

Nahverkehrsplan- Maßnahmen & Frühverkehrskonzept Vorstellung, Vergleich & Empfehlung

07. Mai 2025, Leon Sutter, Isabelle Cuypers (moBiel GmbH)

Agenda

1. Hintergrund/Beschlusslage
2. Methodisches Vorgehen
3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen
 1. Frühverkehrskonzept
 2. Nahverkehrsplan-Maßnahmen
4. Gegenüberstellung
5. Empfehlung & Ausblick
6. Rückmeldungen zum Termin vom 27.03.25



- Beschluss des Nahverkehrsplanes (Drucksachen-Nr. 2581/2020-2025) & Änderungsantrag (Drucksache 3009/2020-2025) am 09.12.2021
- Änderungsantrag beinhaltete u.a. früherer Betriebsbeginn am Wochenende und Feiertagen ab 05:00 Uhr:
 - Stadtbahnen & Buslinien ab 05:00 Uhr bis regulärer Betriebsbeginn im 15-Minutentakt
 - Betroffene Linien: 1, 2, 3, 4, 21/22, 24, 25/26, 32, 51, 94, 123, 128, 135, 38/138, 54/56/154, 155, 369
 - Kosten: 1.515.300 €/Jahr
- Zusätzlich im Änderungsantrag Synchronisation zum Stadtbahntakt (Linie 3) auf den Buslinien von/nach Jöllenbeck & Abendverkehr synchron zum Stadtbahntakt auf den Achsen Bachstelzenweg ↔ Jahnplatz (Linie 21) und Radrennbahn ↔ Dürerstraße (Linie 26)

- Drucksachen-Nr.: 7160/2020-2025 aus Dezember 2023: Bereitstellung weiterer finanzieller Mittel für Ausbau des ÖPNV & Prüfauftrag, wie mit diesen Mitteln ab 2025 aufbauend kostengünstigere Varianten der Punkte b-d (Taktverdichtung in den Morgenstunden am Wochenende) Angebotskonzepte unterhalb des jetzigen Grundtaktes angeboten werden → Erarbeitung Frühverkehrskonzept
- Bereitstellung der finanziellen Mittel für die nächsten Jahre (Drucksachen-Nr.: 8950/2020-2025) Ende 2024 → Auswirkungen sollen insbesondere bei den bereits aufgezeigten Maßnahmen aus den Vorlagen 8080/2020-2025 sowie 8950/2020-2025 (Frühverkehrsnetz, NVP-Maßnahmenbündel) aufgezeigt werden
- ab 2026: 1.500.000€/Jahr abzüglich beschlossener Busmaßnahmen Jöllenberg → 990.000€/Jahr verfügbar
- ab 2027: 2.168.000€/Jahr abzüglich beschlossener Busmaßnahmen Jöllenberg → 1.658.000€/Jahr verfügbar

2. Methodisches Vorgehen



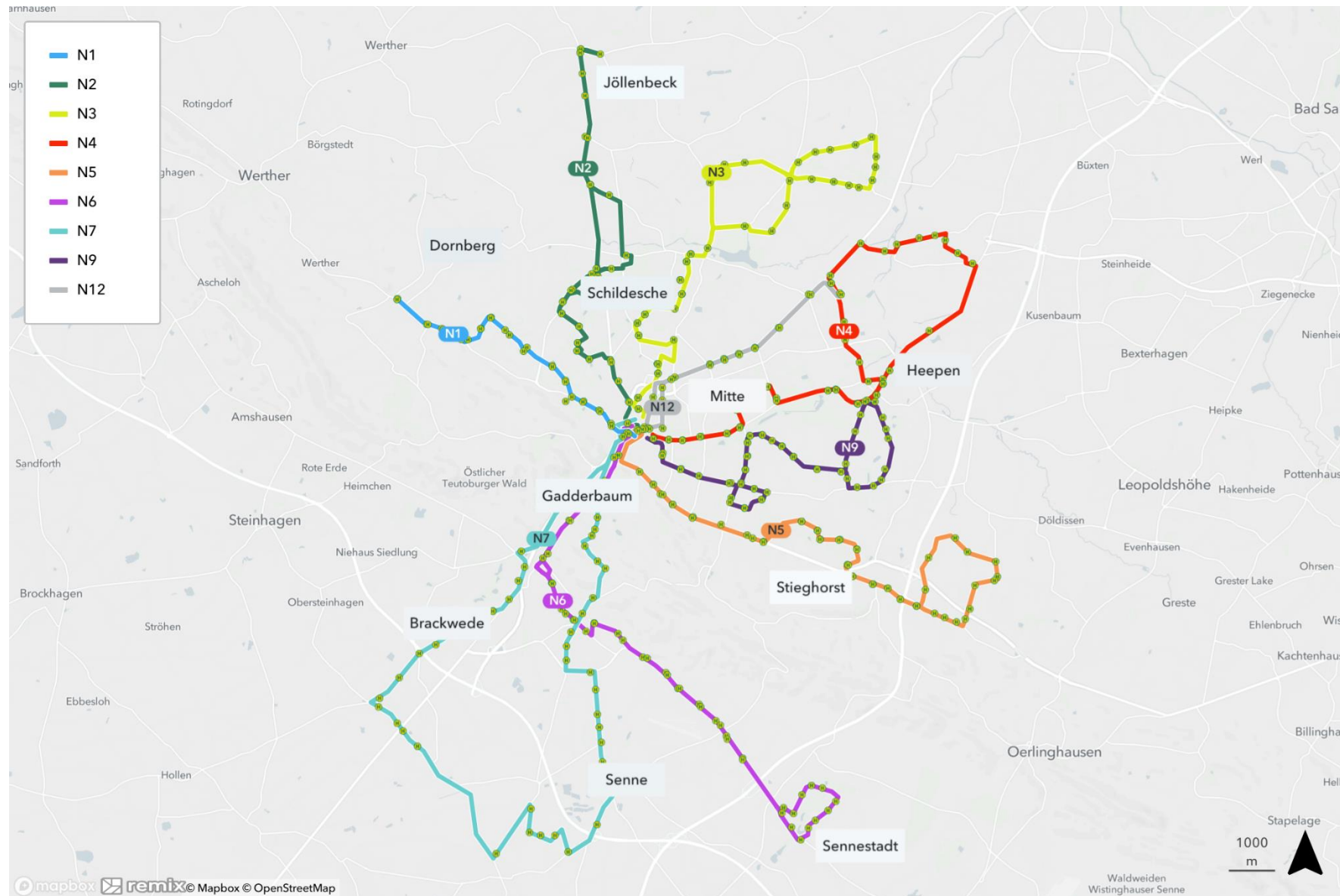
2. Methodisches Vorgehen

Kriterien

Kriterium	Erschließungs- qualität	Bedienungs- qualität	Verbindungs- qualität	Kosten	Fahrgastzahlen: Nachfrage
Methodik	<ul style="list-style-type: none">- Analyse entfallende Haltestellen ↔ neue zusätzliche Haltestellen- Erschlossene Einwohnende im Radius von 400m	<ul style="list-style-type: none">- Analyse der Fahrtenanzahl je Hauptachse → prozentuale Betrachtung der mehr oder weniger Bedienung (Bestand ↔ Konzept)	<ul style="list-style-type: none">- Analyse von Quelle-Ziel-Beziehungen nach Reisezeit und Umstiege (Bestand ↔ Konzept)- Erreichbarkeitsanalyse	<ul style="list-style-type: none">- Darstellung, wie viel die Konzepte im Vergleich zum Bestand mehr Kosten in Bezug auf: Betriebskosten, Personalkosten und Fahrzeug-Investkosten	<ul style="list-style-type: none">- Darstellung der Nachfrageentwicklung bei den Fahrgästen (Bestand ↔ Konzept)

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

1. Frühverkehrskonzept - Aktueller Frühverkehr (nur Bus) am Wochenende



- Umwegige und indirekte Linienführungen in den äußeren Stadtbereichen
- 9 Buslinien mit Start/Ziel Jahnplatz → Umstiege & Anschluss von/zu allen Linien
- Samstag (ca. 05:00 – 06:30 Uhr): 30-Minutentakt
- Sonn- und Feiertag (ca. 05:00 - 08:00 Uhr): 60-Minutentakt

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

1. Frühverkehrskonzept - Aktueller Frühverkehr (nur Bus) am Wochenende

NachtBus **N1** **Jahnplatz** – Universität – Großdornberg – (Schröttinghausen) – **Großdornberg**

moBiel GmbH | ServiceCenter moBiel in der Haltestelle Jahnplatz | Tel. (05 21) 51-45 45 | www.moBiel.de



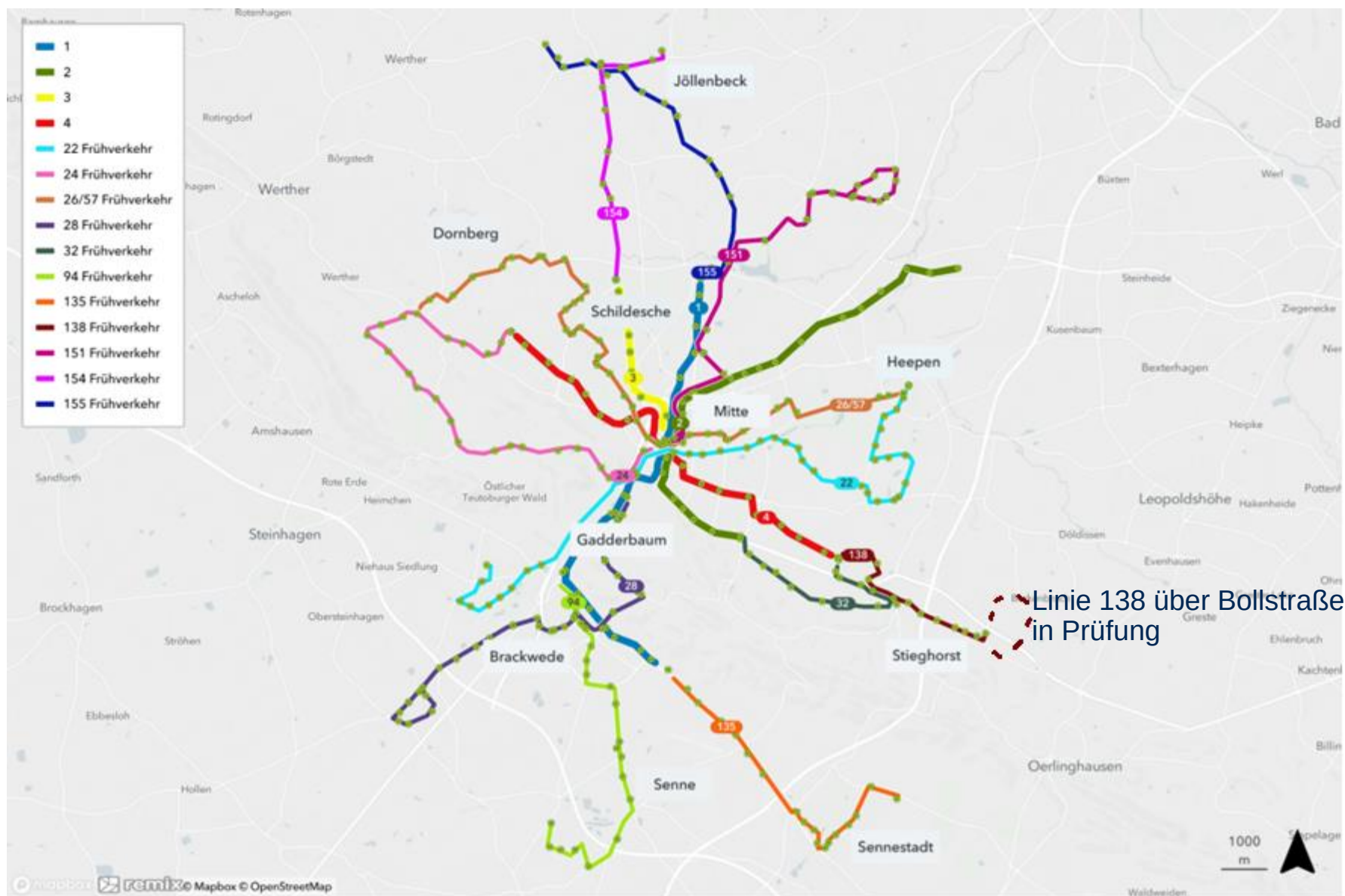
	Samstag					Sonn- und Feiertag			
Jahnplatz, Steig A.....	5.05	5.35	6.05	6.35		5.05	6.05	7.05	8.05
Notpfortenstraße	5.06	5.36	6.06	6.36		5.06	6.06	7.06	8.06
Franziskus Hospital.....	5.07	5.37	6.07	6.37		5.07	6.07	7.07	8.07
Weststraße.....	5.08	5.38	6.08	6.38		5.08	6.08	7.08	8.08
Rudolf-Oetker-Halle.....	5.09	5.39	6.09	6.39		5.09	6.09	7.09	8.09
Polizeipräsidium	5.10	5.40	6.10	6.40		5.10	6.10	7.10	8.10
Graf-von-Stauffenberg-Straße	5.11	5.41	6.11	6.41		5.11	6.11	7.11	8.11
Bültmannshof	5.12	5.42	6.12	6.42		5.12	6.12	7.12	8.12
Universität Zentrum.....	5.14	5.44	6.14	6.44		5.14	6.14	7.14	8.14
Wellensiek.....	5.15	5.45	6.15	6.45		5.15	6.15	7.15	8.15
Lohmannshof, Steig B.....	5.16	5.46	6.16	6.46		5.16	6.16	7.16	8.16
Spandauer Allee.....	5.17	5.47	6.17	6.47		5.17	6.17	7.17	8.17
Pappelkrug	5.18	5.48	6.18	6.48		5.18	6.18	7.18	8.18
Dornberg Freibad.....	5.19	5.49	6.19	6.49		5.19	6.19	7.19	8.19
Twellbachtal	5.20	5.50	6.20	6.50		5.20	6.20	7.20	8.20
Dornberg Bürgerzentrum	5.21	5.51	6.21	6.51		5.21	6.21	7.21	8.21

Nachtbusse verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und in den Nächten vor Wochenfeiertagen
Zwischen 1 Uhr und 5 Uhr gilt der Nachtbus-Tarif.

Betriebszeiten/Angebot Frühbus: Beispiel Fahrplan N1

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

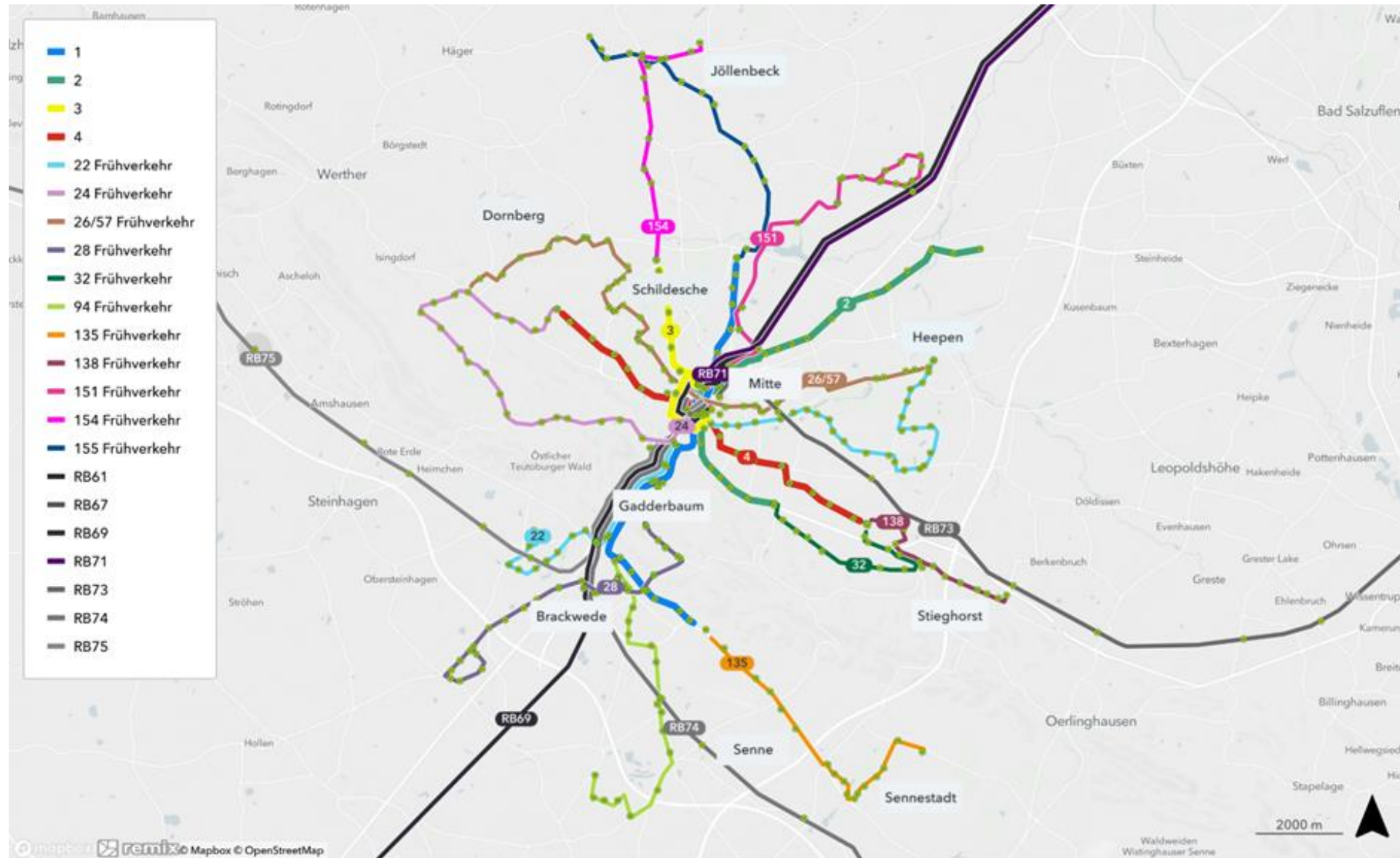
1. Frühverkehrskonzept - Neues Frühverkehrsnetz mit Stadtbahn/Bus- Teil-Rendezvous am Jahnplatz



- Gradlinige, direkte Linienführungen
- Orientierung am heutigen Tagesnetz (10-/20-Minutentakt-Achsen); ähnlich dem heutigen Abendnetz
- Entwicklung fahrgastfreundliches Konzept (gut kommunizierbar & verständlich)
- Grundlage: Stadtbahn und Hauptbusachsen im 30-Minutentakt mit Teil-Rendezvous am Jahnplatz mit Umstiegen/Anschlüssen
- Anbindung des Hbf mit allen Stadtbahnlinien

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

1. Frühverkehrskonzept - Neues Frühverkehrsnetz mit Stadtbahn/Bus inklusive SPNV



- RB 61, RB 73, RB 74 und RB 75 verkehren zum Teil zu den Zeiten des Frühverkehrskonzeptes am Wochenende:
 - RB61 Samstag ab ca. 05:00 Uhr und Sonn- und Feiertag ca. 07:00 Uhr
 - RB 75 Samstag ab ca. 05:00 Uhr und Sonn- und Feiertag ab ca. 08:00 Uhr
 - RB73 Samstag ab ca. 06:00 Uhr
 - RB74 Samstag ab ca. 06:00 Uhr

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

1. Frühverkehrskonzept – Anwendung Kriterien

Erschließungsqualität

– erschlossene Bevölkerung im Radius von 400m um Haltestellen – nur Frühverkehrsnetz betrachtet

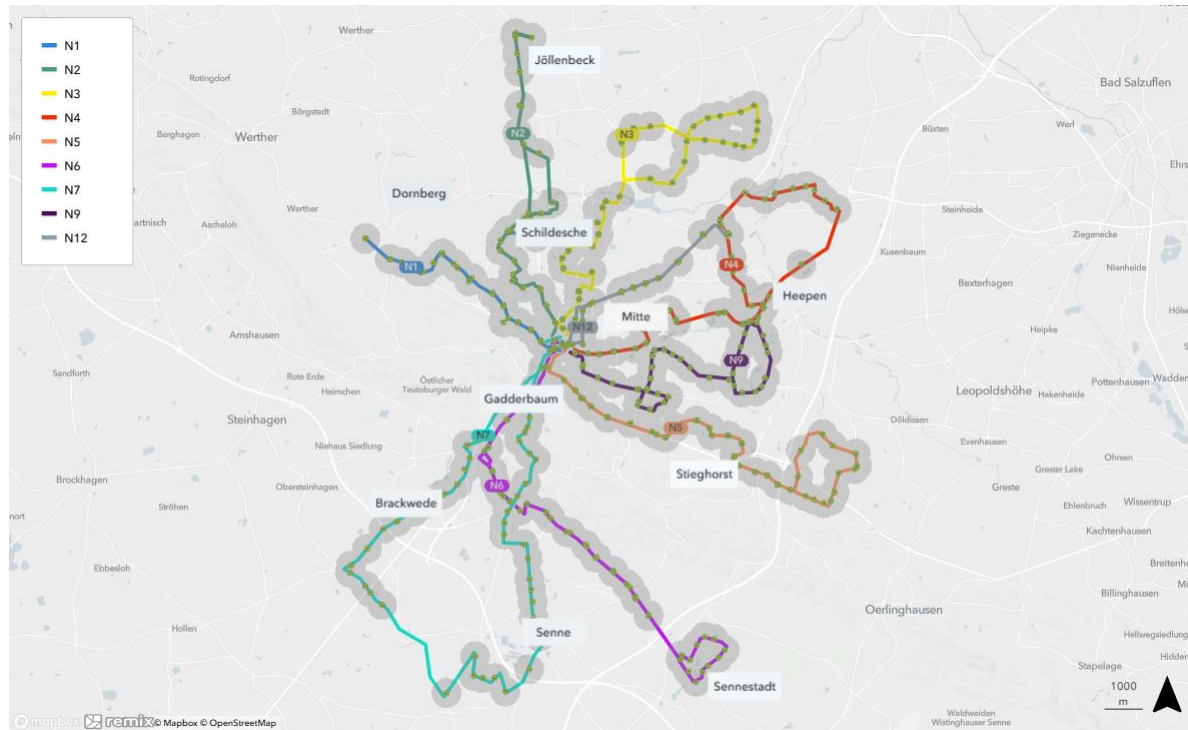
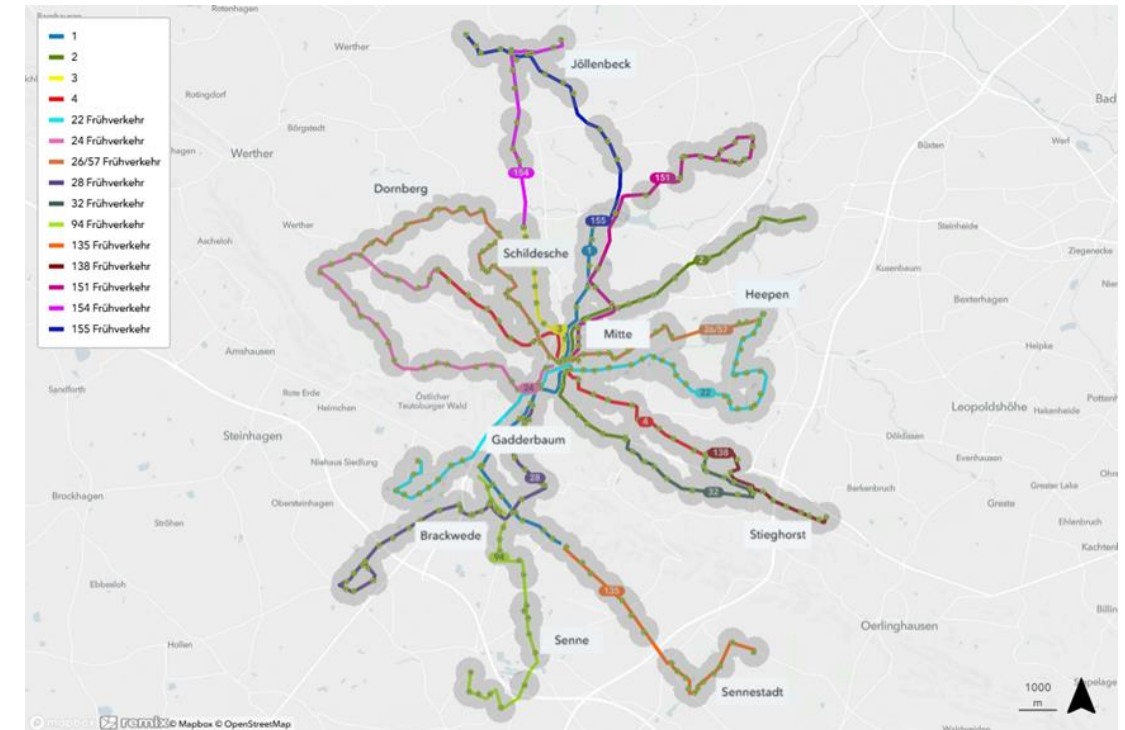
Bestand Frühverkehr	Konzept Frühverkehr	Differenz Konzept ↔ Bestand	Bielefeld Gesamt Bevölkerung (Stand 2022)
223.400	237.200	13.800	331.385
<u>67,4%</u>	<u>71,6%</u>	<u>4,2%</u>	

Quelle: Remix Planungssoftware - Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2011-2022

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

1. Frühverkehrskonzept – Anwendung Kriterien

Erschließungsqualität



- Darstellung aktuelles Frühverkehrsnetz gegenüber Frühverkehrskonzept mit Erschließungsradien
- Neu erschlossene (z.B. Linie 22, 24, 32, 57, 155) sowie entfallende Gebiete (z.B. N3, N4, N5, N7) werden ersichtlich
- Prüfung nachfrageorientiertes Angebot in entfallenden Gebieten

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

1. Frühverkehrskonzept – Anwendung Kriterien

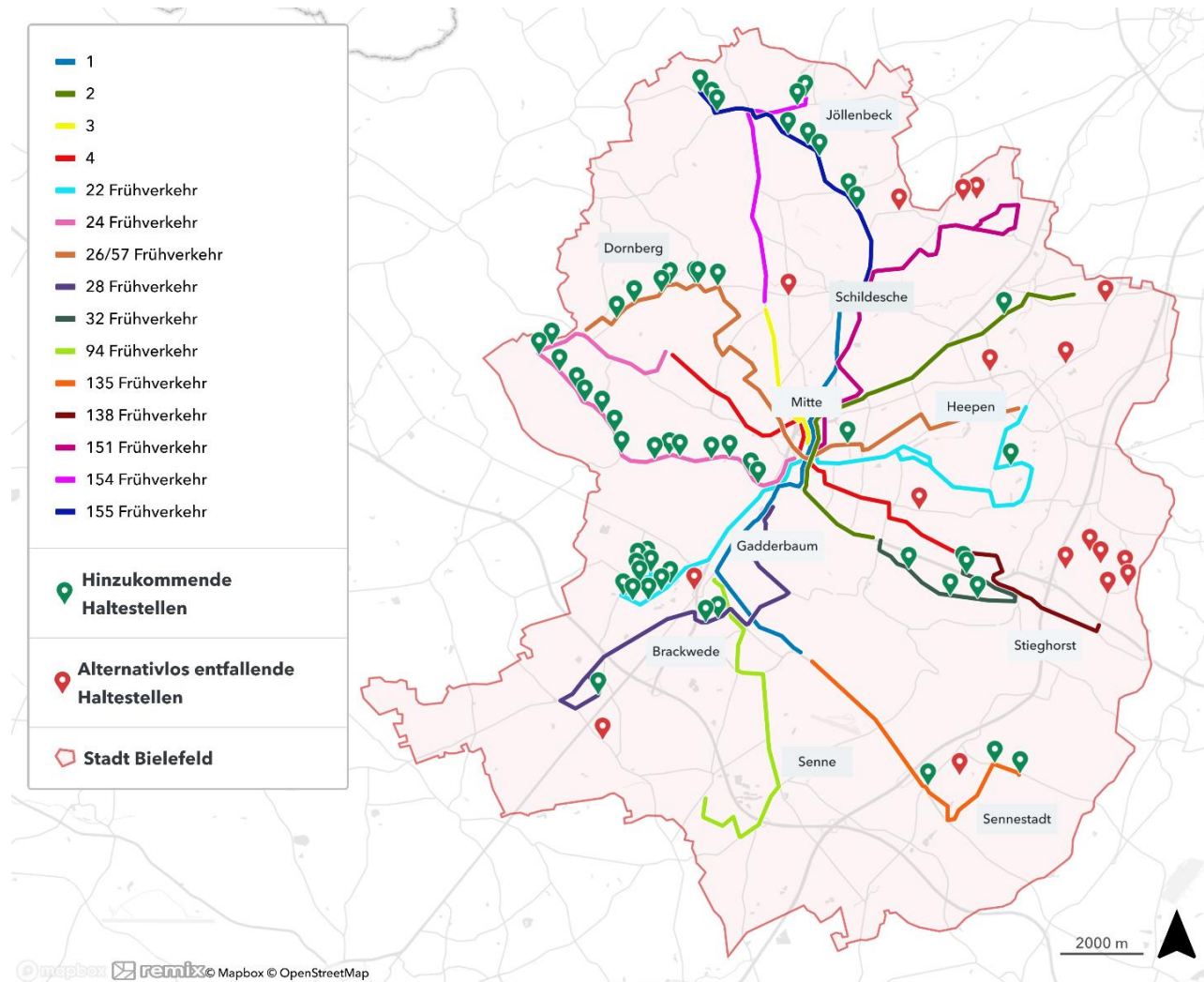
Erschließungsqualität

- Im neuen Konzept Frühverkehr sind 18 Haltestellen ohne Alternativen (im Umkreis von 500m), die nicht mehr erschlossen werden
 - laut Zählung (2017) betrifft dies ca. 70 Fahrgäste (von 2670 Fahrgästen insgesamt am Wochenende, also 2,6%) & 13.470 (4%) durch entfallende Haltestellen erschlossene Einwohnende in Bielefeld
- Im neuen Konzept sind 57 Haltestellen, die komplett neu erschlossen werden
 - Dies betrifft 58.640 (17,7%) durch neue Haltestellen erschlossene Einwohnende in Bielefeld
- Im neuen Konzept gibt es 94.600 erschlossene Einwohnende, die durch die Stadtbahn-Linien erschlossen werden → höherwertige Erschließung

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

1. Frühverkehrskonzept – Anwendung Kriterien

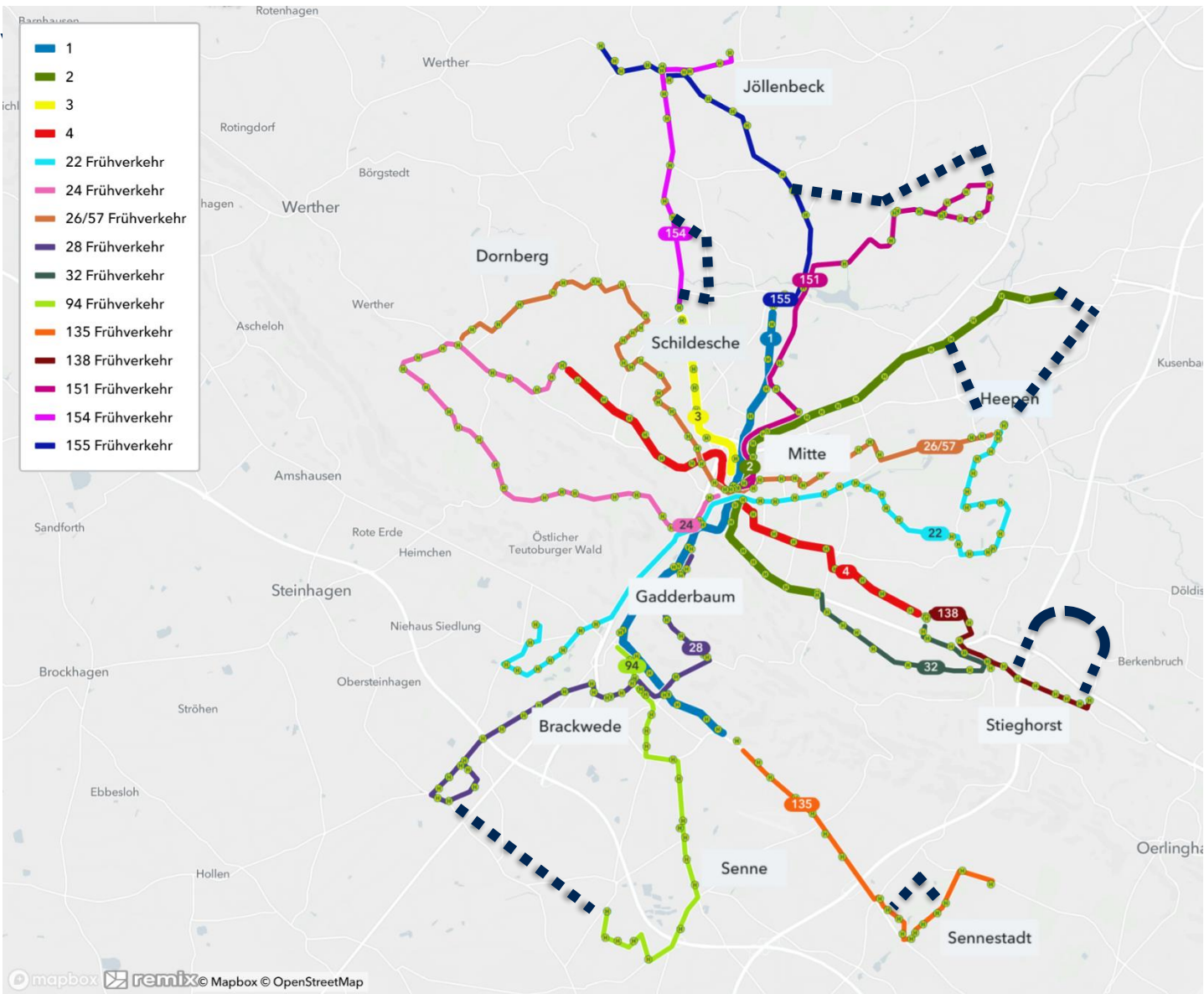
Erschließungsqualität



- Entfallende Haltestellen ohne Alternativen im neuen Frühverkehrskonzept sind in rot dargestellt
- Neu-bediente Haltestellen im Frühverkehrskonzept, die im Bestand Frühverkehr noch nicht erschlossen sind, sind in grün dargestellt
- Neu-bediente und entfallende Gebiete werden hier deutlich

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

1. Frühverkehrskonzept – Verortung der wegfallenden Fahrgäste



Die im wesentlichen wegfallenden Fahrgäste (Darstellung > 4) entfallen auf die schwarz markierten Gebiete, in denen Angebot entfällt.

Bereich	Fahrgäste aus Zählung 2017
Brackwede Süd	4
Altenhagen	21
Baumheide	5
Ubbedissen	12
Sennestadt West	6
Horstheider Weg	8

moBiel prüft bei Bedarf die Umsetzung von nachfrageorientiertem Angebot; dies ist mit zusätzlichen Kosten verbunden

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

1. Frühverkehrskonzept – Anwendung Kriterien

Bedienungsqualität- Frühverkehr

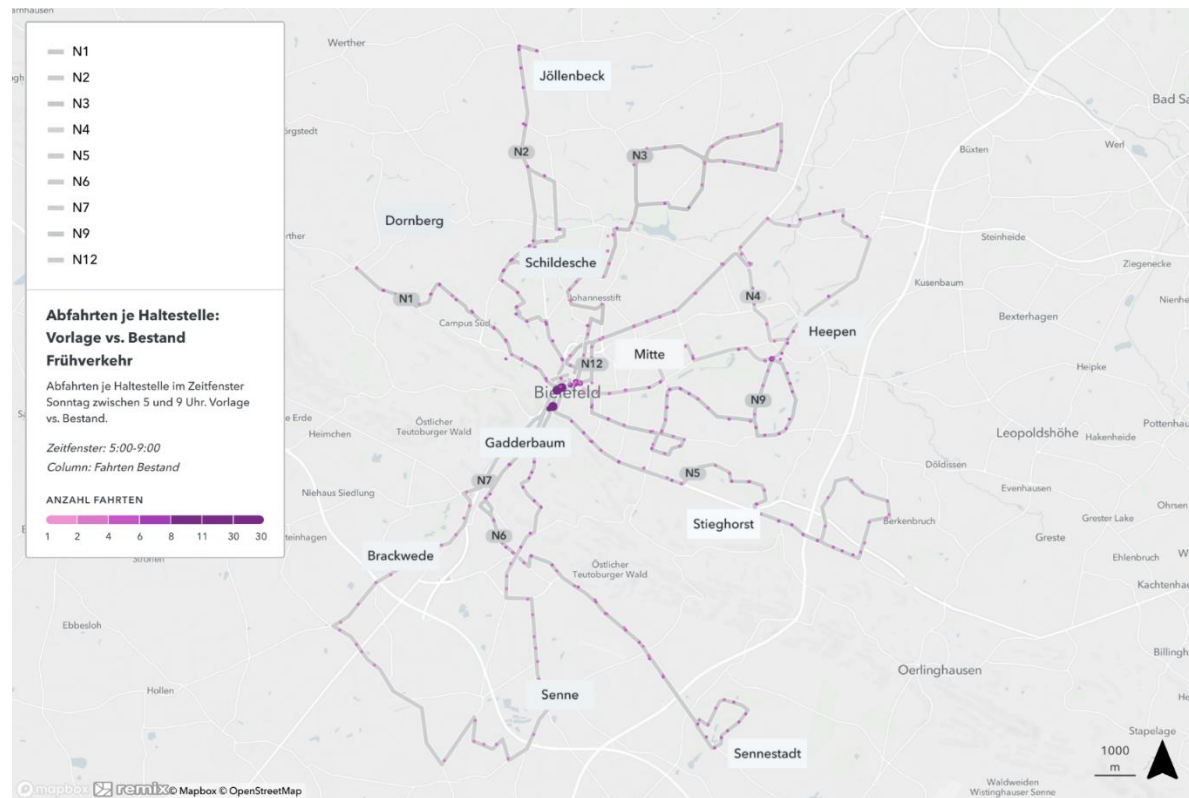
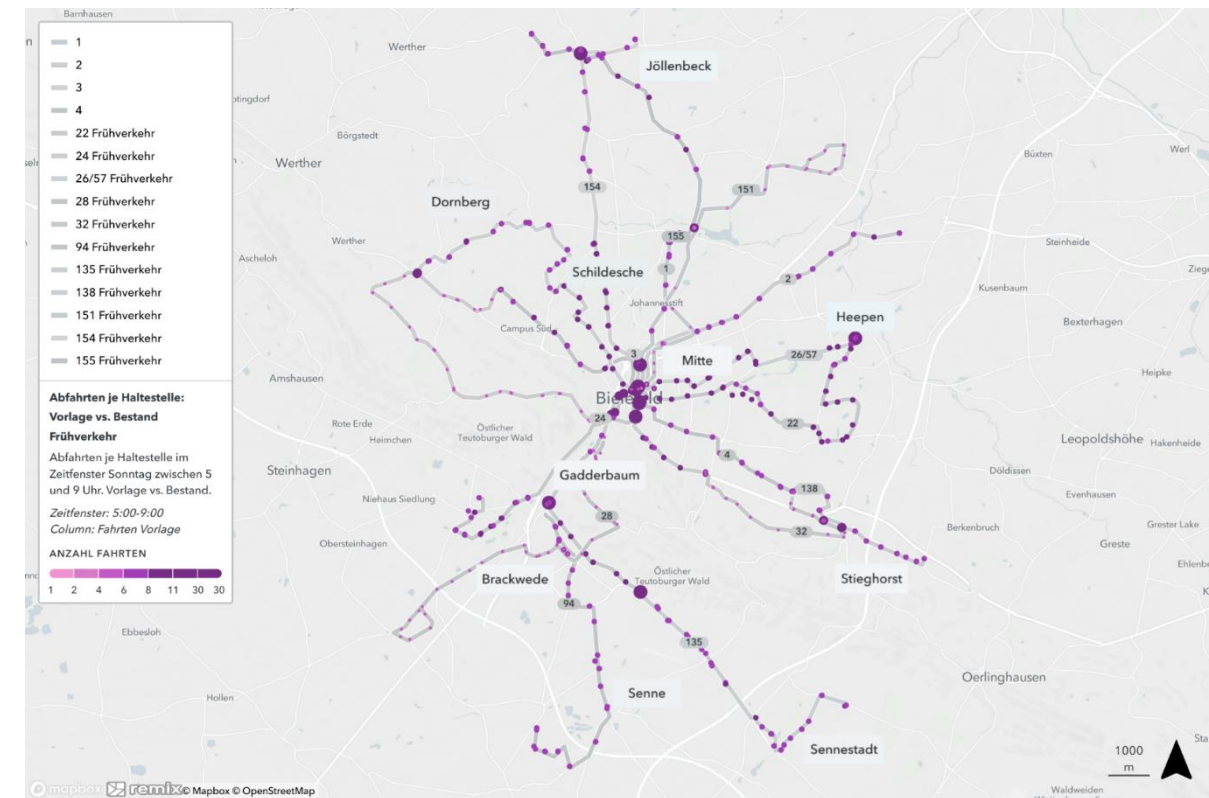
Bezirk	Zuwachs Bedienqualität auf relevanten ÖV-Achsen
Brackwede	47%
Dornberg	über 100%
Gadderbaum	33%
Heepen	8%
Jöllenbeck	über 100%
Mitte	4%
Schildesche	56%
Senne	33%
Sennestadt	33%
Stieghorst	50%

- Ermittlung der durchschnittlichen Fahrten je Hauptachse im Bezirk
→ Vergleich Bestand/Konzept
- Darstellung der mehr oder weniger Bedienung in %
- 100% Bedienung: neue Achsen werden bedient
- Positive Werte, da von „Schleifenfahrten“ zu direkter Linienführung und dies in beiden Richtungen
- Sonn- und Feiertags Takthalbierung
- In Mitte: Stärkung neuer Achsen & bessere Feinerschließung

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

1. Frühverkehrskonzept – Anwendung Kriterien

Bedienungsqualität: Abfahrten je Haltestelle an Sonn- und Feiertagen im Frühverkehrsnetz



– Darstellung zur Verdeutlichung der unterschiedlichen Bedienungsfrequenz im Frühverkehr:
links Bestand ↔ rechts Konzept: kräftigere Punkte mit kräftigerem lila in der Grafik rechts heben die Zunahme der Bedienung im Konzept des Frühverkehrs hervor

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

1. Frühverkehrskonzept – Anwendung Kriterien

Verbindungsqualität

- Analysiert wurde die durchschnittliche Reisezeit zu wichtigen Haltestellen/ Umsteigepunkten im Netz.
- Im Frühverkehrskonzept wird eine Verbesserung der Verbindungsqualität um 11% (durchschnittlich ca. 5 Minuten Reisezeit) generiert. Dies geschieht v.a. durch Wegfall von umwegigen Ringlinien und durch die Stadtbahn generierte verbesserte Reisezeit.
Dem gegenüber stehen (gesicherte) Umstiege an Endhaltestellen der Stadtbahn.

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

1. Frühverkehrskonzept – Anwendung Kriterien

Verbindungsqualität

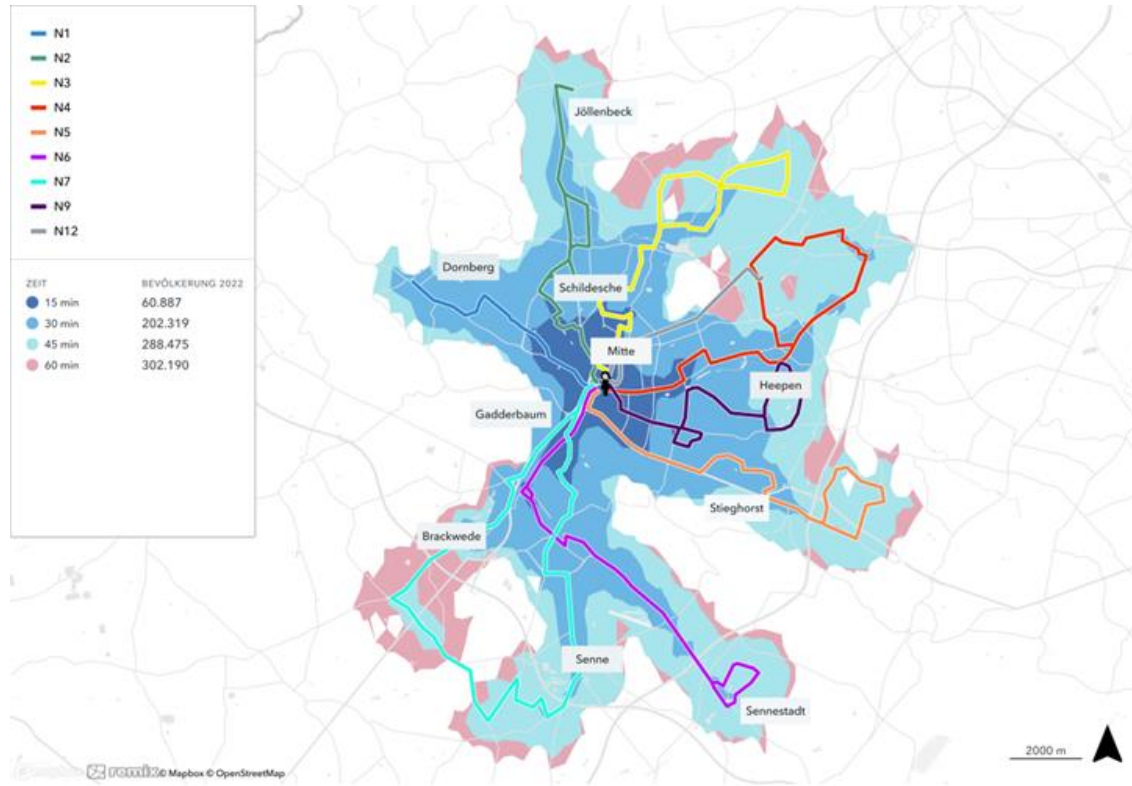
Bezirk	Zuwachs Verbindungsqualität
Brackwede	-4%
Dornberg	10%
Gadderbaum	0%
Heepen	9%
Jöllenbeck	16%
Mitte	-3%
Schildesche	15%
Senne	15%
Sennestadt	-4%
Stieghorst	20%

- Brackwede: Verlust liegt an Umstieg an Brackwede Bahnhof oder Brackwede Kirche
- Mitte: Umstiege von/nach Stadtbahn in alle Richtungen
- Sennestadt: leichte Verschlechterung aufgrund von Umstieg in Senne, z.T. Fahrten fahrzeitneutral

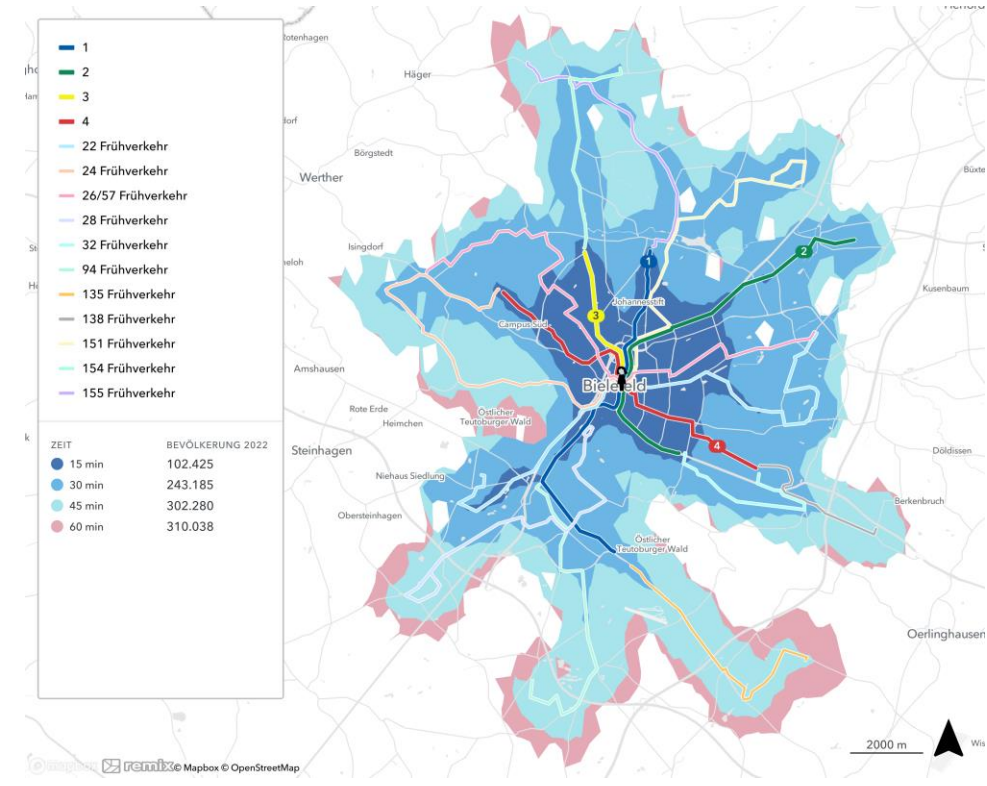
3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

1. Frühverkehrskonzept – Anwendung Kriterien

Verbindungsqualität: Erreichbarkeitsanalyse



Aktueller Frühverkehr



Konzept Frühverkehr

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

1. Frühverkehrskonzept – Anwendung Kriterien

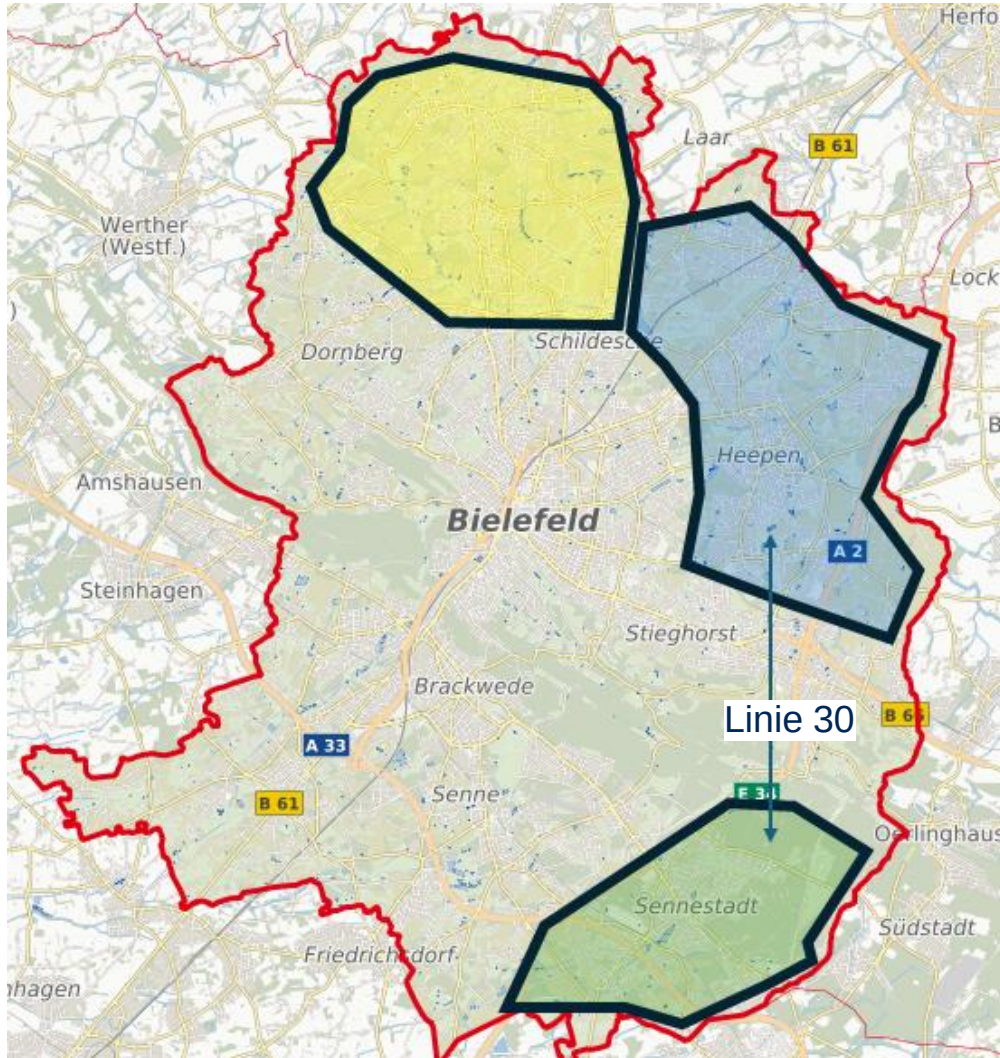
Fahrgastzahlen: Nachfrage

Inhalt	Frühverkehr
Aktuell/ Jahr [Fahrgäste]	131.000
Konzept/ Jahr [Fahrgäste]	192.000
Konzept/ Jahr [Fahrgäste] mit Steigerungsfaktor	216.000
Steigerung absolut/ Jahr [Fahrgäste]	61.000-85.000
Steigerung im betroffenen Netzteil in %/ Jahr	47% - 65%

- Chance durch Steigerungsfaktor: erhöhter „Stadtbahnbonus“
- Das neue Frühverkehrskonzept würde bis zu 65% (85.000) mehr Fahrgäste (als aktuell) im gesamten Bielefelder Frühverkehr generieren (an Samstagen und Sonn- und Feiertagen, im gesamten Stadtgebiet)

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

2. Nahverkehrsplan-Maßnahmen



Jöllenbeck

B51b Taktverdichtung Schildesche: Taktverdichtung zwischen Schildesche und Jöllenbeck Dorf an Sonn- und Feiertagen mit der Linie 155 im 30-Minutentakt

Heepen

B6a Linienkonzept Brake: Bedienungsachse Schildesche ↔ Brake auf vier Fahrten pro Stunde und Richtung verdichten (Linie 30, 51, 101)

Sennestadt

B82 Sennestadt: Verbindung Sennestadt Nord ↔ Sennestadt Bahnhof mit neuen Linienwegen auf den Linien 30, 39, 46 und 47 & mehr Fahrten/Stunde nach Dalbke

- Busnetz in Brake mit den Linien, an denen sich in der Umsetzung des NVP etwas ändert

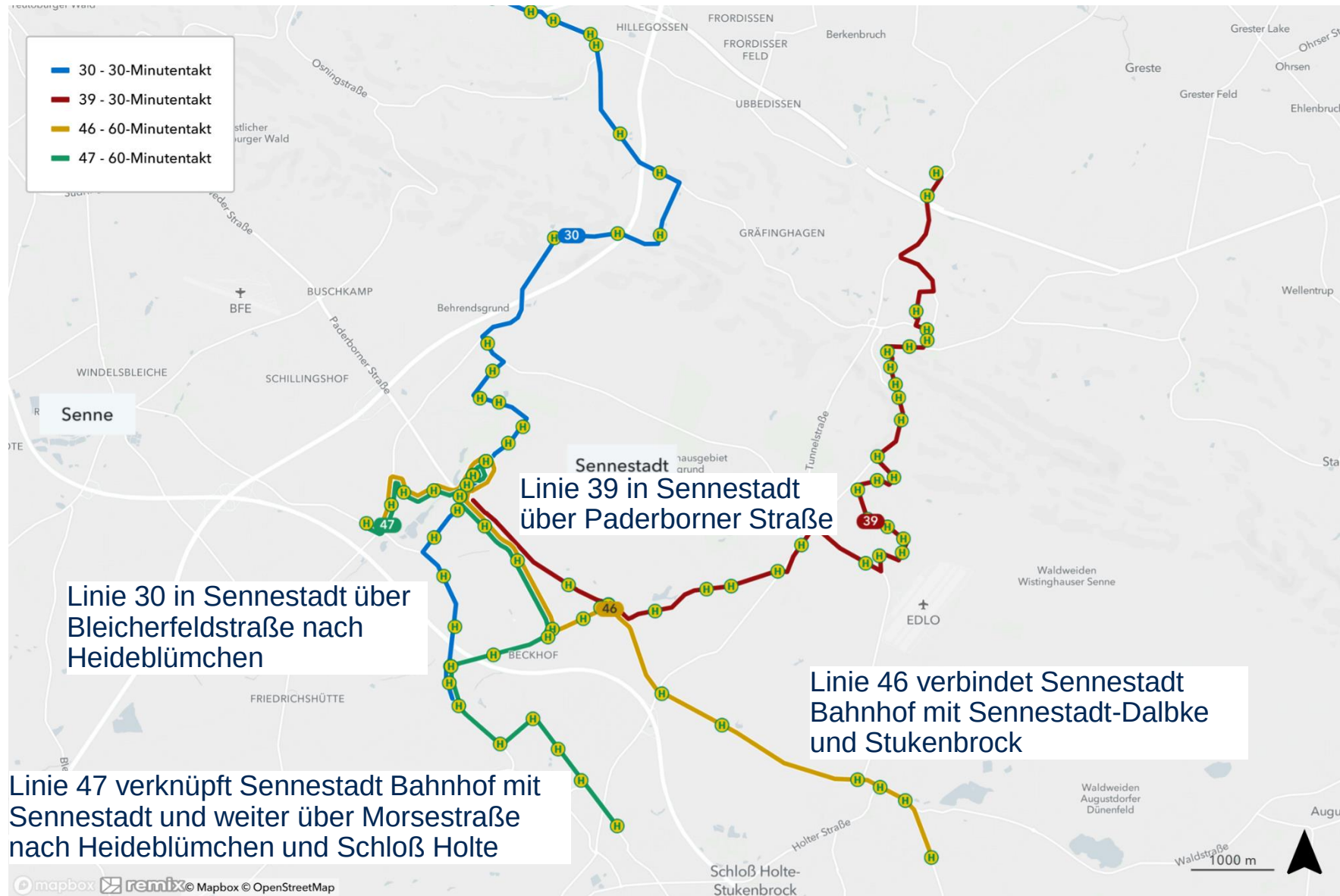


- Angepasstes Busnetz in Brake mit der im NVP vorgesehenen Umsetzung auf den jeweiligen Linien



3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

2. Nahverkehrsplan-Maßnahmen in Sennestadt - Bestandsnetz



Busnetz in Sennestadt mit den Linien, an denen sich in der Umsetzung des NVP etwas ändert

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

2. Nahverkehrsplan-Maßnahmen in Sennestadt - Planung



- Angepasstes Busnetz in Sennestadt mit der im NVP vorgesehenen Umsetzung auf den jeweiligen Linien

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

2. Nahverkehrsplan-Maßnahmen – Anwendung Kriterien

Erschließungsqualität

– erschlossene Bevölkerung im Radius von 400m um Haltestellen – nur Nahverkehrsplan-Maßnahmen betrachtet (Linie 30, 39, 46, 47, 51, 101)

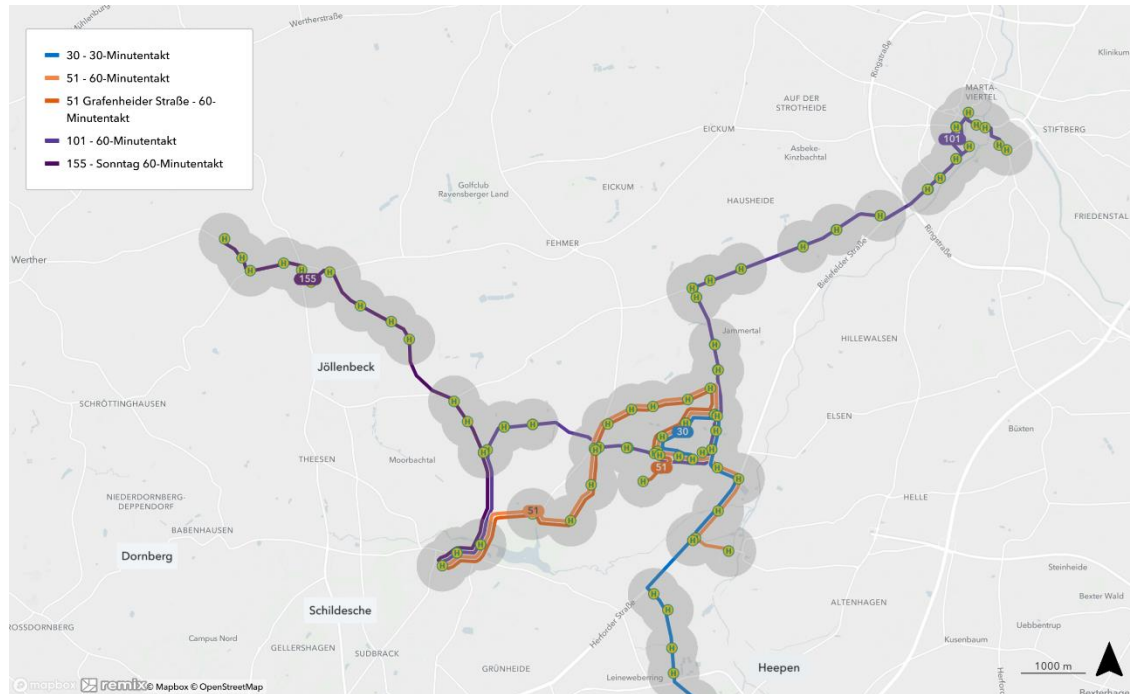
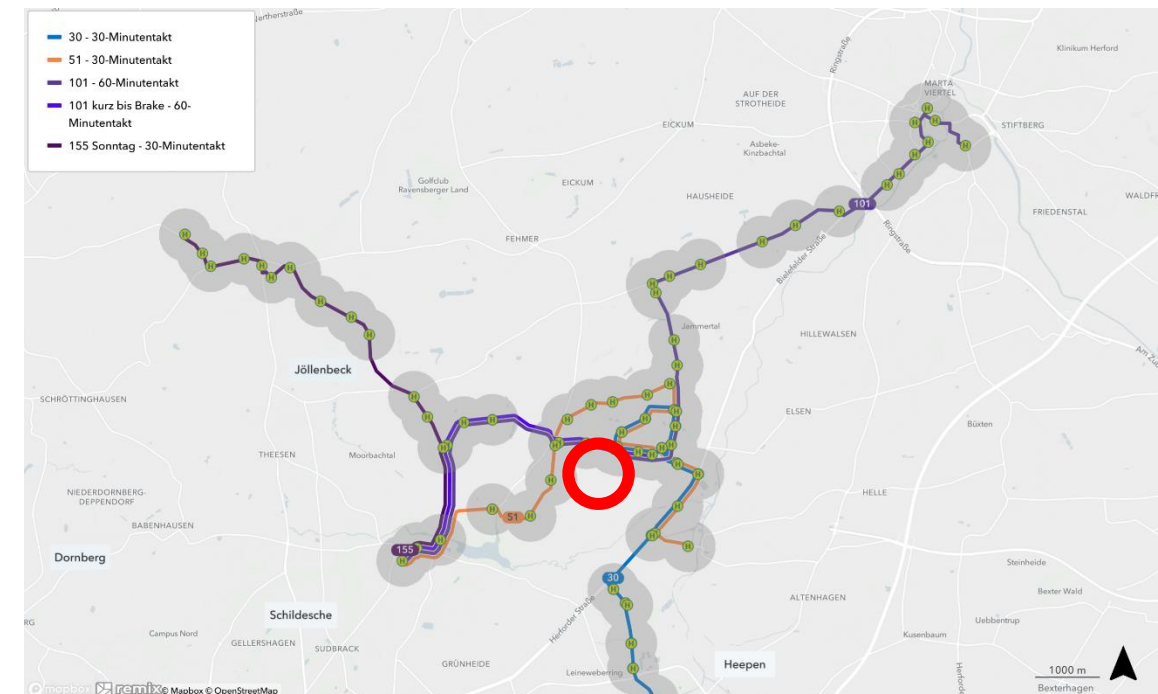
Bestand	mit Maßnahmen	Differenz Konzept ↔ Bestand	Bielefeld Gesamt Bevölkerung (Stand 2022)
83.000	82.600	-400	331.385
25%	24,9%	-0,1%	

Quelle: Remix Planungssoftware - Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2011-2022

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

2. Nahverkehrsplan-Maßnahmen – Anwendung Kriterien

Erschließungsqualität – NVP-Maßnahmen Brake

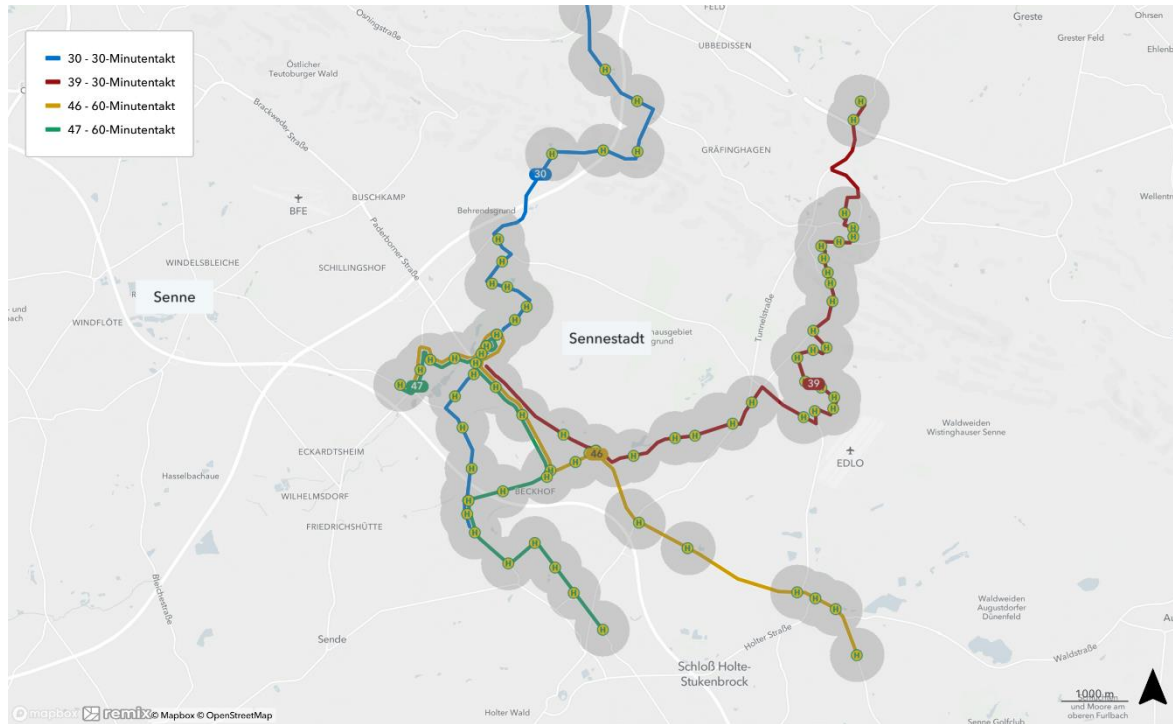
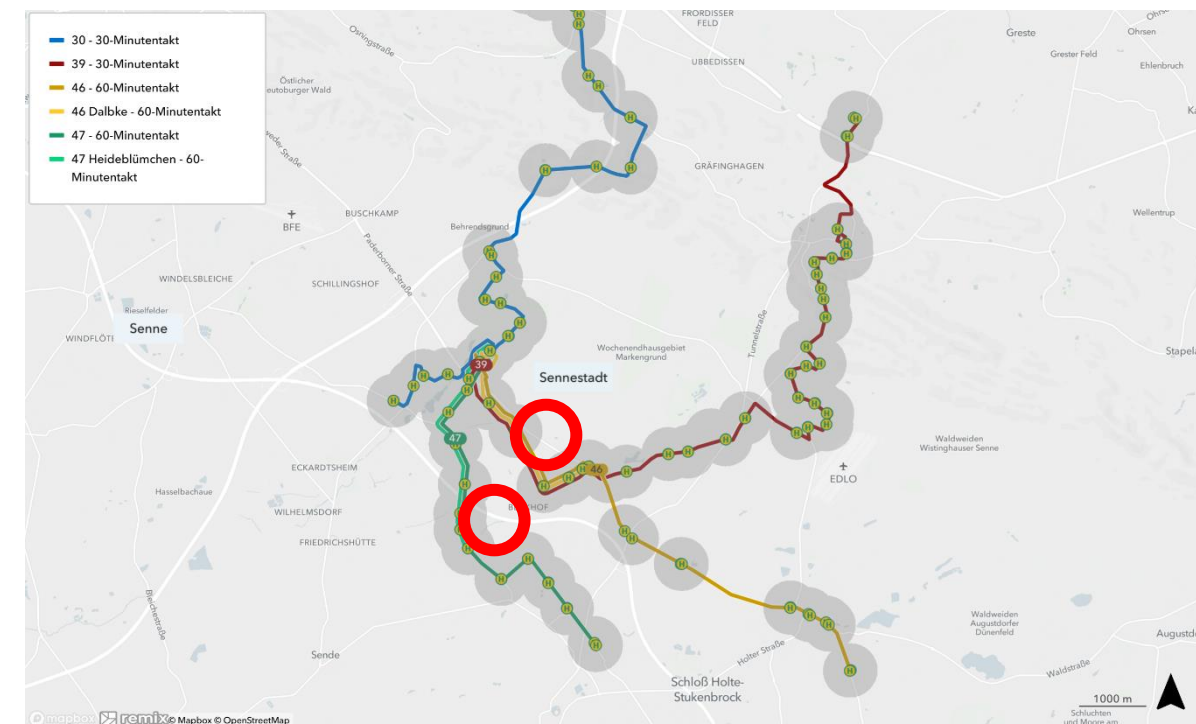


- Darstellung aktuelle Erschließung im Braker Busnetz gegenüber der Umsetzung der NVP-Maßnahmen
- In der rechten Grafik der rote Kreis stellt die entfallenden Haltestellen in Brake (Grafenheide) und somit die wegfallende Erschließung dar
- Linie 30: regelmäßige/einheitliche Erschließung Glücksstädter Straße (heute vormittags ab Brake; mittags/nachmittags nach Brake): Unterschied kann nicht dargestellt werden

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

2. Nahverkehrsplan-Maßnahmen – Anwendung Kriterien

Erschließungsqualität – NVP-Maßnahmen Sennestadt



- Darstellung aktuelle Erschließung im Busnetz Sennestadt gegenüber der Umsetzung der NVP-Maßnahmen
- In der rechten Grafik die roten Kreise stellen die entfallenden Haltestellen in Sennestadt und somit die wegfallende Erschließung dar

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

2. Nahverkehrsplan-Maßnahmen – Anwendung Kriterien

Bedienungsqualität- NVP-Maßnahmen

Bezirk	Zuwachs Bedienqualität auf relevanten ÖV-Achsen
Brackwede	0%
Dornberg	0%
Gadderbaum	0%
Heepen	22% (Werktags)
Jöllenbeck	100% (an Sonn- und Feiertagen)
Mitte	0%
Schildesche	33% (Werktags); 100% (an Sonn- und Feiertagen)
Senne	0%
Sennestadt	22%(Werktags)
Stieghorst	0%

- Betrachtung von Bezirken, wo sich das Angebot/die Bedienung ändert:
 - Heepen & Sennestadt täglich
 - Jöllenbeck nur an Sonn- und Feiertagen
 - Schildesche: Betrachtung auf der Relation zwischen Stadtbahn-Endhaltestelle und Obersee

2. Nahverkehrsplan-Maßnahmen – Anwendung Kriterien

Verbindungsqualität

- Analysiert wurde die durchschnittliche Reisezeit zu wichtigen Haltestellen/ Umsteigepunkten im Netz.
- In den NVP-Maßnahmen wird eine Verschlechterung der Verbindungsqualität um 6% (durchschnittlich ca. 2 Minuten Reisezeit) generiert. Dies geschieht vor allem durch den Wegfall von Direktverbindungen aufgrund von Verschränkungen aller Linien (z.B. Dalbke/Heideblümchen ↔ Sennestadt Bahnhof) und der Integration der Haltestelle Sennestadthaus als zentralen Umsteigepunkt.
Dem gegenüber stehen Verdichtungen der Takte vieler Linien.
- In weiteren betroffenen Bezirken (Schildesche/Jöllenbeck) keine Veränderung der Verbindungsqualität, da Maßnahmen hier im Wesentlichen Taktverdichtungen betreffen.

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

2. Nahverkehrsplan-Maßnahmen – Anwendung Kriterien

Fahrgastzahlen: Nachfrage

Inhalt	NVP-Maßnahmen
Aktuell/ Jahr [Fahrgäste]	2.084.000
Konzept/ Jahr [Fahrgäste]	2.209.000
Konzept/ Jahr [Fahrgäste] mit Steigerungsfaktor	2.241.000
Steigerung absolut/ Jahr [Fahrgäste]	125.000-157.000
Steigerung im betroffenen Netzteil in %/ Jahr	6% - 7,5%

- Chance durch Steigerungsfaktor: generelles Fahrgastwachstum
- Die NVP-Maßnahmen würden bis zu 7,5% (157.000) mehr Fahrgäste (als aktuell), in den Bezirken Heepen und Sennestadt, generieren (überwiegend im Tagesverkehr, lokal begrenzt in einzelnen Bezirken); nachfolgend dargestellt ist die Nachfrageentwicklung auf die einzelnen Bezirke gerechnet

Brackwede	Dornberg	Gadderbaum	Heepen	Jöllenbeck	Mitte	Schildesche	Senne	Sennestadt	Stieghorst
0%	0%	0%	10%	0%*	0%	0%*	0%	22%	0%**

(*) angemernte Gebiete sind durch die Taktverdichtung der Linie 155 betroffen

(**) angemernte Gebiete sind durch die geänderte Linie 30 betroffen

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

Kosten beider Maßnahmen

Kosten

Maßnahme	Zusätzliche Betriebskosten/ Jahr	Zusätzlicher Bedarf Personal (einmalig) (*)	Zusätzlicher Bedarf (neue) Fahrzeuge (**)	(*) zusätzlicher Personalbedarf: einmalige Schulungskosten (**) Kostenangabe für zusätzliche, emissionsarme Fahrzeuge ohne Förderung; Investitionskosten für Neufahrzeuge in Abhängigkeit von zukünftiger Förderung
NVP-Maßnahmen	1.240.000 €	200.000 €	3 Fahrzeuge 1.950.000 €	
Frühverkehrs-konzept	850.000 €	160.000 €	Keine zusätzlichen Fahrzeuge 0 €	
Budget politische Vorlage	2026	2027	2028	2029
	1.500.000 € (inkl. 510.000 € für Jöllenbeck)	2.168.200 € (inkl. 510.000 € für Jöllenbeck)	2.168.200 € (inkl. 510.000 € für Jöllenbeck)	2.168.000 € (inkl. 510.000 € für Jöllenbeck)
verfügbares Budget	990.000 €	1.658.200 €	1.658.200 €	1.658.200 €

3. Vorstellung & Anwendung der Maßnahmen

Übersicht Rahmendaten – Frühverkehrskonzept/ Nahverkehrsplan-Maßnahmen

Rahmendaten zu den beiden Maßnahmen: Maßnahmen unabhängig voneinander zu betrachten

Frühverkehr

Angebot ausschließlich an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen

Ab Ende Nachtbusverkehr (ca. 05:00 Uhr) bis zum regulären Betriebsbeginn im Hauptnetz (Samstag ca. 07:00 Uhr; Sonn- und Feiertag ca. 09:00 Uhr)

Aktuelles Linienangebot: N1, N2, N3, N4, N5, N6, N7, N9 und N12: in Anlehnung an Nachtbusnetz → kein Stadtbahnbetrieb

Neues Konzept betrifft die oben genannten Betriebszeiten & eine Überarbeitung des dortigen Linienangebotes (siehe Folie 7)

Montag bis Freitag bereits heute regulärer Betriebsbeginn um ca. 05:00 Uhr → bleibt unberührt vom folgenden Konzept

Nahverkehrsplan-Maßnahmen

Es werden 3 unterschiedliche Maßnahmenbündel aus der Priorität 1 vom Nahverkehrsplan als Gesamtpaket betrachtet

Betrifft das Netzangebot in hauptsächlich 3 Stadtbezirken: Heepen, Jöllenbeck & Sennestadt

Konkret auf den Linien:
in Heepen: 30, 51 und 101
in Jöllenbeck: 155
in Sennestadt: 30, 39, 46 und 47

Neues Konzept beinhaltet neue Linienführungen, eine Vereinheitlichung von Linienwegen und Taktverdichtungen (siehe Folie 22 bis 26)

4. Gegenüberstellung

Kriterium	Frühverkehrskonzept	NVP-Maßnahmen
Erschließung	<ul style="list-style-type: none">– große Neuerschließung– Lückenschluss zum Tagesnetz	<ul style="list-style-type: none">– geringfügige Verschlechterung durch Wegfall von fünf Haltestellen
Bedienung	<ul style="list-style-type: none">– z.T. deutliche Verbesserung der Bedienung der Hauptachsen in allen Bezirken	<ul style="list-style-type: none">– Verbesserung der Bedienung in allen berührten Bezirken
Verbindung	<ul style="list-style-type: none">– Verbesserung der Reisezeiten im Netz– Stärkung der Hauptachsen durch Stadtbahn	<ul style="list-style-type: none">– leichte Verschlechterung der Reisezeiten in Sennestadt, restliche berührte Bezirke neutral
Kosten	<ul style="list-style-type: none">– geringere Gesamtkosten im Betrieb und Invest– höheres Potenzial zur Verknüpfung mit weiteren Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none">– notwendige Neuinvestitionen für Busse

Fortsetzung Tabelle auf nächster Folie

4. Gegenüberstellung

Kriterium	Frühverkehrskonzept	NVP-Maßnahmen
Fahrgastzahlen	– geringere absolute Steigerung	– höhere absolute Steigerung
	– Auswirkung auf gesamtes Bielefelder Stadtgebiet	– Auswirkung nur in berührten Bezirken
Sonstiges	– Stärkung der Daseinsvorsorge – Umsetzung Änderungsantrag zum NVP	– weitere Umsetzung NVP
	– Wochenendverkehr	– Verkehr tagsüber

- Frühverkehrskonzept bietet in den meisten Kriterien Vorteile gegenüber der Umsetzung der NVP-Maßnahmen: Hier sind vor allem die Auswirkung auf das gesamte Bielefelder Stadtgebiet, ein höheres Potenzial zur Verknüpfung mit weiteren Maßnahmen & eine größere Neu-Erschließung zu erwähnen
- Die Vorzüge der Umsetzung der NVP-Maßnahmen liegen vor allem bei den höheren Bedienstunden sowie der größeren absoluten Steigerung hinsichtlich der Fahrgäste

5. Empfehlung & Ausblick

moBiel und Amt für Verkehr empfehlen:

Maßnahmenpaket	Inhalt	zusätzliche Kosten (Betriebskosten/Jahr)
Änderungsantrag zum NVP – angepasst	Frühverkehrskonzept	850.000€
Priorität 1: B51b	Taktverdichtung Linie 155 am Sonn- und Feiertag	90.000€
Priorität 1: B6a	Linienkonzept Brake: Linie 51 und 101 (ohne Linie 30)	550.000€
Änderungsantrag zum NVP	Synchronisation mit Stadtbahntakt in der SVZ <ul style="list-style-type: none">• Linie 21: Bachstelzenweg-Jahnplatz• Linie 26: Radrennbahn-Dürerstraße	180.000€
Gesamt		1.670.000

- Gesamtkosten liegen zwar 12.000€ über dem verfügbaren Budget, aber in den jeweiligen Kalkulationen ist aufgrund des frühen Planungsstandes noch etwas „Puffer“ enthalten
- Synergieeffekte zum Bestandsnetz werden erwartet

5. Empfehlung & Ausblick

moBiel und Amt für Verkehr empfehlen:

Vorteile:

- Vollständige Umsetzung des Ergänzungsbeschluss zum NVP
 - Ineinandergreifen von Frühverkehr mit der Taktverdichtung der Linie 155 an Sonn- und Feiertagen
 - Stärkung des ÖPNV im gesamten Bielefelder Stadtgebiet. Zudem punktuell regional stark nachgefragte Maßnahmen
 - (teilweise) Vorantreiben der Umsetzung NVP
-
- Nachfrageorientiertes Angebot wird bei Frühverkehr (entfallende Gebiete) ggf. noch geprüft

5. Empfehlung & Ausblick

Ausblick auf kommende Maßnahmen im NVP:

- Mit der von moBiel und Amt für Verkehr empfohlenen Umsetzung sind die finanziell beschlossenen Mittel ausgeschöpft.
- Nach Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen noch ausstehende Maßnahmen im Nahverkehrsplan:

Priorität 1		
B11	Taktverdichtung Heeper Straße	1.000.000 € (**)
B82 (inkl. Linie 30)	Neues Netzkonzept Sennestadt Nord - Sennestadt Bahnhof	600.000 € (**)
Priorität 2		
B36 (*)	Taktverdichtung(en) Brackwede	bis zu 1.340.000 € (**)

(*) wird von moBiel und Amt für Verkehr als zu priorisierende Maßnahme aus Umsetzungspriorität 2 angesehen

(**) zzgl. einmalige Personal- und Investkosten in Fahrzeuge

5. Empfehlung & Ausblick

Ausblick auf kommende Maßnahmen im NVP:

- Nach Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen noch ausstehende Maßnahmen im Nahverkehrsplan in Umsetzungspriorität 1:
 - B11 Taktverdichtung Heeper Straße (Stadtbezirk Mitte)
 - B82 Neues Netzkonzept Sennestadt Nord – Sennestadt Bahnhof (Stadtbezirk Sennestadt)
- Nach Umsetzung der Umsetzungspriorität 1 folgt die Priorität 2. Hier enthalten sind u.a. folgende Maßnahmen:
 - B36 Taktverdichtung Brackwede (Stadtbezirk Brackwede)
 - B46 Taktverdichtung auf Linie 57 (Stadtbezirk Dornberg)
 - B14 Erschließung Wohngebiet Rote Erde (Stadtbezirk Heepen)
 - B81 Taktverdichtung/Neustrukturierung Liniennetz in Senne (Stadtbezirk Senne)
 - B54 Taktverdichtung Anschluss Stadtbahnlinie 2 (Stadtbezirk Stieghorst)

6. Rückmeldungen zum Termin vom 27.03.25

Folgende Punkte wurden geprüft: Reisezeiten in Sennestadt & Prüfaufträge der BV

Zur Reisezeit/Umstiege:

- Nahverkehrsplan-Maßnahmen: Fahrzeiten und Umsteigezeiten können aktuell noch nicht abgeschätzt werden (erst in Detailplanung); Linie 46 und 47 neu mit Umsteigezeit in Sennestadt Zentrum (nicht mehr direkt zum Bahnhof)

Einbindung Bahnhof Sennestadt:

- Frühverkehrskonzept: bereits aktuell keine Anbindung des Bahnhofes; durch SPNV Anbindung an Samstagen ab 06:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ab 09:00 Uhr
- Nahverkehrsplan-Maßnahmen: neue Anbindung des Bahnhofes durch die Linie 30 mit Anschluss von/zur RB74; keine Anbindung mehr durch Linie 46 und 47

neue Buslinie für Anbindung der Einkaufszentren:

- Anfrage in separater Prüfung, schriftliche Beantwortung im Nachgang

→ Schriftliche Beantwortung aller Prüfaufträge im Nachgang

5. Empfehlung & Ausblick

moBiel und Amt für Verkehr empfehlen:

Maßnahmenpaket	Inhalt	zusätzliche Kosten (Betriebskosten/Jahr)
Änderungsantrag zum NVP – angepasst	Frühverkehrskonzept	850.000€
Priorität 1: B51b	Taktverdichtung Linie 155 am Sonn- und Feiertag	90.000€
Priorität 1: B6a	Linienkonzept Brake: Linie 51 und 101 (ohne Linie 30)	550.000€
Änderungsantrag zum NVP	Synchronisation mit Stadtbahntakt in der SVZ <ul style="list-style-type: none">• Linie 21: Bachstelzenweg-Jahnplatz• Linie 26: Radrennbahn-Dürerstraße	180.000€
Gesamt		1.670.000

- Gesamtkosten liegen zwar 12.000€ über dem verfügbaren Budget, aber in den jeweiligen Kalkulationen ist aufgrund des frühen Planungsstandes noch etwas „Puffer“ enthalten
- Synergieeffekte zum Bestandsnetz werden erwartet