

Datum:

08.11.2021

**An den Bezirksbürgermeister als Vorsitzender der  
Bezirksvertretung Heepen**

## Antrag

### Aufnahme in die Tagesordnung

| Gremium                         | Sitzung am | Beratung   |
|---------------------------------|------------|------------|
| <b>Bezirksvertretung Heepen</b> | 18.11.2021 | öffentlich |

**Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)**  
**Entwurf des 3. Nahverkehrsplans (NVP)**

#### Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt,

1. die folgenden Unzulänglichkeiten im Entwurf des NVP bis zur Beschlussfassung zu beheben:
  - Bezeichnung der Haltestellen im Bereich Heepen Zentrum
  - Im Anlagenband unter 3. bei der Nennung mehrerer Prioritäten bei einer Maßnahme, die den Stadtbezirk Heepen betrifft, die Prioritäten den jeweiligen Teilmaßnahmen zuzuordnen
  - Korrektur von irreführenden bzw. fehlerhafteten Bezeichnungen, die den Stadtbezirk Heepen betreffen (vgl. Beratung im Arbeitskreis)
2. die folgenden Änderungen in den Entwurf einzuarbeiten und dem Stadtentwicklungsausschuss vorzuschlagen:
  - a. Die Erschließung des Bereichs Auf der Horst wird konkretisiert aufgenommen und hoch priorisiert. Ebenso werden im Zuge der Erschließung des Baugebietes Rote Erde die potentiellen Neubaugebiete Bentruperheider Weg/Kusenweg berücksichtigt.
  - b. Die Neuführung der Linie 51 (Alle Busse fahren bis Milse) mit Umstellung auf den Halbstundentakt und erweitertem Angebot in der SVZ (vgl. Bündel 1 in Priorität 1) wird zum nächsten Fahrplanwechsel umgesetzt.
  - c. Das Maßnahmenpaket B6 (Taktverdichtung Blackenfeld, Brake) wird in Priorität 1 aufgenommen (mindestens die Verdichtung der Linie 51 auf einen 20-Minuten-Takt).
  - d. Die Taktverdichtung der Linie 369 auf einen 20-Minuten-Takt sowie die Anbindung des Baugebiets Amerkamp in Nord-Süd-Richtung (z.B. über die Linie 30) werden in die Priorität 1 aufgenommen.
  - e. Die Erweiterung des Angebots der Linie 33 in der SVZ wird in Priorität 1 aufgenommen.
  - f. Eine Neuführung der Linie 33 wird aufgenommen, ihre Umsetzbarkeit geprüft und ggf. notwendige Infrastrukturmaßnahmen z.B. in der Wolfsheide aufgenommen.

3. die folgenden allgemeinen Maßnahmen in den Entwurf aufzunehmen und dem Stadtentwicklungsausschuss vorzuschlagen:
  - a. OnDemand-Verkehre werden in die Tarif- und Preisstruktur des Linienverkehrs aufgenommen, so dass keine zusätzlichen Kosten für OnDemand-Fahrten anfallen.
  - b. An Umsteigehaltestellen im Stadtbezirk Heepen werden digitale Busabfahrtafeln mit Echtzeitanzeige eingerichtet.
  - c. Eine systematische Integration des Bahnhofs Brake wird aufgenommen und die Forderung nach einem Taktverkehr Bielefeld Hbf-Brake wird als Ziel für die Abstimmung mit dem SPNV aufgenommen.

**Begründung:**

Das vorgelegte Zielkonzept für den Stadtbezirk Heepen erscheint uns grundsätzlich sinnvoll. Da der NVP aber auch eine Strukturierung des Umsetzungsprozesses enthalten soll, sehen wir in diesem Bereich Korrekturbedarf:

**Zu 1.:**

Der Entwurf ist mit Blick auf die Gestaltung des Umsetzungsprozesses schwer zu lesen bzw. sehr ungenau. Hier sind die o.g. Nachbesserungen dringend erforderlich, damit der NVP zum einen leichter verständlich, zum anderen einen sinnvollen Beitrag bei der Umsetzung leisten kann.

**Zu 2.:**

Seit Beginn des Aufstellungsprozesses des NVP haben sich die Rahmenbedingungen für die Mobilität in unserer Stadt stark verändert. Diese veränderte Situation erfordert eine zeitnahe und nachhaltige Verbesserung der ÖPNV-Versorgung der Außenbezirke, insbesondere im Stadtbezirk Heepen. Die Maßnahmen für die Außenbezirke müssen bei der Priorisierung stärker berücksichtigt werden. Aufgrund der vorhandenen Vielfalt der Verkehrsoptionen im Innenstadtbereich können hier Maßnahmen später umgesetzt werden. Im Einzelnen:

**Zu 2a.:**

Die Erschließung aller Bereiche ist zwingend erforderlich, dabei sind auch angedachte neue Baugebiete entlang des Ostrings zu berücksichtigen. Anderenfalls können hier keine Baugebiete geplant werden.

**Zu 2b.:**

Diese Maßnahme konnte im Rahmen der Priorität 0 nicht umgesetzt werden. Die Umsetzung muss aber so schnell wie möglich erfolgen, da die Versorgungsqualität in Brake mit einem regelmäßigen Angebot (Umfang und verlässlicher Takt) besonders defizitär ist. Die Linie 51 sorgt insbesondere für die Anbindung des Baugebiets Brake-West. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist eine notwendige Voraussetzung für die Entwicklung des Baugebiets.

**Zu 2c.:**

Für ein angemessenes Angebot in Brake, insbesondere für das geplante Baugebiet Brake-West (und auch die Planungen in Vilsendorf) benötigt die Maßnahme B6 eine realistische zeitliche Umsetzungsperspektive. Es muss sichergestellt werden, dass Brake nicht weiter von der Stadt abgekoppelt wird, sondern eine vergleichbar attraktive ÖPNV-Anbindung an die Stadt hat, wie andere Stadtteile.

**Zu 2d.:**

Das geplante Wohngebiet Amerkamp und Oldentrup als Ganzes müssen besser angebunden werden. Dafür braucht ein 20-Minuten-Takt auf der Linie 369 eine realistische zeitliche Umsetzungsperspektive, ebenso eine Anbindung nach Heepen. Anderenfalls ist die infrastrukturelle Versorgung des Baugebietes Amerkamp nicht zukunftsfähig sichergestellt.

Zu 2e.:

Das Angebot der Linie 33 in der SVZ (Abschnitt Milse – Altenhagen – Heepen) muss erweitert werden, um eine Erreichbarkeit durch eine Regelverbindung z.B. am Sonntagvormittag sicherzustellen. Diese Erweiterung braucht eine realistische zeitliche Perspektive.

Zu 2f.:

Das interkommunale Gewerbegebiet benötigt eine zuverlässige Anbindung, die auch durch eine neue Linienführung erreicht werden kann. Hier sind die Umsetzbarkeit bzw. die Bedingungen für eine Umsetzung zu klären.

Zu 3.:

Für ein attraktives Angebot im Stadtbezirk sind weitere begleitende Maßnahmen sinnvoll. Im Einzelnen:

Zu 3a.:

Im Stadtbezirk Heepen werden Bereiche in Nebenzeiten mit OnDemand-Verkehr bedient. Dieses Angebot muss in der Zielperspektive im regulären Tarif- und Preissystem integriert sein und darf keine Extrakosten verursachen. Auf diese Weise wird eine Versorgungsgerechtigkeit sichergestellt.

Zu 3b.:

An Umsteigehalttestellen sollten Anschlüsse direkt erkennbar auf einem digitalen Abfahrtsmonitor auch ohne die Nutzung einer App auf dem Smartphone einsehbar sein. Das erhöht den Umsteigekomfort und damit die Akzeptanz von Fahrten mit Umstiegen.

Zu 3c.:

Auch wenn eine Änderung des SPNV nicht unmittelbar durch den NVP erreicht werden kann, sollte das Potential des Bahnhofs in Brake genutzt werden und eine sinnvolle Integration in den NVP erfolgen.

**Unterschrift:**

**gez. Dr. Elsner**