschlossene Zustimmung für eine Schnellbuslinie Verl – Bielefeld. Im 4. NVP des Kreises Gütersloh wurde allerdings auch eine Verlängerung der derzeit bestehenden Linie 94 oder 80.2 über Friedrichsdorf nach Verl angeregt. Die Stadt Bielefeld wollte dies im Zusammenhang mit der Planung zu ihrem 3. NVP prüfen lassen. Dies ist leider nicht geschehen. Der Kreis Gütersloh regt an, diese Verbindung ebenfalls zu prüfen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>9. Kreis Gütersloh</p>	<p>Nr. 19: NVP, Seite 110 Schnellbus Verl – Bielefeld</p>	<p>Die Verbindung ist bereits im 4. NVP festgelegt. Für Fahrgäste aus Verl ist dies eine sehr attraktive Verbindung ins Oberzentrum. Die derzeit bestehenden Linien 80.2 und 83 sind keine ernstzunehmenden Alternativen. Der Umweg aus Verl über Gütersloh ZOB/Hbf ist zwar gut ausgebaut, erreicht</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		aber nicht die Attraktivität einer schnellen Direktverbindung via A33/OWD.	
9. Kreis Gütersloh	Nr. 20: NVP, Seite 151; Linie 88 Taktverdichtung Bielefeld – Steinhagen, ZOB	Siehe Anmerkungen zu Nr. 7.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 7.
9. Kreis Gütersloh	Nr. 21: NVP, Seite 152, Linien 61, 62, 64	Siehe Anmerkungen zu Nr. 9-11.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 9-11.
9. Kreis Gütersloh	Nr. 22: NVP, Seite 155, Linie 224 Neue Linie 224	Siehe Anmerkungen zu Nr. 8.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 8.
9. Kreis Gütersloh	Nr. 23: NVP, Seite 163, Linie 234 Neue Linie 234	Siehe Anmerkungen zu Nr. 1.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 1.
9. Kreis Gütersloh	Nr. 24: NVP, Seite 165, Linie 94, Linie 49 Tausch Linie / Neue Linie	Siehe Anmerkungen zu Nr. 4. Für die Anbindung der Schulzentren Senne und Rosenhöhe mag die Linie gut sein. Außer dieser Gruppe haben jedoch die Fahrgäste aus Gütersloh/Gt-Avenwedde nur Nachteile. Das Konzept wird daher in dieser Form abgelehnt.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 4.
9. Kreis Gütersloh	Nr. 25: NVP, Seite 167, Linie 47 Taktverdichtung, Ausweitung Linienweg	Für den Abschnitt Schloß Holte – Stukenbrock hat der Kreis Gütersloh bereits eine auf die RB 74 abgestimmte Verbindung über die Linien 84 und 84.1. Die Ausweitung der Linie 47 würde diese Verbindungen überlagern ohne einen zusätzlichen Mehrwert.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Gütersloh und Stadt Bielefeld wird zeitnah erfolgen.

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
		Das Angebot eines 20min-Taktes ist derzeit überdimensioniert und passt auch nicht in das Taktschema des Kreises Gütersloh. Die Ausweitung wird abgelehnt.	
9. Kreis Gütersloh	Nr. 26: NVP, Seite 167, Linie 83 Neue Linienführung Verl – Sennestadt	Siehe Anmerkungen zu Nr. 3.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 3.
9. Kreis Gütersloh	Nr. 27: NVP, Seite 170, Linie 111, Linie 48 Neue Linie	Der Kreis Gütersloh hatte bereits im Entwurf des 4. Nahverkehrsplanes auf die Linie 48 Richtung Bielefeld verzichtet, jedoch auf Wunsch der Stadt Bielefeld wieder in den Plan aufgenommen. Demzufolge wird die Einstellung der Linie befürwortet. Die Anbindung von Steinhagen an die Linie 111 wird jedoch nach derzeitigem Stand abgelehnt (Siehe Anmerkungen zu Nr. 5).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 5.
9. Kreis Gütersloh	Nr. 28: NVP, Seite 170, Linie 87 Linienweg Linie 87	Siehe Anmerkungen zu Nr. 6.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 6.
9. Kreis Gütersloh	Nr. 29: NVP, Seite 171, Linie 88 Bedienung JVA Brackwede	Die JVA Brackwede wird bei allen Taktfahrten seit 01.08. wieder mitbedient. Schulfahrten berücksichtigen die Stichfahrt jedoch nicht. Sollte ein 30min-Takt auf der Linie zukünftig eingeführt werden, wäre zu überdenken, ob die JVA nur stündlich bedient wird. Für durchfahrende Fahrgäste ist die Stichfahrt wenig attraktiv.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das umzusetzende Betriebskonzept wird in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Kreis Gütersloh im Zuge der Umsetzungsplanung erstellt.

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
9. Kreis Gütersloh	Nr. 30: NVP, Seite 183 Busbeschleunigung	Bei der Planung sollen alle Linien berücksichtigt werden. Bei den grenzüberschreitenden Linien ist daher Rücksprache mit den zuständigen Aufgabenträgern erforderlich, damit die Fahrzeuge mit entsprechender Hardware ausgestattet sind.	Eine Abstimmung mit den Nachbar-Aufgabenträgern ist geplant.
9. Kreis Gütersloh	Nr. 31: NVP, Seite 190 Umsetzungspriorität 1 bis 2024	Bereits im Rahmen der ersten Umsetzungspriorität soll die Linie 49 eingeführt werden. Gem. Anmerkung zu Nr. 4 wird dies derzeit vom Kreis Gütersloh abgelehnt, da sie erheblich nachteilig ist. Da es hier intensiveren Abstimmungs- und Gesprächsbedarf gibt, sollte diese Maßnahme aus der Umsetzungspriorität 1 herausgenommen werden.	Die Maßnahme wird aus der Priorität 1 herausgenommen.
9. Kreis Gütersloh	Nr. 32: NVP, Seite 191, Linie 46 Änderung Linienverlauf Linie 46	Es ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich, wie zukünftig die Linie 46 fahren soll. Es gibt keinen Liniensteckbrief noch eine Erklärung. Wir bitten darum, nähere Erläuterungen zur Linie 46 zu ergänzen.	Die Fahrten der Linie 46 nach Stukenbrock sollten von der Linie 47 über Schloß Holte übernommen werden. Daher ist die Linie 46 nicht mehr vorgesehen. Im Zuge der Abstimmungen mit dem Nachbar-Aufgabenträger Kreis Gütersloh zur Linie 47 wird auch der Fortbestand der Linie 46 behandelt.
9. Kreis Gütersloh	Nr. 33: NVP, Seite 192 Schnellbus Bielefeld - Verl	Die Linie ist derzeit – ohne Umsetzungszeitpunkt – auch im 4. NVP des Kreises Gütersloh gelistet. Die Maßnahme entspricht daher dem Ansinnen des Kreises Gütersloh. Der Umsetzungszeitpunkt ist – auch in Hinsicht der hohen Mindereinnahmen durch die Corona-Pandemie – noch intensiver abzustimmen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
<p>9. Kreis Gütersloh</p>	<p>Nr. 35: NVP, Seite 198, Abb 72 Maßnahmenpaket B21</p>	<p>Das Maßnahmenpaket 21 ist in Abb. 72 abgebildet, im Text jedoch nicht weiter erwähnt. Wir bitten um Abänderung der Abb. 72.</p>	<p>Wird geändert</p>
<p>9. Kreis Gütersloh</p>	<p>Nr. 36: NVP, Seite 201, Kap. 9.4.5.2 Linienverlauf Linie 83 Aufgabenträgerschaft</p>	<p>Der Linienverlauf der Linie 83 wird hier von Verl nach Brackwede, Kirche beschrieben. In den Liniensteckbriefen jedoch mit neuem Linienverlauf von Verl über Eckardtsheim nach Sennestadt (siehe Anmerkungen zu Nr. 3). Was ist richtig?</p> <p>Hier auch der Hinweis, dass der Kreis Gütersloh Aufgabenträger ist, nicht der VVOWL.</p>	<p>In der Umsetzungspriorität 4 ist die Linie 83 zwischen Brackwede Kirche und Verl enthalten. Im finalen Zielkonzept soll die mit der verlängerten Stadtbahnlinie 1 in Sennestadt verbunden werden. Insofern sind die Angaben richtig.</p>
<p>10. KVG Lippe Felix-Fechenbach-Str. 5 32756 Detmold</p>	<p>Nr.3: NVP Seite 74 Mangel 2: Auf der Relation besteht eine Direktverbindung über die Linie 369, die Linie verkehrt ab 01.08.2021 im 30-Minuten-Takt, dies ist nicht ausreichend.</p>	<p>Der Ausbau der Linie 369 auf einen 20-Minuten-Takt bedeutet eine Verlust der Anschlüsse am Bahnhof Oerlinghausen, da dort ein 30/60 Minuten-System angeboten wird (SPNV und ÖSPV)</p>	<p>Im Entwurf des NVP wird durch ein entsprechendes Linien- und Betriebskonzept der Anschluss von / zum SPNV sichergestellt. Eine Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern Kreis Lippe und Stadt Bielefeld wird im Zuge der Umsetzungsplanung erfolgen.</p>
<p>10. Kreis Lippe</p>	<p>Nr.3: NVP Seite 81 Handlungsbedarf: Teilweiser Bedarf in der Nähe der Linien 21/22 oder Stadtbahn-Linie 3, daher reicht Verdichtung (Anmerk.: der Linie 369) auf einen 20-Minuten-Takt (im 1. Schritt durchgehender 30-Minuten-Takt), dies betrifft sowohl die durchfahrenen Gebiete mit hoher als auch mit niedriger Nutzungsdichte. Ab 01.08.2021 tagsüber durchgehender 30-Minuten-Takt.</p>	<p>Auf Seite 76 wird dazu ein Prüfauftrag formuliert und auf Seite 81 Handlungsbedarf beschrieben. Hierzu bedarf es dann der o.g. Abstimmung mit dem Kreis Lippe und einer einvernehmlichen Regelung.</p>	<p>Eine Abstimmung zwischen dem Kreis Lippe und der Stadt Bielefeld ist zeitnah vorgesehen.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
<p>10. Kreis Lippe</p>	<p>Nr.4: NVP Seite 150/160 Linien 350, 351: Hauptbahnhof – Jahnplatz – Lohbreite – Heepen – Bad Salzuflen / Leopoldshöhe. Die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof, Jahnplatz und Heepen, sowie weiter nach Leopoldshöhe, Asemissen, Bahnhof Oerlinghausen und Bad Salzuflen wird mit einer Verdoppelung der Taktfrequenz übernommen. Damit bestehen 4 Fahrten pro Stunde zwischen Heepen und Hauptbahnhof und ein 30-Minuten-Takt jeweils in Richtung Asemissen und Bad Salzuflen. Die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof, Jahnplatz und Heepen, sowie weiter nach Leopoldshöhe, Asemissen, Bahnhof Oerlinghausen und Bad Salzuflen wird mit einer Verdoppelung der Taktfrequenz übernommen. Damit bestehen 4 Fahrten pro Stunde in Richtung Hauptbahnhof Bielefeld und ein 30-Minuten-Takt jeweils in Richtung Asemissen und Bad Salzuflen. Die Direktverbindung von Heepen zum Hauptbahnhof wird somit weiter ausgebaut. Die konkrete Netz- und Angebotsgestaltung erfolgt in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Kreis Lippe. Die Taktung wird auf den SPNV am Bahnhof Oerlinghausen in Asemissen abgestimmt.</p>	<p>Ein Ausbau der beteiligten Linien 350/351 betrifft auch die Linie 349. Alle 3 Linien bilden das Fahrplansystem zur Anbindung von Oerlinghausen/Leopoldshöhe und Bad Salzuflen an Bielefeld und müssen deshalb gemeinsam betrachtet werden.</p> <p>Alle 3 Linien bleiben in der Zuständigkeit des Kreises Lippe, deshalb bedarf es dann der o.g. Abstimmung mit dem Kreis Lippe und einer einvernehmlichen Regelung.</p>	<p>Die Abstimmung zwischen dem Kreis Lippe und der Stadt Bielefeld ist zeitnah vorgesehen, ebenso wie die Beibehaltung der vorhandenen Anschlüsse und Verknüpfungen.</p>
<p>10. Kreis Lippe</p>	<p>Nr.5: NVP Seite 162 Linie 34: Hillegossen – Lämershagen – Oerlinghausen Die Linie dient nach wie vor einer schnellen Anbindung des Zentrums von Oerlinghausen an die Stadtbahn und damit an die Bielefelder Innenstadt. Es wird ein 20-Minuten-Takt vorgesehen. Der Linienvverlauf ab</p>	<p>Der Ausbau der Linie 34 auf einen 20-Minuten-Takt bedeutet eine Verlust der Anschlüsse an die Linien in Oerlinghausen am Marktplatz (769) und am Bahnhof Oerlinghausen, da dort ein 30/60 Minuten-System angeboten wird (SPNV und ÖSPV).</p>	<p>Die Abstimmung zwischen dem Kreis Lippe und der Stadt Bielefeld ist zeitnah vorgesehen, ebenso wie die Beibehaltung der vorhandenen Anschlüsse und Verknüpfungen.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
	<p>Hillegossen über Oerlinghauser Straße bis Oerlinghausen Marktplatz wird übernommen. In Hillegossen erfolgt die Verknüpfung mit der verlängerten Stadtbahn (Linie 2 oder 3).</p>	<p>Hierzu bedarf es dann der o.g. Abstimmung mit dem Kreis Lippe und einer einvernehmlichen Regelung.</p>	
<p>10. Kreis Lippe</p>	<p>Nr.6: NVP Seite 163 Linie 234: Hillegossen – Ubbedissen – Oerlinghausen Bahnhof – Oerlinghausen Zentrum – Oerlinghausen Süd – Stukenbrock Das Busnetz zwischen Hillegossen, Ubbedissen und Asemissen (Oerlinghausen Bahnhof) wird neugestaltet. Im Abschnitt Hillegossen (Stadtbahn) – Ubbedissen Kirche wird durch die Überlagerung der Linien 38, 138, 234 und 370 ein 10-Minuten-Takt (7 Fahrten / Stunde) mit Anbindung an die Stadtbahn angeboten. Der Ortsteil Ubbedissen wird über die Achsen Pyrmonter Straße (Linie 138, alle 30 Minuten und Linie 131 in den HVZ alle 30 Minuten) und Bollstraße (Linie 370, alle 20 Minuten) an die Stadtbahn in Hillegossen angebunden. Mit der Linie 370 besteht zudem noch eine neue Verbindung aus dem Gebiet Bollstraße in die Bielefelder Innenstadt. Die Linie 138 übernimmt von der Haltestelle Berkenkamp die Fahrten der derzeitigen Linie 369 über Asemissen bis Oerlinghausen Bahnhof mit der Verknüpfung zum Bahnverkehr in Richtung Lage / Lemgo / Detmold bzw. zum Bielefelder Hauptbahnhof. Zwischen der Stadtbahnendhaltestelle in Hillegossen und dem Bahnhof Oerlinghausen wird mit den Linien 38 und 234 ein 30-Minuten-Takt angeboten. Es wird auch über diese Achse ein Anschluss zu den Zügen am Bahnhof Oerlinghausen gewährleistet. Ab Oerlinghausen</p>	<p>Wir verweisen hierzu noch einmal auf die Delegationsvereinbarung (in Vorbereitung) mit dem Kreis Lippe und den dort getroffenen Regelungen, insbesondere die Informations- und Abstimmungspflichten bei der Ausgestaltung des Verkehrsangebotes und die Einvernehmensregelung. Diese betrifft vor allem die Finanzierung der geplanten Maßnahmen.</p> <p>Die hier aufgeführten Linien 234 und 239 sind neu und eine Umsetzung steht ausdrücklich unter dem Vorbehalt einer einvernehmlichen Regelung im Rahmen der Delegationsvereinbarung.</p> <p>Zu diesen Planungen sind auch die Stadt Oerlinghausen und die Gemeinde Leopoldshöhe mit zu beteiligen.</p> <p>Am Bahnhof Oerlinghausen ist der Ausbau der Infrastruktur zu prüfen.</p>	<p>Die Abstimmung zwischen dem Kreis Lippe und der Stadt Bielefeld ist zeitnah vorgesehen, ebenso wie die Beibehaltung der vorhandenen Anschlüsse und Verknüpfungen.</p>

Stellungnahmen zum Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Absender	Text zum Entwurf des Nahverkehrsplans	Text Stellungnahme TÖB	Text Stellungnahme Stadt Bielefeld
	<p>Bahnhof bestehen Fahrtmöglichkeiten alle 30 Minuten mit den aufeinander abgestimmten Linie 234 und 239 in Richtung Oerlinghausen Zentrum bzw. weiter in Richtung Stukenbrock (Linie 234, alle 60 Minuten) und Dalbke - Sennestadt (Linien 39 und 239, alle 30 Minuten).</p>		
<p>10. Kreis Lippe</p>	<p>Nr.7: Anregung: ALF /OnDemand Fahrten auf den Linien in Oerlinghausen</p>	<p>Die Bedarfsfahrten in Oerlinghausen bedürfen einer Regelung, da die Bedienung in den vergangenen Jahren nicht reibungslos lief.</p> <p>Die Bedarfsfahrten werden von der BIETA gefahren und über die Infothek in Lemgo gebucht. Hierzu bedarf es einer gesonderten Abstimmung.</p>	<p>Die Abstimmung zwischen dem Kreis Lippe und der Stadt Bielefeld ist zeitnah vorgesehen.</p>