

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	17.09.2024	öffentlich
Finanz- und Personalausschuss	17.09.2024	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	19.12.2024	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)**Umsetzung von Maßnahmen des 3. Nahverkehrsplans: Frühverkehrsnetz am Wochenende****Betroffene Produktgruppe**

11.12.04

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Umsetzung 3. Nahverkehrsplan

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Auswirkungen auf den Ergebnisplan: im Jahr 2025 Kosten in Höhe von 370.000€ (im Haushalt bereits enthalten), jährliche Betriebsleistungen ab 2026 in Höhe von 850.000€/Jahr (im Haushalt 2026 ff. eingeplant)

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

Rat, 09.12.2021, TOP 25, Dr.-Nr. 2581/2020-2025, 3009/2020-2025
 StEA, 24.10.2023, TOP 8, Dr.-Nr. 6515/2020-2025
 FiPa, 21.11.2023, TOP 4, Dr.-Nr. 7160/2020-2025
 Rat, 14.12.2023, TOP 9.7, Dr.-Nr. 7185/2020-2025

Beschlussvorschlag:

Der Finanz- und Personalausschuss und der Stadtentwicklungsausschuss empfehlen vorbehaltlich der abschließenden Haushaltsberatung zum Haushalt 2025/26 und der Rat der Stadt Bielefeld beschließt die Umsetzung des Konzeptes zum Frühverkehr am Wochenende zum nächstmöglichen Zeitpunkt.

Begründung:

Der Rat der Stadt Bielefeld hat in seiner Sitzung am 09.12.2021, Dr.-Nr. 2581/2020-2025, die Umsetzung des 3. Nahverkehrsplans als sektoralen Rahmenplan beschlossen. Zusätzlich zu den Maßnahmen des Bündels 1, die zum Fahrplanwechsel am 07.08.2023 umgesetzt wurden, hat der Rat ergänzend die Prüfung der zeitlichen Umsetzbarkeit, der zusätzlichen Kosten und Belastungen für den städtischen Haushalt für die Maßnahme

- *Ein früherer Betriebsbeginn an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen auf allen Stadtbahnlinien und den Hauptbusrelationen*

beschlossen.

Gemäß Anforderungsprofil des Nahverkehrsplanes wurde ein entsprechender Vorschlag erarbeitet (StEA Vorlage 6515/2020-2025), der den Grundtakt des Tagesnetzes (15-Minutentakt) auf allen Stadtbahnlinien und Hauptbuslinien am Wochenende auf 05:00 Uhr vorzieht. Damit würde das Nachtnetz direkt vom Tagesnetz - ohne Anpassung der Linienwege - abgelöst. Um das vorherige Frühverkehrsnetz – mit abweichenden Linienwegen – vollständig abzulösen, wurden auch die Sekundärbuslinien (24, 32/34, 51, 94, 123, 128, 155 und 369) integriert und zum größten Teil im 30-Minutentakt geplant.

Im Dezember 2023 wurde die Maßnahme „Fahrplanverbesserung und Synchronisierung der Linien 54/56/154 zum Stadtbahntakt“ beschlossen und finanzielle Mittel für 2024 bereitgestellt. Zudem wurden ab 2025 finanzielle Mittel für den früheren Betriebsbeginn bereitgestellt.

In der Sitzung des Finanz- und Personalausschuss am 21.11.2023 mit Drucksachenummer 7160/2020-2025 wurde hinsichtlich des früheren Betriebsbeginns beschlossen:

„Es soll geprüft werden, wie mit diesen zusätzlichen Mitteln ab 2025 aufbauend kostengünstigere Varianten der Punkte b-d (Taktverdichtung in den Morgenstunden am Wochenende) Angebotskonzepte unterhalb des jetzigen Grundtaktes angeboten werden können. Diese sind dem zuständigen Fachausschuss zeitnah vorzustellen.“

In Abstimmung mit dem Amt für Verkehr hat moBiel ein Konzept entworfen, welches einen Grundtakt auf den Hauptrelationen im Tagesverkehr von 30 Minuten ab ca. 05:00 Uhr an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen bietet. Dieses Konzept liegt in der Taktichte unterhalb des bestehenden 15-Minuten-Taktes des heutigen Abendverkehrs, stellt eine Taktverdichtung gegenüber dem heutigen Angebot im Frühverkehr am frühen Samstag- und Sonntagmorgen dar, ist am bestehenden Tagesverkehrsnetz orientiert und kann auch zu anderen Anlässen (Heiligabend etc.) angewendet werden.

Maßnahmenbeschreibung:

Für die Erstellung eines Angebotskonzeptes unterhalb des jetzigen Grundtaktes (15-Minutentakt) wurde sich auf die heutigen Hauptrelationen im Tagesverkehr konzentriert: Dies beinhaltet alle Stadtbahnlinien und Buslinien, welche im 10-Minutentakt verkehren sowie die Buslinien, die zum größten Teil drei Fahrten / Stunde auf ihrer Hauptachse aufweisen. Zusätzlich ist ein Kriterium bei Buslinien, die lediglich einen 20-bzw- 30-Minutentakt fahren, ob es ein bestehendes Abendverkehrsangebot gibt. Buslinien mit Angebot zu den Schwachlastzeiten wurden für das Frühverkehrskonzept weitgehend mit aufgenommen.

In dem neuen Frühverkehrskonzept sollen die Hauptrelationen und somit Aufkommensschwerpunkte im Tagesverkehr mit gradlinigen und direkten Linienwegen abgebildet werden. Die Liniennummerierung erfolgt auf Grundlage der heute dort im Tagesverkehr fahrenden Linien. Bei einigen Buslinien gibt es Abweichungen zur Route im Tagesverkehr, welche in der folgenden Beschreibung begründet werden. Des Weiteren wird eine neue Linie eingeführt.

Als Grundlage wird ein Teil-Rendezvous am Jahnplatz mit den Stadtbahnlinien im 30-Minutentakt und Umsteigemöglichkeiten auf die verkehrenden Buslinien angenommen. Da nicht alle vier Stadtbahnlinien gleichzeitig im Jahnplatz halten können, wird es ein um 15 Minuten versetztes „Teil-Rendezvous“ geben. Es können sich dann beispielsweise die Linien 1 und 2 in Richtung Süden dort zu den Minuten 00 und 30 mit den Linien 3 und 4 in Richtung Norden treffen. Zu den Minuten 15 und 45 würden sich die Linien 1 und 2 in Richtung Norden mit den Linien 3 und 4 in Richtung Süden treffen. Es wird immer eine Verweildauer von etwa 5 Minuten am Jahnplatz für die Umsteigeoptionen angenommen, da parallel die Buslinien 22, 24, 26 und die neue Linie 153 ab Jahnplatz fahren. Übrige verkehrende Buslinien werden an Stadtbahnhaltestellen mit den jeweiligen Linien verknüpft.

Grundsätzlich wird in dem Konzept von einem Betriebsbeginn ab ca. 05:00 Uhr am Wochenende und an Feiertagen auf den betreffenden Linien ausgegangen. Das reguläre Angebot im Tagesverkehr wird dann wie bereits heute Samstag ab ca. 07:00 Uhr und Sonn- und Feiertag ab ca. 09:00 Uhr einsetzen und die Linien werden nur im Stadtgebiet Bielefeld verkehren (nicht ins Umland). Das neue Konzept ersetzt damit das als verkürztes Nachbusnetz entwickelte, bestehende Frühverkehrsnetz.

Auf der Grafik im Anhang ist das im Konzept enthaltene Liniennetz zu sehen.

Genauere Erläuterungen mit Linienrouten, Takt, Begründung zur Linienführung (u.a. Abweichung regulärer Linienweg) sind in der darauffolgenden Tabelle zu finden.

Linie	Linienroute	Takt	Beschreibung (Abweichung regulärer Linienweg)
1	Senne-Brackwede – Adenauerplatz – Jahnplatz – Hbf – Schildesche	30	regulärer Linienweg
2	Sieker – Jahnplatz – Hbf – Baumheide – Milse – Altenhagen	30	regulärer Linienweg
3	Rathaus – Jahnplatz – Hbf – Babenhausen Süd	30	regulärer Linienweg bis Rathaus wie Spätverkehr
4	Stieghorst – Sieker Mitte – Jahnplatz – Hbf – Universität – Lohmannshof	30	regulärer Linienweg
22	Heepen – Lohbreite – Jahnplatz – Kunsthalle – Quelle	30	größtenteils Linienverlauf Linie 22: - Abweichungen in Heepen zur Erschließung des Gebietes Oldentruper Straße, Potsdamer Straße und Heeperholz - Abweichungen in Quelle zur Erschließung des Gebietes rund um die Carl-Severing-Straße/ Marienfelder Straße/ Queller Straße
24	Jahnplatz – Tierpark – Kirchdornberg – Dornberg – Lohmannshof	60	Linienverlauf im Westast wie Linie 24: - Weiterführung bis Lohmannshof zur Anbindung des Teilabschnittes Wertherstraße, Zehlendorfer Damm der Linie 57 (Wertherstraße, Zehlendorfer Damm) (ohne Fahrzeugmehrbedarf zeitlich möglich) - keine Bedienung Ostast, da hier auch keine Bedienung im Abendverkehr
26/ 57	26: Heepen – Radrennbahn – Bleichstraße – Jahnplatz – Am Brodhagen – Dürerstraße 57: Dürerstraße – Babenhausen - Dornberg Bürgerzentrum	30	größtenteils Linienverlauf 26 wie Tagesverkehr: - Endpunkt "Am Alten Bauhof" (statt Hassebrock), da dort bessere Pausenmöglichkeit und ggf. betriebliche Verknüpfung mit Linie 22 möglich - ab Dürerstraße weiterführen als Linie 57, um Gebiet rund um Babenhauser Straße und Dornberg Zentrum anzubinden

28	Bethel – Gadderbaum – Brackwede – Ummeln	60	- Linienführung ab Bethel (statt Jahnplatz): Stadtbahnverknüpfung zur Linie 1 und bessere Wendezeiten - Erschließung in Brackwede: entlang Uthmannstraße/ Kuhlbrocksiedlung (ähnlich wie Linie 128): hier im Tagesverkehr auch häufigere Bedienung als im Süden von Brackwede (wie Linie 28) - direkte Verbindung Ummeln – Bethel
32	Sieker – Hillegossen – Stieghorst	60	- Führung ab Hillegossen bis Stieghorst, da im Tagesverkehr häufigere Bedienung als bis Auf dem Busch, geringe Fahrgastzahlen in diesem Bereich und perspektivisch zukünftiges Konzept mit Stadtbahn Hillegossen berücksichtigt (Sieker - Stieghorst) - Bedienung Lipper Hellweg, da 20-Minutentaktachse im Tagesverkehr -Verknüpfung mit zwei Stadtbahnlinien (SIE, STZ)
94	Brackwede Bahnhof – Senne – Windflöte/ Vormbrock	30	größtenteils Linienverlauf Linie 94: - ab Brackwede Bahnhof (Führung über Stadtring bis Senner Straße) - ab hier geplante Führung wie im Nahverkehrsplan der Linie 94 bis Vormbrock
135	Senne – Buschkamp – Sennestadt	30	größtenteils Linienverlauf Linie 135: - keine Bedienung Rheinallee: Orientierung Verlauf zukünftige Stadtbahntrasse
138	Stieghorst – Hillegossen – Ubbedissen (Pyrmonter Straße, kurzer Linienweg)	30	regulärer Linienweg
154	Babenhausen Süd – Theesen – Jöllenbeck – Oberlohmannshof	30	regulärer Linienweg
155	Schildesche – Vilsendorf – Jöllenbeck Nagelsholz	30	regulärer Linienweg
153	Jahnplatz – Obersee – Brake Marktplatz	60	neue Linie: - Verbindung Jahnplatz mit Gebiet rund um Engersche Straße und mit Brake - Führung in Brake über Fehmarnstraße, Glücksstädter Straße, Lämmkenstatt nach Brake Marktplatz; zurück über Braker Straße und Fehmarnstraße

Den zuvor dargestellten Linienrouten ist zu entnehmen, dass der Fokus auf der Abbildung der Hauptrelationen im Tagesverkehr liegt, womit hier wichtige Ziele enthalten sind. Die Vorteile des neuen Konzeptes liegen insbesondere in der Wiedererkennbarkeit des Tagesnetzes sowie in einem dichteren und verständlicheren Angebot auf den nachfragestarken Hauptachsen.

Die analysierten Fahrgastzahlen spiegeln sich in den Hauptachsen wieder: Aktuell sind die meisten Fahrgäste u.a. auf den heutigen Frühbuslinien N4 (Bereich Heepen), N5 (entlang der Detmolder Straße), N6 (entlang der Artur-Ladebeck-Straße und Brackweder Straße), N1 (entlang

Stapenhorststraße/ Kurt-Schumacher-Straße), N2 (rund um die Jöllenbecker Straße) und N3 (rund um die Beckhausstraße bis Schildesche) unterwegs. Diese Achsen werden auch im neuen Konzept angebunden und bedient.

Es gibt einige Gebiete, die zukünftig nicht mehr im Frühverkehr direkt im Linienverkehr mit Bussen bedient werden. Dies lässt sich durch die geringe Nachfrage oder der noch nahegelegenen, alternativen Anbindung begründen:

- Brake:
Das Gebiet Husumer Straße würde auf Grund geringer Ein- und Aussteigerzahlen sowie der noch nah liegenden Haltestellen rund um die Glücksstädter Straße und Lämmkenstatt nicht mehr bedient werden.
- Der Entfall der Anbindung von Blackenfeld (N3), südlicher Teil Brackwede zwischen Vormbrock und Akazienstraße (N7) und dem Gebiet rund um Auf dem Busch (N5) lässt sich aufgrund des Entfalls von nur wenigen Haltestellen und nur wenig Nachfrage herleiten.
- Sennestadt:
Entfall weniger Haltestellen in der Rheinallee auf der heutigen N6, jedoch fußläufig gut erreichbare, bediente Haltestellen.
- Ubbedissen (nördliche Pyrmonter Straße, Dingerdissen):
Entfall einiger Haltestellen, jedoch die meisten Ein-/ Aussteiger bis Bollstraße/Linnenstraße (Fußweg ca. ein Kilometer).
- Altenhagen:
Keine direkte Anbindung eines Teils von Altenhagen;
Erschließung erfolgt noch durch die Linie 2 rund um die Haltestellen „Altenhagen“ und „Buschbachtal“,
nur die Haltestelle „Altenhagen Siedlung“ (heute im Frühverkehr der N4 bedient) ist nicht bedient, jedoch gibt es dort nur sehr geringe Nachfrage.
- Baumheide/ Heepen:
Entfall des Bereiches südlich der Stadtbahnhaltestelle Baumheide bis Heepen aus der Frühverkehrsbedienung, jedoch sind die Haltestellen Baumheide (Linie 2) oder Tieplatz (Linie 26) noch fußläufig erreichbar.
- Im erweiterten Einzugsgebiet Schildesche:
Entfall von Haltestellen im Verlauf des Linienweges der N3 in Schildesche, welche jedoch noch im Einzugsbereich der Linie 1 liegen
- Otto-Brenner-Straße (heutige N9):
Erschließung durch die Linie 4 bzw. Linie 22.

Zudem gibt es neu erschlossene und angebundene Gebiete, wie zum Beispiel entlang des Lipper Hellwegs, wo bereits heute ein Angebot zu den Schwachlastzeiten vorhanden ist. In Babenhausen entlang der Babenhauser Straße lässt sich das Gebiet mit der Linie 26 verknüpfen und ist daher realisierbar. Die vollständige Erschließung von Quelle (über die Marienfelder Straße) ist ebenfalls umsetzbar. Zudem werden mit dem Konzept alle Stadtbahnäste und die dort gelegenen Gebiete direkt angebunden.

Für nicht bediente Gebiete und jene, welche nicht fußläufig zu den bedienten Haltestellen liegen, ist die Prüfung z.B. eines On-Demand-Angebotes möglich. Dies wurde bei den ermittelten Kosten aber noch nicht berücksichtigt.

Grundsätzlich ist das Konzept auf Sonderverkehre, z.B. Heiligabend und Silvester, anwendbar. Dafür gibt es seit vielen Jahren Angebote, welche nur an diesen Tagen existieren.

Für das vorgestellte Konzept ist mit Zusatz-Kosten von ca. 850.000 €/Jahr zu rechnen. Ebenso ist für den Mehraufwand an Fahrpersonal (Schulung/Organisation durch Neueinstellungen) ein einmaliger Mehrbetrag von ca. 160.000 € notwendig. Damit liegen die Kosten innerhalb der gebildeten Haushaltspositionen für die Umsetzung des Frühverkehrs am Wochenende. Die vorgestellten Maßnahmen sind in den aktuellen und mittelfristigen Haushaltsansätzen abgebildet, unterliegen jedoch den endgültigen Beschlüssen zum Haushalt 2025/26.

Es ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht auszuschließen bzw. in der Prüfung, inwieweit zusätzliche Kosten durch Mehr-Aufwendungen u.a. für Personal zur Besetzung der Verkehrszentrale (Stellwerkbedienung/Besetzung Leitstelle; mit früherem Betriebsbeginn auch frühzeitigere Besetzung notwendig) sowie für das Kuppeln der Stadtbahnen entstehen. Mögliche einmalige Kosten können weiterhin für die Anpassung der Tunnelinfrastruktur entstehen (Signaltechnik, Bahnsteige, Anzeigen/Ansagen etc.) und können aktuell noch nicht verbindlich abgeschätzt werden. Somit sind diese Kosten noch nicht in den o.g. Kosten enthalten und müssen bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt mit aufgenommen werden.

Fazit/ Empfehlung:

Mit dem vorliegenden Konzept wurde dem Beschluss vom 21.11.2023, Angebotskonzepte für kostengünstigere Varianten für eine Taktverdichtung in den Morgenstunden am Wochenende unterhalb des jetzigen Grundtaktes zu entwickeln, nachgekommen.

Da dieses Konzept wesentlich günstiger ist als das Konzept aus den vorherigen Beratungen (Betriebsbeginn ab ca. 5 Uhr an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen auf allen Stadtbahnlinien, den Hauptbuslinien und den Sekundärbuslinien) wird die Umsetzung empfohlen. Für die Kundschaft würde sich die Verständlichkeit des Angebotes langfristig erleichtern und verbessern, da die Liniennummern am Tagesverkehr orientiert sind (u.a. durch den Wegfall des „N“ für NachtBus in der Bezeichnung). Ferner wird der Übergang vom Frühverkehr zum regulären Betrieb erleichtert.

Nach politischem Beschluss/Beauftragung kann das neue Frühverkehrskonzept nach bis zu 15 Monaten umgesetzt werden. Der genaue Umsetzungszeitpunkt wird nach dem politischen Beschluss zwischen moBiel und Amt für Verkehr abgestimmt.

Beigeordneter

Adamski