

3. Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld – Bewertungen und Stellungnahmen nach den Beratungen in den politischen Gremien (chronologisch)

BV Dornberg, 10.10,2019, TOP 18	
Anmerkungen und Anregungen	Stellungnahmen
<p>Mit Bezug auf die Erarbeitung des 3. Nahverkehrsplanes spricht sich die Bezirksvertretung Dornberg mit Nachdruck dafür aus, dass ein Lückenschluss der Stadtbahnlinien 3 und 4 ausschließlich mit einer Routenführung über die Dürerstraße und <u>nicht</u> über die Straße Am Poggenpohl realisiert werden soll.</p> <p>Die Verwaltung wird darum gebeten, von entsprechenden baulichen Maßnahmen auf einer möglichen Trasse über die Dürerstraße abzusehen.</p>	<p>Beim derzeitigen Planungsstand ist eine Trassenfestlegung noch nicht möglich. Derzeit sind nur überschlägige Vorüberlegungen vorhanden. Da das Baurecht für eine Stadtbahnmaßnahme letztendlich in Form eines Planfeststellungsbeschlusses erteilt wird, sind die entsprechenden Verfahrensregeln einzuhalten. Zu Beginn steht die Variantenfindung und –Bewertung anhand eines objektiven Verfahrens. Hierzu werden alle möglichen in Frage kommenden Varianten nach verkehrlichen, baulichen, finanziellen, umwelttechnischen/emissionsseitigen und weiteren Kriterien untersucht. Einzelne Trassen werden anhand objektiver fachlicher Kriterien ausgeschlossen, wobei dies gegenüber der Bezirksregierung bzw. dem Zuschussgeber zu begründen ist. Es besteht die Gefahr eines Formfehlers, wenn nicht alle möglichen Trassenvarianten gleichwertig betrachtet werden. Zudem sind die Rahmenbedingungen im Umfeld der Verlängerung noch unklar (Lage, Erschließungsrouten und Umfang des geplanten Baugebietes). Im Nahverkehrsplan ist daher nur ein Trassenkorridor eingezeichnet, welcher alle möglichen Streckenführungen berücksichtigt. Im weiteren Verfahren wird die Politik informiert und beteiligt.</p>
BV Dornberg, 21.11,2019, TOP 5.5, Dr.-Nr. 9681/2014-2020	
Anmerkungen und Anregungen	Stellungnahmen
<p>1) Die Buslinien 61, 62 und 64 müssen hinsichtlich ihrer Routenführung über die Wertherstraße hinterfragt werden, da zukünftig keine Linie mehr die Stapenhorststraße befährt und somit auch für die Dornberger Schülerinnen und Schüler die wichtige Direktverbindung zu den weiterführenden Schulen (MPG, Gertrud-Bäumer-Schule, Bosseschule) entfällt.</p> <p>2) Die Einrichtung der neuen Buslinie 224 wird begrüßt. Die Route muss zur Erschließung aller (künftigen) Studienorte wie folgt festgelegt werden: Steinhagen – Peter auf'm Berge – Twellbachtal – Zehlendorfer Damm – Erfahrung – Universitätsstraße – Voltmannstraße – (ggfs. Morgenbreite/Konsequenz) – Wertherstraße und zurück nach Steinhagen</p> <p>3) Die Buslinie 24 soll an Werktagen eine verbesserte Taktung von 20 Minuten erhalten.</p>	<p>Die Stapenhorststraße soll auch zukünftig durch eine oder mehrere Buslinien im dichten Takt erschlossen und an die Innenstadt (Jahnplatz) angebunden. Die Verkehrsachse Werther – Großdornberg – Innenstadt (Jahnplatz) soll mit den genannten Linien über Stapenhorststraße bedient werden.</p> <p>Im Nahverkehrsplan wird die neue Buslinie 224 als Direktverbindung von Steinhagen über Twellbachtal zur Universität dargestellt. Aus betrieblicher Sicht sind Schleifenfahrten nach Möglichkeit zu vermeiden (fehlende feste Endhaltestelle zum Ausgleich von Verspätungen und unterschiedliche Ein- und Ausstiegshaltestellen für die Fahrgäste). Die genaue Linienführung wird im Zuge der Umsetzungsplanung festgelegt.</p> <p>Aufgrund der bestehenden Nachfrage und im Hinblick auf eine Harmonisierung der Taktzeiten, wird</p>

<p>4) Die Buslinien 57 und 58 sollen zukünftig über den Lohmannshof hinaus bis zur Universität geführt werden und überdies abends und am Wochenende wesentlich mehr Fahrten bekommen.</p> <p>5) Die Verwaltung soll grundsätzlich die Planungen für eine Stadtbahn nach Großdornberg implementieren und alle möglichen Routenführungen prüfen.</p> <p>6) Ein Ringschluss der Stadtbahnlinien 3 und 4 darf nur mit einer Führung über die Dürerstraße erfolgen.</p> <p>7) Die Verwaltung wird um Stellungnahme gebeten, auf welche Weise das Verfahren zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorsieht.</p>	<p>im NVP für die Linie 24 werktags tagsüber ein durchgehender 20-Minuten-Takt dargestellt. Dieser wurde am 01.08.2021 eingeführt.</p> <p>Durch die Erweiterung der Wohngebiete zwischen Großdornberg und Babenhausen Süd und der damit verbundenen steigenden Nachfrage sind zusätzliche Fahrten, auch am Wochenende und in den Abendstunden, untersucht worden. Eine Ausweitung des Fahrtenangebotes wird im NVP dargestellt. Eine Verlängerung bis zur Universität ist voraussichtlich betrieblich realisierbar und ist im Nahverkehrsplan enthalten. Das endgültige Betriebskonzept im Rahmen der Detailplanung festgelegt.</p> <p>Der Nahverkehrsplan dient als Rahmenplan für die Entwicklung des ÖPNV. Darin werden die zukünftigen Maßnahmen festgelegt. Mögliche Erweiterungen des Stadtbahnnetzes wurden vom Gutachter untersucht. Aufgrund des relativ geringen Verkehrswertes ist eine Stadtbahnverlängerung in Richtung Großdornberg nicht vorgesehen.</p> <p>Der NVP ist ein Rahmenplan in dem die Entwicklung des ÖPNV dargestellt wird. Die genaue Linienführung und das Betriebskonzept werden im Zuge weiterer Planungsschritte festgelegt. Im 3. NVP der Stadt Bielefeld ist deshalb diese Verbindung als Trassenkorridor hinterlegt.</p> <p>Die Entwurfsfassung des NVP wurde den politischen Gremien und den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme vorgelegt. Die Stellungnahmen der Bezirksvertretungen werden im Rahmen dieser Informationsvorlage dargestellt.</p>
---	---

BV Jöllenbeck, 16.06,2020, TOP 7.10, Dr.-Nr.11117/2014-2020

Anmerkungen und Anregungen	Stellungnahmen
<p>Die Bezirksvertretung beschließt die Verkehrsbetriebe moBiel aufzufordern, in Zusammenarbeit mit dem Partnerunternehmen BVO mit dem nächsten Fahrplanwechsel zusätzliche Busverkehre nach Enger einzurichten, insbesondere in den frühen Abendstunden und am Wochenende.</p>	<p>Derzeit ist mit der Buslinie 54 (Babenhausen Süd – Jöllenbeck – Enger) montags bis freitags tagsüber eine Verbindung nach Enger im 30-Minuten-Takt vorhanden. Für eine Taktverdichtung zwischen Jöllenbeck und Enger besteht derzeit kein ausreichendes Fahrgastpotential. Zum 01.01.2023 wurde die neue Schnellbuslinie S15 zwischen Jahnplatz, Enger und Spenge eingeführt. Damit wird montags bis samstags tagsüber einmal stündlich eine zusätzliche Fahrt aus der Innenstadt bis nach Enger angeboten. Im NVP sind weitere Erweiterungen des Leistungsangebotes zwischen Babenhausen Süd, Jöllenbeck und Enger enthalten. Dazu gehört auch die Erweiterung des Leistungsangebotes in den Abendstunden (Schwachverkehrszeit) und am Wochenende. Hinweis: ab 01.12.2018 wird die Buslinie 54 ausschließlich von moBiel betrieben.</p>

BV Dornberg, 20.08.2020, TOP 14.2

Anmerkungen und Anregungen	Stellungnahmen
Die Verwaltung wird beauftragt, für die neue Buslinie durch das Twellbachtal nach Steinhagen, bei Straßen.NRW darauf hinzuwirken, dass eine neue Haltestelle „Peter auf dem Berge“ eingerichtet wird.	Der NVP ist ein Rahmenplan in dem die Entwicklung des ÖPNV in der Stadt Bielefeld für die kommenden Jahre aufgezeigt wird. Darin werden Erschließungskorridore und Bedienungssachsen dargestellt. Die Festlegung einzelner Haltestellen ist nicht Bestandteil des NVP. Im Verlauf einer neuen Linie werden selbstverständlich auch neue Haltestellen an Standorten mit einer Fahrgastnachfrage eingerichtet.

BV Jöllenbeck, 25.02.2021, TOP 7.12, Dr.-Nr. 0678/2020-2025

Anmerkungen und Anregungen	Stellungnahmen
<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Bezirksvertretung Jöllenbeck bekräftigt ihre Forderung, die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 von Babenhausen-Süd über Theesen nach Jöllenbeck in den 3. Nahverkehrsplan aufzunehmen, dessen Aufstellung bis zum 31.12.2021 abgeschlossen sein muss. Die Stadtbahnverlängerung soll als Projekt mit vordringlichem Bedarf eingestuft werden. 2. Die Verwaltung wird aufgefordert, die Vorplanung zeitnah aufzunehmen. Über den Planungsstand soll die Bezirksvertretung regelmäßig unterrichtet werden. 3. Die Verwaltung wird aufgefordert, ein Konzept für die konstruktive Beteiligung der Öffentlichkeit zu entwickeln und in der Bezirksvertretung vorzustellen. 	<p>Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 von Babenhausen Süd über Theesen nach Jöllenbeck ist im 3. NVP der Stadt Bielefeld enthalten. Aufgrund anderer Prioritäten infolge personeller und finanzieller Ressourcen (unter Anderem Verlängerungen nach Sennefeld, Hillegossen und zum Hochschulcampus) wurde die Verlängerung nach Jöllenbeck nicht mit vordringlichem Bedarf eingestuft. Es wird angestrebt, im Jahr 2023 eine Potentialanalyse zu beauftragen, um die bestmögliche Anbindung Jöllenbecks an das Stadtbahnnetz zu untersuchen (z.B. Verlängerung ab Babenhausen Süd oder ab Schildesche) Sollte hierfür ein positiver Förderbescheid ergehen, so kann unter der Voraussetzung ausreichender personeller Kapazitäten mit der inhaltlichen Arbeit und dem Vergabeverfahren in 2023 begonnen werden. Die Erlangung des Baurechts wird bis 2030 angestrebt.</p> <p>Die Öffentlichkeit wurde frühzeitig in das Verfahren eingebunden. Über das konkrete Beteiligungskonzept wurde die Politik rechtzeitig informiert.</p>

Stadtentwicklungsausschuss, 18.05.2021, TOP 3.7, Dr.-Nr. 1554/2020-2025

Anmerkungen und Anregungen	Stellungnahmen
<p>Sachstand Stadtbahn Nord-Jöllenbeck</p> <p>Mit der Vorlage 10376/2014-2020 wurde beschlossen, dass die Verwaltung beauftragt wird, 1) die Daten der vorhandenen Potentialanalyse (moBiel 2030) für die Stadtbahnverlängerung der Linie 3 nach Jöllenbeck zu aktualisieren und um die Pendlerpotentiale (P+R aus Richtung Spenge und Enger) zu ergänzen und 2) das Potential einer Linie 1 nach Jöllenbeck zu untersuchen.</p> <p>Wie ist der Sachstand?</p>	<p>Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 nach Jöllenbeck ist im 3. NVP der Stadt Bielefeld enthalten. Die moBiel GmbH und die Stadt Bielefeld haben im 1. Quartal 2022 einen entsprechenden Förderantrag zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie beim NWL gestellt. Leider wurde dieser Antrag nicht bewilligt, sodass derzeit geplant ist, in 2023, bei Wiederaufnahme der Förderung, einen erneuten Antrag zu stellen. Sollte diesmal ein positiver Bescheid ergehen, so kann unter der Voraussetzung ausreichender personeller Kapazitäten mit der inhaltlichen Arbeit und dem Vergabeverfahren in 2023 begonnen werden.</p>

BV Brackwede, 16.09.2021, TOP 15, 01.10.2021, TOP 1 und 28.10.2021, TOP 5.6, Dr.-Nr. 2213/2020-2025

Anmerkungen und Anregungen	Stellungnahmen
<p>Die Verwaltung wird beauftragt, die Busschleuse Heinemannstraße zu streichen, die Bushaltestelle, die Herr Dr. Franzen erwähnt hat, in den dritten Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld aufzunehmen und die Hochtaktung der Linie 28 höher zu priorisieren</p>	<p>Die Busschleuse Heinemannstraße ist im dritten Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld nicht mehr enthalten. Das darauf basierende Buskonzept wurde bei der Erstellung der Endfassung modifiziert, so dass diese Trasse nicht mehr benötigt wird.</p> <p>Jede noch nicht barrierefrei ausgebaute Bushaltestelle ist im Anlagenband des NVP mit einem Realisierungsziel aufgeführt. Das Umsetzungskonzept Barrierefreiheit erfolgt in zwei Stufen. In der ersten Stufe werden alle Bushaltestellen entsprechend ihrer Bewertungszahlen eingeordnet und in eine Rangliste aufgenommen. In einem zweiten Schritt werden dann die Priorisierungen mit dem Bauprogramm der Stadt Bielefeld abgeglichen. Aus diesem Grund kann es sein, dass höher bewertete Haltestellen später umgebaut werden, da sie zu einer Baumaßnahme gehören, die in den Folgejahren umgesetzt wird.</p> <p>Im dritten Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld ist eine Teilung der heutigen Buslinie 28 (Jahnplatz – Gadderbaum – Brackwede – Südwestfeld – Ummeln) in zwei Äste enthalten. Mit dem nördlichen Abschnitt (Linie 228) kann die erforderliche Verdichtung des Angebotes zwischen Jahnplatz, Gadderbaum und Brackwede realisiert werden.</p> <p>Die Einführung der Linie 228 zwischen Jahnplatz und Brackwede im 20-Minuten-Takt ist in der Priorität 2 eingestuft und somit zur Umsetzung ab 2025 vorgesehen (Maßnahmenpaket B36, Kap. 9.4.3.11). Im finalen Zielkonzept des Nahverkehrsplans wird der 10-Minuten-Takt auf der Linie 228 vorgeschlagen. Hierfür wird noch kein Umsetzungszeitpunkt genannt.</p> <p>Eine Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt der Linie 28 auf dem Linienweg Brackwede Kirche – Südwestfeld – Ummeln ist im NVP in der Umsetzungspriorität 5 (Maßnahme B37) dargestellt.</p>

BV Gadderbaum, 07.10.2021, TOP 4.2, Dr.-Nr. 2478/2020-2025

Anmerkungen und Anregungen	Stellungnahmen
<p>Erklärung des Visionsszenarios im Nahverkehrsplan für die Linie 228</p> <p>Was bedeutet das, wann was umgesetzt wird? Soll das bereits im Jahr 2022 passieren. Entsprechend dem beigefügten Linienplan inklusive kurze Taktung in den Nebenverkehrszeiten?</p> <p>Ist dieser Linienplan mit den sehr ambitionierten Taktzeiten in die Kostenplanung auf Seite 212 eingeflossen? Oder nur anteilig?</p>	<p>Die Linie 228 ist im Visionsszenario des Nahverkehrsplans enthalten. Das Visionsszenario wird in Kap. 8 beschrieben. Im Kap. 9 wird die Umsetzungsstrategie dargestellt. Bis auf die Umsetzungsprioritäten 0 (in 2021 realisiert) und 1 (Realisierung zwischen 2022 und 2024 vorgesehen) werden keine weiteren Umsetzungszeitpunkte festgelegt (Kap. 9.1).</p> <p>Im dritten Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld wird die Teilung der heutigen Buslinie 28 (Jahnplatz – Gadderbaum – Brackwede – Südwestfeld – Ummeln) in zwei Äste empfohlen. Mit dem nördlichen</p>

	<p>Abschnitt (Linie 228) kann die erforderliche Verdichtung des Angebotes zwischen Jahnplatz, Gadderbaum und Brackwede realisiert werden.</p> <p>Die Teilung der Linie 28 und somit Einführung der Linie 228 auf der Teilstrecke Jahnplatz – Brackwede in einem 20-Minuten-Takt ist in der Priorität 2 eingestuft und somit zur Umsetzung ab 2025 vorgesehen (Maßnahmenpaket B36, Kap. 9.4.3.11).</p> <p>Im finalen Zielkonzept des Nahverkehrsplans wird der 10-Minuten-Takt (tagsüber) auf der Linie 228 vorgeschlagen. Auch hierfür wird noch kein Umsetzungszeitpunkt genannt.</p> <p>Die in der Tabelle 45 (Seite 212) dargestellten Kosten umfassen alle Maßnahmen der jeweiligen Prioritätsstufe.</p>
--	--

Stadtentwicklungsausschuss, 02.11.2021, TOP 3.10 und 30.11.2021, TOP 4.1, Dr.-Nr. 2729/2020-2025

Anmerkungen und Anregungen	Stellungnahmen
<p>Einführung einer Linie 5 Universität - Brackwede-Kirche</p> <p>Welche Voraussetzungen sind zu erfüllen, um hier ein regelmäßiges Angebot mit Fahrplan einführen zu können?</p>	<p>Derzeit durchqueren 4 Linien jeweils im 10-Minuten-Intervall die Stammstrecke der Bielefelder Stadtbahn, zzgl. Einsatzwagen in der Hauptverkehrszeit. Die minimale Zugfolgezeit beträgt aktuell ca. 90 Sekunden.</p> <p>Die Verstärkerfahrten der Linie 4 sind hauptsächlich auf dem Streckenabschnitt Hauptbahnhof – Universität unterwegs, so dass die Stammstrecke mit nur einem Gleis je Fahrtrichtung von diesen Zusatzfahrten nicht befahren wird. Die Einsatzwagen auf dem südlichen Streckenabschnitt der Linie 1 bilden derzeit keinen durchgehenden 5-Minuten-Takt ab, so dass auch unter Einbezug der heutigen Einsatzwagen zusätzliche Stadtbahnfahrzeuge zu beschaffen wären.</p> <p>Vor der Einführung einer Linie 5 zwischen Universität und Brackwede sind unterschiedliche planerische, technische, finanzielle und organisatorische Voraussetzungen zu klären.</p> <p>Die planerischen Rahmenbedingungen betreffen z.B. die Anzahl und die zeitliche Lage von Einsatzwagen im Liniennetz. Zudem muss die zeitliche Lage der neuen Linie 5 in Bezug auf die Linien 1 und 4 geklärt werden, um die Fahrten möglichst gleichmäßig über das 10-Minuten-Intervall beider Linien zu verteilen und auch zulässige Wendezeiten an den Endstellen zu erhalten.</p> <p>Zu den technischen Fragestellungen gehören z.B. die Leistungsfähigkeit des Stadtbahntunnels zur Wahrung der Fahrplanstabilität, aber auch z.B. die Auswirkungen auf die berührten Knotenpunkte und den MIV. Zudem muss die Leistungsfähigkeit der Wendeanlagen geprüft werden.</p> <p>Zu klärende finanzielle und organisatorische Rahmenbedingungen wären die Sicherstellung der Investitionskosten für zusätzliche Stadtbahnfahrzeuge sowie für die zusätzlichen Betriebskosten. Hierzu bedarf es verbindlicher politischer Entscheidungen und eine Berücksichtigung in den entsprechenden Haushaltsplänen.</p>

	<p>Aus diesen Gründen ist eine zeitnahe Einführung einer 5. Stadtbahnlinie aus Sicht der Verwaltung derzeit nicht absehbar. Perspektivisch ist die Verdichtung der am stärksten frequentierten Stadtbahnabschnitte durch eine zusätzliche Linie im Hinblick auf die Verkehrswende grundsätzlich sinnvoll. Kurzfristig werden die erforderlichen Kapazitäten auf den Stadtbahnlinien 1 und 4 durch den Einsatz von Langzügen mit Mittelwagen (Linie 1) und Vamos-Fahrzeugen (Linie 4) – jeweils unterstützt durch Einsatzwagen – sichergestellt.</p>
--	---

BV Heepen, 18.11.2021, TOP 7.1, Dr.-Nr. 2817/2020-2025, TOP 7.2, Dr.-Nr. 2831/2020-2025 und TOP 7.3, Dr.-Nr. 2581/2020-2025

Anmerkungen und Anregungen	Stellungnahmen
<p>7) Die Verwaltung wird beauftragt, die folgenden Unzulänglichkeiten im Entwurf des NVP bis zur Beschlussfassung zu beheben:</p> <p>a. Bezeichnung der Haltestellen im Bereich Heepen Zentrum</p> <p>b. Im Anlagenband unter 3. bei der Nennung mehrerer Prioritäten bei einer Maßnahme, die den Stadtbezirk Heepen betrifft, die Prioritäten den jeweiligen Teilmaßnahmen zuzuordnen</p> <p>c. Korrektur von irreführenden bzw. fehlerhafteten Bezeichnungen, die den Stadtbezirk Heepen betreffen (vgl. Beratung im Arbeitskreis).</p> <p>8) Die Verwaltung wird beauftragt, die folgenden Änderungen in den Entwurf einzuarbeiten und dem Stadtentwicklungsausschuss vorzuschlagen:</p> <p>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 Bentrupeheider Weg/Kusenweg berücksichtigt.</p>	<p>Die Beschlussfassung im Rat der Stadt Bielefeld erfolgte am 09.12.2021. Aufgrund der kurzen Zeitspanne war die Behebung der genannten Unzulänglichkeiten bis zum Ratsbeschluss nicht umsetzbar.</p> <p>a. Da der Nahverkehrsplan (NVP) ein Rahmenplan ist, ist die Bezeichnung aller Haltestellen nicht Inhalt der Darstellung. In den Liniensteckbriefen werden nur die Endhaltestellen oder bedeutende Verknüpfungshaltestellen genannt. Geringfügige Abweichungen im Linienverlauf sind möglich und entsprechen dem Charakter eines Rahmenplanes.</p> <p>b. Diese Anlage wurde überarbeitet und die Teilmaßnahmen wurden den jeweiligen Prioritätenstufen zugeordnet.</p> <p>c. Diese wurden, soweit möglich, berücksichtigt und korrigiert</p> <p>a. Die Erschließung des Wohngebietes Auf der Horst kann aufgrund der städtebaulichen Strukturen nur durch kleine Fahrzeuge erfolgen. Dafür ist z.B. ein On-Demand-Konzept gut geeignet. Im NVP werden die Einsatzmöglichkeiten von On-Demand-Verkehren beschrieben. Generell werden keine zeitlichen und räumlichen Prioritäten für die Einführung genannt. Die Erweiterung des bereits bestehenden On-Demand-Angebotes wird erfolgen, sobald die technischen und finanziellen Rahmenbedingungen gesichert sind. Die Erschließung des Baugebietes Rote Erde und des potentiellen Neubaugebietes Bentrupeheider</p>

<p>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.</p> <p>c. Das Maßnahmenpaket B6 (Taktverdichtung Blackenfeld, Brake) wird in Priorität 1 aufgenommen (mindestens die Verdichtung der Linie 51 auf einen 20-Minuten-Takt).</p> <p>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.</p> <p>9. Die Verwaltung wird beauftragt, die folgenden allgemeinen Maßnahmen in den Entwurf aufzunehmen und dem Stadtentwicklungsausschuss vorzuschlagen:</p> <p>a. OnDemand-Verkehre werden in die Tarif- und Preisstruktur des Linienverkehrs aufgenommen, so dass keine zusätzlichen Kosten für OnDemand-Fahrten anfallen.</p>	<p>Weg soll mit der Verlängerung der Linie 22 vom Heeper Zentrum (Haltestelle Hassebrock) erfolgen. Mit der Entwicklung der entsprechenden Neubaugebiete ist dann auch die Infrastruktur für eine ÖPNV-Erschließung zu schaffen.</p> <p>Das Neubaugebiet Kusenweg wird von den Linien 350/351 erschlossen. Neben einer zusätzlichen Haltestelle (nicht Bestandteil des NVP) ist eine Angebotsverdichtung zielführend.</p> <p>b. Das erweiterte Angebot in der SVZ (Priorität 1, Bündel 1) wird voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Sommer 2023 eingeführt, Kap 9.4.2.1. Die Einführung des 30-Minuten-Taktes zwischen Schildesche und Milse ist in der Priorität 1, Bündel 2, Maßnahmenpaket B6a, vorgesehen, Kap 9.4.2.2. In der Priorität 2, Maßnahmenpaket B6b, des Nahverkehrsplans ist auf der Linie 51 zwischen Schildesche und Milse tagsüber ein 20-Minuten-Takt vorgesehen, Kap. 9.4.3.13. Im Zielkonzept (Priorität 5, B8) ist zwischen Schildesche und Milse zusammen mit der Linie 251 ein 10-Minuten-Takt dargestellt.</p> <p>c. Aufgrund der derzeit verfügbaren Ressourcen wird das Maßnahmenpaket B6b, Kap. 9.4.3.13, nach wie vor in der Priorität 2 geführt. Damit wird ein 20-Minuten-Takt auf der Linie 101 zwischen Schildesche und Stedefreunder Straße eingerichtet. Das gilt auch für die Verdichtung der Linie 51 auf einen 20-Minuten-Takt zwischen Schildesche und Milse.</p> <p>d. Mit die Linie 369 wird am Bahnhof Oerlinghausen ein Anschluss von und zu den Zügen auf der Relation Bielefeld – Lage – Lemgo/Detmold realisiert. Hier besteht ein 30-Minuten-Takt. Die Verdichtung der Linie 369 auf einen 20-Minuten-Takt würde diese attraktive und stark nachgefragte Umsteige-Verbindung massiv schwächen. Ein 20-Minuten-Takt auf der Linie 369 hat die Einführung eines neuen Verkehrskonzeptes, mit umfangreichen Anpassungen des Angebotes in Hillegossen und Ubedissen zur Folge. Daher ist eine kurzfristige Änderung derzeit nicht absehbar und somit auch die Aufnahme in die Priorität 1 nicht vorgesehen. Die Anbindung des Baugebietes Amerkamp kann kurzfristig mit einer der bestehenden Linien 30 oder 33 bzw. im Zielkonzept mit der Linie 44 vollzogen werden.</p> <p>a. Entsprechende Vorgaben und Hinweise sind im Anforderungsprofil und im NVP enthalten.</p>
---	---

<p>b. An Umsteigehaltestellen im Stadtbezirk Heepen werden digitale Busabfahrtafeln mit Echtzeitanzeige eingerichtet.</p> <p>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.</p> <p>10. Die Verwaltung wird beauftragt, in die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes aus dem Jahr 2007 aufzunehmen, dass es zwischen Brake und dem Ortskern Heepen zwingend eine direkte Querverbindung über die Stadtbahnhaltestelle Milse oder Baumheide als Busverbindung geben muss.</p> <p>11. Die Verwaltung wird beauftragt, für Altenhagen-Ost eine 20-Minuten-Takt-Anbindung (mit entsprechendem Angebot in der SVZ), an die Innenstadt mit akzeptablen Fahrtzeiten vorzusehen. Dabei soll insbesondere geprüft werden, ob dies durch eine Verlängerung der Linien 21 oder 22 oder durch eine Reaktivierung der Linie 52 auf dem groben Streckenverlauf (Innenstadt – Heepen – Am Alten Bauhof – Altenhagen Siedlung – Kafkastraße – Vinner Straße – Milser Straße (über Altenhagen Friedhof) – Milse) erfolgen kann. Gleichzeitig soll die Linie 33 erhalten werden, ggf. der Verlauf ab Milser Straße über Wolfsheide und Hellfeld optimiert werden.</p> <p>12. Die Verwaltung wird beauftragt, für den Fall der Einrichtung eines Gymnasiums in Jöllenbeck den Aufbau einer Tangentialverbindung Milse-Brake-Jöllenbeck vorzusehen.</p> <p>13. Die Verwaltung wird beauftragt, über Änderungen und Umsetzungen des NVP jährlich in der BV zu berichten.</p> <p>14. Die Verwaltung wird beauftragt, folgende Infrastrukturmaßnahmen an wichtigen Umsteigehaltestellen vorzusehen:</p>	<p>b. Digitale Fahrgastinformationen werden auch in Zukunft an bedeutenden Haltestellen aufgestellt, insbesondere an Verknüpfungshaltestellen. Entsprechende Vorgaben sind im NVP zu finden.</p> <p>c. Der 3. NVP der Stadt Bielefeld ist ein Rahmenplan für die Entwicklung des ÖPNV (Bus und Stadtbahn) in Bielefeld. Der SPNV ist somit nicht Bestandteil dieses NVP. Entsprechende Vorgaben enthält der NVP des NWL.</p> <p>Im 3. NVP wurde der Verlauf der Linie 30 entsprechend angepasst. Mit der Verbindung Brake – Baumheide – Heepen Mitte wird auch zukünftig eine Direktverbindung zwischen Brake und Heepen Mitte vorgesehen. Dementsprechend wurde die Linie 35 auf die Verbindung Heepen Mitte – Stieghorst – Sennestadt verkürzt. Über die Stadtbahnhaltestelle Milse ist auch weiterhin eine Umstiegsverbindung zwischen Brake und Heepen über Altenhagen im NVP enthalten (Linien 51 und 21). Damit wird dem Vorschlag der Bezirksvertretung entsprochen.</p> <p>Eine Direktverbindung zwischen der Innenstadt und Altenhagen über Heepen kann durch die Verlängerung der Linie 21 ab Heepen bis zur Stadtbahnhaltestelle Milse realisiert werden. Zwischen Heepen, Altenhagen und Milse wird der Verlauf der Linie 33 komplett übernommen. Deshalb ist im aktualisierten NVP die Linie 33 nicht mehr vorhanden. Ab Heepen Mitte wird durch die Linie 21 die Relation Am Alten Bauhof – Altenhagener Straße – Kafkastraße – Vinner Straße – Hellfeld – Wolfsheide – Milser Straße – Römerstraße – Elverdisser Straße – Hebridenstraße – Milse Stadtbahn bedient. Die Haltestelle Altenhagen Friedhof wird durch die Linie 352 bedient und befindet sich außerdem im Einzugsbereich der Endhaltestelle Altenhagen der Linie 2. Die Linie 52, mit einem Fahrtenpaar an Schultagen, dient ausschließlich dem Schulverkehr und entspricht der verlängerten Linie 21. Mit diesem Verkehrskonzept wird dem Vorschlag der Bezirksvertretung Heepen nach einer Direktverbindung Innenstadt – Altenhagen entsprochen.</p> <p>Derzeit besteht mit der nur an Schultagen eingesetzten Linie 251 eine Verbindung zwischen Milse, Brake und der Realschule Jöllenbeck. Die Fahrten sind auf die Schulzeiten abgestimmt. Bei steigender Nachfrage ist eine Erweiterung des Angebotes möglich.</p> <p>Alle Änderungen bzw. Fortschreibungen des NVP werden allen Bezirksvertretungen zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt. Das gilt auch für die Umsetzung einzelner Maßnahmenpakete.</p>
---	---

<p>a Toiletten für ÖPNV-Kunden</p> <p>b Fahrradabstellboxen</p> <p>Darüber hinaus soll das Car-Sharing Angebot im Stadtbezirk Heepen ausgeweitet werden.</p>	<p>a. Zur Steigerung der Kundenfreundlichkeit wird die Ausstattung bedeutender Haltestellen mit Kunden-Toiletten empfohlen. Im NVP werden jedoch keine konkreten Standorte genannt.</p> <p>b. Im NVP wird die Ausstattung wichtiger Haltestellen mit multimodalen Angeboten (u.a. auch Fahrradabstellanlagen) empfohlen.</p> <p>Zur Ausweitung dieser Angebote, einschließlich des Car-Sharings, enthält der NVP allgemeine Hinweise und Handlungsempfehlungen. Detailliertere Angaben sind dem Gutachten zu Mobilitätsstationen zu entnehmen.</p>
--	--

BV Senne, 18.11.2021, TOP 9, Dr.-Nr. 2581/2020-2025

Anmerkungen und Anregungen	Stellungnahmen
<p>Die Bezirksvertretung beschließt, dass die RB 74 der Nordwestbahn im dritten Nahverkehrsplan eine angemessene Berücksichtigung erfahren soll. Das Kapitel 1 des NVP ist entsprechend zu überarbeiten. Die Bedeutung für den Nahverkehr der Bahnhöfe Bielefeld-Senne und Bielefeld-Windelsbleiche, sowie der RB 74 als Verbindungsstrecke des Ortsteils Senne mit den Ortsteilen Brackwede, Mitte und Sennestadt ist entsprechend zu würdigen und zu optimieren. Insbesondere soll darauf hingewirkt werden, dass tagsüber bis Mitternacht durchgängig ein Halbstundentakt eingeführt wird.</p> <p>Zudem soll die Linie 36 durch den Ortsteil Windflöte geführt werden.</p>	<p>Der 3. NVP der Stadt Bielefeld ist ein Rahmenplan für die Entwicklung des ÖPNV (Bus und Stadtbahn) in Bielefeld. Der SPNV ist somit nicht Bestandteil dieses NVP. Entsprechende Vorgaben enthält der NVP des NWL. Daher werden im NVP der Stadt Bielefeld hierzu keine weiteren Ausführungen und Vorgaben aufgenommen.</p> <p>Im NVP ist die Erschließung des Ortsteils Windflöte durch die Linien 49, 94 und 294 vorgesehen. Mit der Linie 49 wird eine Verbindung zur Stadtbahnhaltestelle Rosenhöhe und mit den Linien 94 und 294 zum Brackweder Zentrum (Haltestellen Brackwede Kirche und Normannenstraße) hergestellt. Durch Überlagerung dieser Linien entsteht im Zielkonzept tagsüber ein 10-Minuten-Takt. Damit wird eine attraktive und direkte Verbindung zwischen Brackwede und Windflöte geschaffen.</p>

BV Stieghorst, 24.02.2022, TOP 13, Dr.-Nr. 2581/2020-2025

Anmerkungen und Anregungen	Stellungnahmen
<p>1. Die Bezirksvertretung beschließt:</p> <p>a. Die beschlossenen Maßnahmen der Bezirksvertretung für eine Verbesserung (Taktzeiten, Betriebszeiten) des ÖPNV (Anbindung „Auf dem Busch“, Anton, etc.) sind umzusetzen. Der Bezirksvertretung wird ein detaillierter Zeitplan der Maßnahmen zeitnah vorgestellt.</p>	<p>a. Der Nahverkehrsplan dient als Rahmenplan für die Entwicklung des ÖPNV (Bus und Stadtbahn) in Bielefeld. Darin werden die zukünftigen Maßnahmen festgelegt. Alle Änderungen bzw. Fortschreibungen des NVP werden vor der Umsetzung allen Bezirksvertretungen zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt. Eine vom Gutachter des NVP vorgeschlagene zeitliche Perspektive der Umsetzung einzelner Maßnahmenpakete ist im Textband Kap. 9 "Umsetzungsstrategie Visionsszenario" und im Anlagenband Kap. 3</p>

<p>b. Im Stadtbezirk Stieghorst wird die Erweiterung um neue Verkehrsformen (On Demand, Anton, Leihfahrradsysteme, Ride-Sharing) und hybride Systeme geprüft und in der zweiten Jahreshälfte vorgestellt.</p> <p>c. Die Digitalangebote werden erweitert und eine Verbesserung der Kundeninformationen u. a. bei Verspätungen, Umleitungen und Ausfällen auf Plattformen den Nutzern angeboten.</p> <p>d. Das ÖPNV-Angebot in die Nachbarkreise wird, insbesondere am Abend und der Nacht, verbessert.</p> <p>e. Eine Strategie für den Schienengebundenen Verkehr durch die Optimierung von vorhandenen Haltestellen (Ubbedissen) sowie von weiteren Haltestellen (Hillegossen, etc.) wird entwickelt.</p> <p>f. Die Entwicklung des Nachtverkehrs (Taktzeiten) ist gesondert für das Wochenende sowie werktags zu betrachten und der Bezirksvertretung vorzustellen.</p> <p>g. Mobiel wird beauftragt zu prüfen in den Randzeiten kleinere Busse einzusetzen.</p>	<p>“Visionsszenario - Maßnahmen im Stadtbahn- und Busnetz“ enthalten. Die tatsächliche Umsetzung ist maßgeblich von der Beschlussfassung der politischen Gremien und der Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Ressourcen abhängig.</p> <p>Die Ausweitung des Fahrplanangebotes für das Wohngebiet Auf dem Busch mit der Einführung eines 30-Minuten-Taktes Montag-Freitag tagsüber (Linien 32 und 131) erfolgte bereits am 01.08.2021. Ab 07.08.2023 wird das Gebiet täglich auch in der Schwachverkehrszeit (SVZ) mit den Linien 32 und 369 bedient.</p> <p>b. Die Einführung neuer Verkehrsformern, insbesondere On-Demand, wird derzeit untersucht. Sobald Ergebnisse vorliegen, wird die Bezirksvertretung informiert. Das Fahrradverleihsystem wurde bereits eingeführt.</p> <p>c. Eine Verbesserung der Kundeninformation und eine Erweiterung der Digitalangebote wird für das gesamte Stadtgebiet vorbereitet. Im Vorfeld der Umsetzung werden die Bezirksvertretungen informiert.</p> <p>d. Eine Ausweitung des Leistungsangebotes in die Nachbarkreise wird im NVP empfohlen. Die Umsetzung ist maßgeblich von der Abstimmung mit den Nachbar-Aufgabenträgern, der Beschlussfassung der politischen Gremien der Stadt Bielefeld und der Nachbar-Aufgabenträger sowie der Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Ressourcen abhängig.</p> <p>e. Der 3. NVP der Stadt Bielefeld ist ein Rahmenplan für die Entwicklung des ÖPNV (Bus und Stadtbahn) in Bielefeld. Der SPNV ist somit nicht Bestandteil dieses NVP. Entsprechende Vorgaben enthält der NVP des NWL. Daher werden im NVP der Stadt Bielefeld hierzu keine weiteren Ausführungen und Vorgaben aufgenommen. Allerdings werden Empfehlungen zur Optimierung des SPNV an den NWL weitergeleitet.</p> <p>f. Derzeit findet ein Nachtverkehr in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag statt. In Anbetracht des beauftragten Leistungsumfangs sind im NVP keine Angaben zum Nachtverkehr enthalten.</p> <p>g. Für den Einsatz in den Randzeiten wäre die Vorkhaltung weiterer Fahrzeuge notwendig, die dann hauptsächlich nur zu diesen Zeiten gebraucht würden. Die Anschaffung von Fahrzeugen nur für den Einsatz während weniger Stunden am Tag wird aus wirtschaftlichen Gründen nicht befürwortet.</p>
---	--

2. In die Erarbeitung des Nahverkehrsplanes sind die Pendler aus dem Umland sowie die Binnenverkehre gesondert zu berücksichtigen und der Bezirksvertretung detailliert vorzustellen.

Bei der Erstellung des NVP wurden im angewendeten Verkehrsmodell sowohl die Binnenverkehre als auch die Pendlerströme aus dem Umland berücksichtigt.