

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	20.03.2025	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	25.03.2025	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Standortfestlegung und Umzug Fernbushaltestelle

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 – Öffentliche Verkehrsfläche

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030, hier: Stärkung und Förderung des Umweltverbundes in einem vernetzten Verkehrssystem

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

keine

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

Stadtentwicklungsausschuss, 03.12.2019, TOP 19 (DS 9766/2014-2020)
 Stadtentwicklungsausschuss, 09.06.2020, TOP 17 (DS 11078/2014-2020)
 Stadtentwicklungsausschuss, 05.03.2024, TOP 9 (DS 7410/2020-2025)
 Stadtentwicklungsausschuss, 14.05.2024, TOP 4.5 (DS 7534/2020-2025)

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

- 1. Die Realisierung der Fernbushaltestelle an der Joseph-Massolle-Straße erfolgt entsprechend der von der Verwaltung vorgeschlagenen Planungsvariante 2 als Arbeitsgrundlage.**
- 2. Die Verwaltung wird damit beauftragt, die für den Umzug der Fernbushaltestelle erforderlichen Schritte einzuleiten und den Umzug umzusetzen.**

Begründung:

Ausgangslage

Die Bezirksvertretungen Brackwede und Mitte sowie der Stadtentwicklungsausschuss haben in ihren Sitzungen im Mai und Juni 2024 die Verlegung der Fernbushaltestelle vom Bahnhof Brackwede (Eisenbahnstraße) an den Hauptbahnhof (Joseph-Massolle-Straße) beschlossen (s. DS 7534/2020-2025).

Die Verwaltung wurde in diesem Zusammenhang damit beauftragt, die Planungen für die Fernbushaltestelle an der Joseph-Massolle-Straße weiter auszuarbeiten und in diesem Kontext auch Konzepte für den Hol- und Bringverkehr, den Busnotverkehr (BNV)¹ und Schienenersatzverkehr (SEV)² sowie zur Haltestelleninfrastruktur zu erarbeiten.

Ziel der Verlegung der Fernbushaltestelle an den Hauptbahnhof ist es, das Verkehrsmittel Fernbus noch besser in das städtische Verkehrssystem zu integrieren und eine bessere Erreichbarkeit des Fernbusses aus der Innenstadt zu schaffen, insbesondere für Anreisende mit dem Umweltverbund (öffentlicher Personennahverkehr [ÖPNV], Fahrrad, zu Fuß). Ferner können Bring- und Holverkehre zum und vom Fernbus, die zum Bahnhof Brackwede aktuell oftmals mit dem Pkw abgewickelt werden, am zentralen Standort am Hauptbahnhof voraussichtlich deutlich reduziert werden. Insgesamt soll somit eine Attraktivitätssteigerung und eine Förderung der Nutzung des Fernbusses als Teil des Umweltverbundes erreicht und der Hauptbahnhof als zentraler Mobilitätsknoten der Stadt weiter gestärkt werden.

Planungsvarianten

Zur Anzahl der zukünftig benötigten Haltepositionen für Fernbusse sowie für den Busnot- und Schienenersatzverkehr hat sich die Verwaltung im Zuge der Planungen mit allen relevanten Akteuren (NWL, Deutsche Bahn, moBiel, Flixbus) abgestimmt. Als Ergebnis sind für Fernbusse drei Haltepositionen und für Ersatz- und Sonderbusse zwei Haltepositionen (plus eine Warteposition) geplant.

Ferner fanden Abstimmungen mit der an der Nowgorodstraße ansässigen Handwerkskammer Ostwestfalen-Lippe zu Bielefeld statt. Diese hat der Verwaltung in ihrer anschließenden schriftlichen Stellungnahme bestätigt, dass seitens der Handwerkskammer keine grundsätzlichen Bedenken zu den Fernbusplanungen bestehen.

Auf Basis dessen sowie des politischen Beschlusses aus 2024 wurden vom Amt für Verkehr zwei Planungsvarianten zur Fernbushaltestelle an der Joseph-Massolle-Straße erarbeitet:

- Variante 1: Fernbushaltestelle auf Höhe des Parkhauses (vgl. Anlage 1)
- Variante 2: Fernbushaltestelle auf Höhe des Ishara (vgl. Anlage 2)

Gemeinsamkeiten beider Planungsvarianten

Im Folgenden werden die zur Realisierung der Fernbushaltestelle umzusetzenden Maßnahmen vorgestellt, die in beiden Planungsvarianten identisch sind.

Im gesamten Abschnitt zwischen den beiden Kreisverkehren soll in der Joseph-Massolle-Straße Tempo 30 angeordnet werden. Ziel ist eine Erhöhung und Gewährleistung der Verkehrssicherheit, auch vor dem Hintergrund einer mit der Fernbushaltestelle zu erwartenden erhöhten Anzahl querender Fußgänger.

¹ BNV: Ersatzbusverkehr, der kurzfristig aufgrund ungeplanter, nicht vorhersehbarer Betriebsunterbrechungen einer Bahnstrecke eingerichtet wird (bspw. wegen Unfällen, Fahrzeugausfällen, Oberleitungsschäden, Personalmangel)

² SEV: Ersatzbusverkehr, der aufgrund geplanter, vorher absehbarer Betriebsunterbrechungen eingerichtet wird (bspw. bei Baumaßnahmen auf einer Bahnstrecke)

Die derzeit am Bahnhofsausgang vorhandenen sechs Taxi-Stellplätze werden zukünftig nur temporär (täglich zwischen 20:00 Uhr und 6:00 Uhr) als Taxi-Stellplätze ausgewiesen. Als Ersatz für die tagsüber entfallenden Taxi-Stellplätze werden gegenüberliegend (im Bereich der Parkhaus-Einfahrt) drei neue Taxi-Stellplätze als Wartepositionen geschaffen. Diese Neuorganisation der Taxistellplätze ist das Ergebnis verschiedener vom Amt für Verkehr durchgeführter Erhebungen vor Ort, die einen Bedarf für Taxistellplätze an der Joseph-Massolle-Straße v.a. für die späten Abend- und Nachtstunden nachgewiesen haben.

Zukünftig werden die aktuell für Taxen ausgewiesenen sechs Stellplätze tagsüber (6:00 bis 20:00 Uhr) als Kiss+Ride-Stellplätze ausgewiesen. Da außerdem auch die aktuell bereits vorhandenen sechs Kurzzeitparkplätze unverändert bestehen bleiben, stehen tagsüber zukünftig insgesamt 12 Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr zur Verfügung. Damit wird dem durch den Fernbushalt erhöhten Bedarf Rechnung getragen.

Aufgrund des bereits jetzt hohen Bedarfs für Fahrradabstellanlagen auf der westlichen Seite des Hauptbahnhofs, der zu erwartenden zunehmenden Nachfrage durch Fernbusreisende sowie zur Sortierung der Fahrradabstellung (Vermeidung „Wildparker“) sollen die zwischen Taxi-Stellplätzen und Gleisanlage bereits vorhandenen überdachten Fahrradabstellanlagen im Zuge der Einrichtung der Fernbushaltestelle erweitert und so die Kapazität erhöht werden. Die vorhandenen 36 Anlehnbügel (= 72 Fahrradstellplätze) werden durch sog. Doppelstockparker mit einer Kapazität für ca. 120 Fahrräder ersetzt, sodass die Kapazität insgesamt um ca. 50 Fahrradstellplätze erhöht wird. Die Überdachung wird hierfür entsprechend angepasst.

Die unmittelbar nördlich der Kiss+Ride-Stellplätze auf beiden Fahrbahnseiten vorhandene Bushaltestelle (Buskap), an der fahrplanmäßig aktuell die Linien N3 und S15 halten, bleibt in beiden Varianten unverändert bestehen.

Die auf Höhe des Ishara an der westlichen Fahrbahnseite aktuell bereits vorhandene Bushaltestelle für Schulbusse (in den Plänen gelb dargestellt) steht auch zukünftig Schulbussen (= Hol- und Bringfahrten zum Schwimmunterricht) zur Verfügung. Die unmittelbar nördlich anschließende Busposition (in den Plänen violett dargestellt) wird als Warteposition für Busse ausgewiesen, bspw. für wartende Schulbusse, Busnotverkehr, Sonderbusse, Busse von moBiel. Um zukünftig auch Gelenkbussen eine Anfahrt dieser Warteposition im Sinne der Barrierefreiheit zu ermöglichen, wird die Bordsteinführung, wie in den Plänen dargestellt in geringem Umfang angepasst. Die in den Plänen eingezeichnete veränderte Beschilderung führt in diesem Abschnitt nicht zu einer Änderung der aktuellen Nutzung.

Die Haltepositionen für Fernbusse befinden sich in beiden Planungsvarianten in den an der östlichen Fahrbahnseite bereits vorhandenen Busbuchten. Um beim Be- und Entladen der Fernbusse Konflikte mit den auf der unmittelbar angrenzenden Fahrbahn fahrenden Kraftfahrzeugen zu vermeiden, wird in sämtliche neu auszustellende Buslinienkonzessionen ein Linksladeverbot aufgenommen, das von den Fernbusbetreibern verpflichtend umzusetzen ist.

Die Unterschiede beider Planungsvarianten betreffen im Wesentlichen die Anordnung der Bushaltepositionen. Sie werden im Folgenden dargestellt.

Planungsvariante 1

Die Variante 1 sieht vor, die drei Fernbushaltepositionen in unmittelbarer Nähe zum rückseitigen Ausgang des Hauptbahnhofs, d.h. dem Parkhaus gegenüber, einzurichten (in den Plänen grün dargestellt). Hierdurch wird eine optimale Verknüpfung zwischen den im Linienbetrieb verkehrenden Fernbus- und Schienenverkehren erreicht.

Zur Gewährleistung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs in und aus dem Fernbus sowie zum Ermöglichen eines störungsfreien Be- und Entladevorgangs der Fernbusse werden die im Bereich des Fernbushaltes aktuell am Fahrbahnrand vorhandenen Fahrgastunterstände zurückgebaut, in Richtung der Gleise versetzt und in dem Zusammenhang – zur Verbesserung der

Aufenthaltsqualität für die wartenden Fernbusfahrgäste – durch größere Modelle (7,5m x 2,0m) ersetzt (aktuell: 4,0m x 1,5m). Hierdurch entfallen insgesamt sieben Anlehnbügel für Fahrräder (d.h. 14 Stellplätze).

Die Neuschaffung weiterer Haltestelleninfrastruktur ist in dieser Variante aufgrund der räumlichen Nähe zur Infrastruktur im Hauptbahnhof nicht erforderlich. So besteht hier eine attraktive, da räumlich nahe Möglichkeit zur Mitnutzung der im Bahnhof vorhandenen Angebote und Dienstleistungen durch die Fernbusfahrgäste (u.a. Gastronomie, sanitäre Anlagen). Auch ist in dieser Variante aufgrund der Nähe zum Hauptbahnhof eine soziale Kontrolle auch in Tagesrandzeiten gewährleistet.

Die beiden Haltepositionen für den ungeplanten, kurzfristigen Busnotverkehr (BNV) werden in dieser Variante bei Bedarf an den Positionen in Richtung Kreisverkehr, gegenüber dem Ishara, eingerichtet (in den Plänen orange dargestellt). Der Fernbus verbleibt in diesem Fall unverändert in den Haltepositionen gegenüber dem Parkhaus.

Für den Fall eines geplant eingerichteten Schienenersatzverkehrs (SEV) sowie beim Einsatz von Fanbussen zur Schüco-Arena bei Heimspielen von Arminia Bielefeld werden die Haltepositionen für Fernbusse und Busnotverkehr getauscht. Der Schienenersatz- / Fanbusverkehr wird dann gegenüber dem Parkhaus abgewickelt, der Fernbusverkehr stattdessen auf Höhe des Ishara (wie in Variante 2). Eine Kommunikation und Beschilderung der veränderten Haltepositionen für den Fernbus erfolgt in diesen Fällen durch die Verwaltung an die Fernbusbetreiber. Der administrative Aufwand für die Verwaltung zur Organisation des SEV ist in dieser Variante daher vergleichsweise höher.

Planungsvariante 2

In Variante 2 werden die drei Fernbushaltepositionen dauerhaft gegenüber dem Ishara eingerichtet.

Zur Gewährleistung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs in und aus dem Fernbus sowie zum Ermöglichen eines störungsfreien Be- und Entladevorgangs der Fernbusse werden die im Bereich des Fernbushaltes aktuell am Fahrbahnrand vorhandenen Fahrgastunterstände zurückgebaut, in Richtung der Gleise versetzt und in dem Zusammenhang – zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die wartenden Fernbusfahrgäste – durch größere Modelle (7,5m x 2,0m) ersetzt (aktuell: 4,0m x 1,5m). In dieser Variante entfallen keine Fahrradbügel.

Die Einrichtung öffentlicher Toilettenanlagen im Bereich der Fernbushaltestelle gegenüber dem Ishara wurde durch das Amt für Verkehr und das Bauamt geprüft. Die investiven Kosten zur Errichtung der sanitären Anlagen lägen etwa im mittleren sechsstelligen Bereich, exkl. Betriebskosten für Unterhalt und Reinigung. Auch aufgrund dieser hohen Investitionskosten wurde sich in Abstimmung mit dem Bauamt dazu entschieden, die Fahrgäste zunächst durch zusätzlich installierte Wegweiser auf die im Hauptbahnhof vorhandenen sanitären Anlagen hinzuweisen. Parallel dazu erarbeitet das Bauamt derzeit ein Konzept zu Errichtung und Betrieb öffentlicher Toiletten im Stadtgebiet. Sobald dieses vorliegt, kann erneut geprüft werden, ob auch im Umfeld der Fernbushaltestelle WC-Anlagen im Rahmen des stadtweiten Konzeptes errichtet werden können.

Die beiden Haltepositionen für den ad hoc stattfindenden Busnotverkehr befinden sich gegenüber dem Parkhaus. Auch der geplante Schienenersatzverkehr sowie die Arminia-Fanbusse sollen in Variante 2 auf diesen Haltepositionen abgewickelt werden, sodass hierfür kein Tausch der Haltepositionen (zwischen Fernbus und Ersatzverkehr), wie in Variante 1, erforderlich ist. Daraus folgt, dass in Variante 2 die Haltepositionen gegenüber dem Parkhaus konstant den Ersatz- und Sonderbusverkehren zur Verfügung stehen, womit ein geringerer administrativer Aufwand einhergeht als mit Variante 1.

Gegenüberstellung der Planungsvarianten

Im Folgenden werden die Vor- und Nachteile der beiden Planungsvarianten vergleichend gegenübergestellt:

Tabelle 1: Vergleichende Gegenüberstellung der Planungsvarianten.

Legende: **positiv** / **mittel** / **negativ**

#	Kategorie	Variante 1	Variante 2
1	Verknüpfung Fernbus mit Schienenverkehr / Stadtbahn	Sehr gut, aufgrund räumlicher Nähe des Fernbusses zum Eingang des Hbf.	Gut, aber etwas größere Entfernung des Fernbushaltes zum Hbf. (ca. 150m)
2	Mitnutzung von Dienstleistungen & Infrastruktur im Hbf. (u.a. WC, Kiosk, Gastronomie)	Mitnutzung der Infrastruktur ist aufgrund der Nähe zum Hbf. sehr gut möglich. Schaffung ergänzender Infrastruktur für den Fernbushalt ist nicht erforderlich.	Mitnutzung der Infrastruktur möglich, aber wg. größerer Entfernung zum Hbf. weniger attraktiv. Errichtung von WC's wird i.R. gesamtstädtischer Strategie geprüft.
3	Realisierung und Zuverlässigkeit von Ersatz- und Sonderbusverkehr	Für geplanten SEV Tausch der Haltepositionen (Fernbus / SEV) erforderlich (inkl. Info von Busbetreibern und Fahrgästen) → hoher administrativer Aufwand → ggf. für Fahrgäste unklare Beschilderung	Stets möglich, ohne geänderte Beschilderung und Kommunikation von Haltestellen-Tausch → kein zusätzlicher administrativer Aufwand → eindeutige Beschilderung für Fahrgäste
4	Soziale Kontrolle	Aufgrund der Nähe zu Hbf. und Boulevard gute soziale Kontrolle, auch zu Tagesrandzeiten	Aufgrund größerer Entfernung zum Hbf. ist soziale Kontrolle und Sicherheit etwas eingeschränkt, besonders zu Tagesrandzeiten
5	Entfallende Fahrradbügel	7	0
6	Konflikt mit Rad- und Fußverkehr	Aufgrund Bündelung diverser Verkehre auf engem Raum (u.a. querende Zufußgehende im Bereich des Fernbushaltes) höheres Konfliktpotenzial	Verkehre werden entlang von Joseph-Massolle-Str. etwas entzerrt, entsprechend weniger Konfliktpotenzial mit Rad- und Fußverkehr
7	7.1 Kosten Varianten	ca. 65.000 €, abzgl. Zuschuss i.H.v. 30.000 € = 35.000 €	ca. 65.000 €, abzgl. Zuschuss i.H.v. 30.000 € = 35.000 €
	7.2 Kosten Fahrrad-Doppelstockparker	ca. 110.000 €, abzgl. Förderung i.H.v. 75.000 € = ca. 35.000 €	ca. 110.000 €, abzgl. Förderung i.H.v. 75.000 € = ca. 35.000 €
	Gesamtkosten	ca. 70.000 €	ca. 70.000 €

Wie in der Gegenüberstellung in Tabelle 1 zu sehen ist, haben beide Planungsvarianten jeweils Vor- und Nachteile. Nach fachlicher Abwägung der zentralen, oben genannten Argumente, empfiehlt das Amt für Verkehr die Umsetzung der Fernbushaltestelle gemäß Variante 2. Das Hauptargument für diese Variante ist die unveränderliche, dauerhaft eindeutige Beschilderung sämtlicher Bushaltepositionen, inkl. der Fernbuspositionen. Daraus resultieren deutliche operative und administrative Vorteile bei der Einrichtung von Ersatzbus- und Sonderbusverkehren sowie bei deren Auffindbarkeit durch die Fahrgäste (Punkt 3). Ferner sieht das Amt für Verkehr in dieser Variante ein deutlich geringeres Konfliktpotenzial zwischen Fernbusfahrgästen und Fuß- und Radverkehr (Punkt 6). Auch der NWL, die Deutsche Bahn AG, die Handwerkskammer sowie die städtische Straßenverkehrsbehörde haben sich für die Variante 2 ausgesprochen.

Die bei Variante 2 etwas nachteiligere Erreichbarkeit der Dienstleistungen im Hauptbahnhof (Punkt 2), insbesondere der sanitären Anlagen, soll in einem ersten Schritt durch neu installierte Wegweiser zum Hauptbahnhof im Bereich der Fernbushaltestelle aufgefangen werden. Mittelfristig wird die Situation vor Ort durch die Verwaltung beobachtet und seitens des Bauamts die Errichtung öffentlicher Toiletten in diesem Bereich im Zusammenhang mit dem derzeit entwickelten städtischen Gesamtkonzept geprüft.

Umsetzung und Finanzierung

Wie in Tabelle 1 dargestellt, liegen die Kosten zur Umsetzung variantenunabhängig bei etwa 65.000 € brutto. Fördermöglichkeiten bestehen für die Stadt nicht. Der Fernbusbetreiber Flixbus DACH GmbH hat dem Amt für Verkehr jedoch bereits eine Kostenbeteiligung am Umbau in Höhe von 30.000 € brutto zugesagt. Ferner wird Flixbus im Bereich der Fernbushaltestelle auf eigene Kosten eine dynamische Fahrgastinformationsanzeige (DFI) installieren, um die Attraktivität des Fernbusangebots in Bielefeld weiter zu erhöhen. Der Eigenanteil der Stadt für den Umbau liegt demnach bei etwa 35.000 €.

Die Kosten zur Erweiterung der überdachten Fahrradabstellanlagen durch den Einbau von sogenannten Doppelstockparkern belaufen sich voraussichtlich auf etwa 110.000 € brutto. Die Förderquote liegt abhängig vom Förderprogramm bei ca. 70%, sodass für die Stadt voraussichtlich ein Eigenanteil von rund 35.000 € brutto verbleibt.

Für die Gesamtmaßnahme liegt der Eigenanteil der Stadt damit bei ca. 70.000 € brutto.

Anlagen

1. Planungsvariante 1
2. Planungsvariante 2

Beigeordneter

Adamski