Mitteilung an Bezirksvertretung Sennestadt zur Sitzung am 16.02.2023

An 163

Das Amt für Verkehr teilt in Abstimmung mit moBiel zur Anfrage „Stadtbahnplanung bis zur Kreuzkirche und Weiterführung Alsterweg“ mit der Drucksachenummer 5359/2020-2025 mit:

1. Welches Verhältnis gegenüber Stand heute wird nach Ausbau der Stadtbahnlinie im Modal-Split in Sennestadt erwartet?

Die von der Stadt Bielefeld beschlossene Mobilitätsstrategie hat das Ziel, eine Umverteilung des Modal Split auf 75% für den Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) und 25% für den MIV bis zum Jahr 2030 zu erreichen. Die Mobilitätslinie ist ein Projekt von vielen, welches im Rahmen des beschlossenen Nahverkehrsplans und im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen aus dem beschlossenen MIV-Konzept sowie Radverkehrskonzept dieses Ziel für Gesamt-Bielefeld unterstützen soll. Eine Aussage zur Änderung im Modal-Split, ausschließlich für diese Maßnahme und für Sennestadt, ist schwierig aus dem Verkehrsmodell zu extrahieren. Bei der Modellierung der Vorzugsvariante „Am Stadion“ wurde nachgewiesen, dass mit ca. 380.000 induzierten oder verlagerten ÖV-Fahrten pro Jahr sowie ca. 1,3 Mio. vermiedene Pkw-km pro Jahr und 1300 zusätzlichen ÖV-Fahrgästen pro Tag der Umweltverbund bei dieser Maßnahme positiv gestärkt wird.

2. Nach welchem Zeitraum amortisiert sich die energetische Investition (CO2 Bilanz) in die Stadtbahnverlängerung der Linie 1 nach Sennestadt? Gibt es dazu aussagekräftige Zahlen von dem Gutachterbüro?

Für die Standardisierte Bewertung werden die Nutzen-Kosten Verhältnisse eines Mitfalls mit Stadtbahnverlängerung im Vergleich zu einem Ohnefall nur mit Busbetrieb betrachtet. Dabei werden sowohl die infrastrukturellen (Bau- und Unterhaltungskosten), betrieblichen (Personal und Fahrzeuge), verkehrlichen (zusätzlichen ÖV-Fahrten pro Jahr, Reisezeitgewinn) und Umwelt (Einsparung von CO2 im Betrieb sowie Erzeugung vom CO2 beim Bau) –Kosten und –Nutzen, die bei einem Stadtbahn- und Bussystem oder bei einem exklusiven Bussystem entstehen, mit berücksichtigt. Da der externe Gutachter bei der Vorzugsvariante „Am Stadion“ ein Nutzen-Kosten Verhältnis über 1 nachweisen konnte, wurde somit belegt, dass der Stadtbahnausbau gesamtwirtschaftlich positiver und somit ökologischer als ein Bussystem ist.

i.A.

Lewald