Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 07.07.2025, 51-38 17

Drucksachen-Nr.

10273/2020-2025/1

Beschlussvorlage der Verwaltung
Nachtragsvorlage

Diese Vorlage

☒ ersetzt die Ursprungsvorlage.
☐ ergänzt die Ursprungsvorlage.

Gremium	Sitzung am	Beratung
Rat der Stadt Bielefeld	10.07.2025	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Weiterentwicklung des ÖPNV (NVP-Maßnahmen und Frühverkehrsnetz)

Betroffene Produktgruppe

11.15.11

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

(Teil-)Umsetzung des 3. Nahverkehrsplans

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Die dargestellten Auswirkungen auf den Ergebnisplan basieren auf der Umsetzung der vom Amt für Verkehr und moBiel empfohlenen Maßnahmen:

Jahr	Bewilligte Mittel	Mittel für politisch bereits beschlossene Maßnahmen	Mittel zur Weiterentwicklung des ÖPNV	Ausgaben basierend auf Empfehlungen des Amtes für Verkehr und moBiel
2025	880.000 €	510.000 €	370.000 €	./.
2026	1.500.000 €	510.000 €	990.000 €	990.000 €
2027	2.168.200 €	510.000 €	1.658.200 €	1.658.200 €
2028	2.168.200 €	510.000 €	1.658.200 €	1.658.200 €
2029	2.168.200 €	510.000 €	1.658.200 €	1.658.200 €

Ausgaben zur Finanzierung von Investitionen in einen neuen Bus durch die moBiel GmbH im Haushaltsjahr 2027: 650.000 €

Da die vollständige Umsetzung der Taktsynchronisierung Jöllenbeck – Babenhausen Süd erst im Juli 2025 umgesetzt wird, werden von den für diese Maßnahme bereits beschlossenen 510.000 € voraussichtlich nur Mittel in Höhe von ca. 340.000 € verausgabt. Bei Umsetzung der durch das Amt für Verkehr und moBiel erstellten Empfehlung werden im Jahr 2025 keine weiteren Angebotserweiterungen umgesetzt. Damit werden im Jahr 2025 Finanzmittel i.H.v. 540.000 € nicht verausgabt.

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

Rat der Stadt Bielefeld, 09.12.2021, TOP 25, Ds.-Nr. 2581/2020-2025
Rat der Stadt Bielefeld, 09.12.2021, TOP 25, Ds.-Nr. 3009/2020-2025
Stadtentwicklungsausschuss, 24.10.2023, TOP 8, Ds.-Nr. 6515/2020-2025
Finanz- und Personalausschuss, 21.11.2023, TOP 2.2, Ds.-Nr. 7160/2020-2025
Rat der Stadt Bielefeld, 14.12.2023, TOP 22, Ds.-Nr. 6515/20202025
Stadtentwicklungsausschuss, 17.09.2024, TOP 13, Ds-Nr. 8080/2020-2025
Finanz- und Personalausschuss, 17.09.2024, TOP 8, Ds.-Nr. 8080/2020-2025
Stadtentwicklungsausschuss, 29.11.2024, TOP 2, Ds.-Nr. 8950/2020.2025
Finanz- und Personalausschuss, 02.12.2024, TOP 4.2, Ds.-Nr. 8950/2020-2025
Rat der Stadt Bielefeld, 19.12.2024, TOP 12, Ds.-Nr. 8950/2020-2025
Bezirksvertretung Brackwede, 12.06.2025, TOP 14, Ds.-Nr. 10273/2020-2025
Bezirksvertretung Dornberg, 12.06.2025, TOP 14, Ds.-Nr. 10273/2020-2025
Bezirksvertretung Heepen, 12.06.2025, TOP 11, Ds.-Nr. 10273/2020-2025
Bezirksvertretung Jöllenbeck, 12.06.2025, TOP 6, Ds.-Nr. 10273/2020-2025
Bezirksvertretung Senne, 12.06.2025, TOP 11, Ds.-Nr. 10273/2020-2025
Bezirksvertretung Gadderbaum, 26.06.2025, TOP 11, Ds.-Nr. 10273/2020-2025
Bezirksvertretung Mitte, 26.06.2025, TOP 17, Ds.-Nr. 10273/2020-2025
Bezirksvertretung Schildesche, 26.06.2025, TOP 11, Ds.-Nr. 10273/2020-2025
Bezirksvertretung Sennestadt, 26.06.2025, TOP 14, Ds.-Nr. 10273/2020-2025
Bezirksvertretung Stieghorst, 26.06.2025, TOP 13, Ds.-Nr. 10273/2020-2025
Finanz- und Personalausschuss, 01.07.2025, TOP 22, Ds.-Nr. 10273/2020-2025
Stadtentwicklungsausschuss, 01.07.2025, TOP 18, Ds.-Nr. 10273/2020-2025

Beschlussvorschlag:

1.
Die bereitgestellten Finanzmittel (Ds.-Nr. 7160/2020-2025) sollen für die Umsetzung folgender Maßnahmen verwendet werden:

- **Anpassungen im Frühverkehr am Wochenende (Frühverkehrsnetz im 30-Minuten-Takt, basierend auf Ds.-Nr. 6515/20202025).**
  Die Kosten in Höhe von jährlich 850.000 € ab 2026 sowie einmalige Kosten in Höhe von 160.000 € sind im eingeplanten Betriebskostenzuschuss an moBiel enthalten.
- **Synchronisierung der Buslinien 21 und 26 mit dem Stadtbahntakt in der Schwachverkehrszeit (basierend auf Ergänzungsbeschluss Ds.-Nr. 3009/2020-2025).**
  Die Kosten in Höhe von jährlich 180.000 € ab 2026 sowie einmalige Kosten in Höhe von 40.000 € sind im eingeplanten Betriebskostenzuschuss an moBiel enthalten.
- **Die Maßnahmenbündel B51b (Verdichtung Linie 155 an Sonn- und Feiertagen) und B6a (Linienkonzept Brake mit Linie 51 und 101, ohne die Buslinie 30) aus dem Nahverkehrsplan.**
  Die Kosten für B51b in Höhe von jährlich 90.000 € ab 2026 sowie einmalige Kosten in Höhe von 20.000 € und die Kosten für B6a in Höhe von jährlich 550.000 € ab 2027 sowie einmalige Kosten in Höhe von 80.000 € sind im eingeplanten Betriebskostenzuschuss an moBiel enthalten.
  Zur Umsetzung der Maßnahme B6a (Linienkonzept Brake, ohne die Buslinie 30) wird ein zusätzliches Fahrzeug benötigt. Die Kosten i.H.v. 650.000 € sind im Investitionsplan der moBiel enthalten.

2.
Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, die Buslinienführung der Linie 138 für den Bereich Bollstraße bei Kostenneutralität im Streckenverlauf zu integrieren. Sollten zusätzliche Kosten entstehen, ist eine gesonderte Vorlage zu erstellen.

3.
Die Situation für den Stadtbezirk Sennestadt soll insgesamt gesondert behandelt werden.

Begründung:

Allgemeiner Sachverhalt

Der Rat der Stadt Bielefeld hat in seiner Sitzung am 09.12.2021 die Umsetzung des 3. Nahverkehrsplans (NVP) (Drucksachennummer 2581/2020-2025) als sektoralen Rahmenplan beschlossen. Um die einzelnen Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan konkret umzusetzen und die Mobilitätswende voranzutreiben, bedarf es dazu konkreter Einzel-Beschlüsse.

Der Finanz- und Personalausschuss hat in seiner Sitzung am 21.11.2023 Finanzmittel für den weiteren Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs bereitgestellt. Die Bereitstellung erfolgt jährlich gestaffelt. In seiner Sitzung am 14.12.2023 beschloss der Rat der Stadt Bielefeld (Ds.-Nr. 6515/2020-2025) die Umsetzung von Fahrplanverbesserungen und Synchronisation der Linien 54/56/154 im Korridor Jöllenbeck – Babenhausen Süd; hierfür sollen p.a. 510.000€ verwendet werden. Das Angebot wurde schrittweise eingeführt, im Juli 2025 erfolgt die vollständige Synchronisation auch an Wochenenden und Feiertagen.

Die im Ergänzungsbeschluss (Ds.-Nr. 3009/2020-2025) ebenfalls beschlossenen Maßnahmen des Frühverkehrsnetzes sowie der Fahrplanverbesserungen auf den Achsen Heepen – Jahnplatz – Quelle und Dürerstraße – Radrennbahn mit dem Stadtbahntakt wurden in Ds.-Nr. 6515/2020-2025 weiter spezifiziert und durch moBiel in Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr anschließend ausgearbeitet. Hieraus hat sich die Änderung ergeben, dass die Fahrplanverbesserung im Abendverkehr bis Betriebsschluss in Bezug auf die Linie 21 lediglich die aufkommensstarke Achse Jahnplatz – Bachstelzenweg betrifft.

Herleitung des Vorgehens

Im Rahmen der Haushaltsberatungen im Herbst 2024 wurde zur Verwendung der noch vorhandenen Gelder den politischen Gremien der Stadt Bielefeld mittels Ds.-Nr. 8950/2020-2025 alternativ die Umsetzung verschiedener weiterer Maßnahmen des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld empfohlen. Der Rat der Stadt Bielefeld hat in seiner Sitzung am 19.12.2024 den Beschluss gefasst, dass bereits politisch beschlossene finanzielle Mittel je Haushaltsjahr vollständig für die Umsetzung von Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung im ÖPNV verausgabt werden sowie den Umsetzungsprioritäten des NVP entsprechen sollen. Die Wirkung soll insbesondere bei den bereits aufgezeigten Maßnahmen aus den Vorlagen 8080/2020-2025 sowie 8950/2020-2025 (Frühverkehrsnetz, Maßnahmenbündel) von der Verwaltung im Frühjahr 2025 aufgezeigt werden.

Das Amt für Verkehr hat aus diesem Grund die moBiel GmbH beauftragt, die verschiedenen Maßnahmen mit Hilfe des Verkehrsmodells zu untersuchen und mit verkehrsspezifischen Analysetools zu bewerten. Gemeinsam wurden verschiedene Kriterien entwickelt und die Ergebnisse zunächst am 27.03.2025 Mitgliedern des StEAs und am 07.05.2025 Mitgliedern der Bezirksvertretungen präsentiert. In den Terminen gab es die Möglichkeit für direkte Rückfragen an die entsprechenden Fachexperten von moBiel. Damit konnten Hintergründe sowie Vor- und Nachteile der Konzepte i.d.R. unmittelbar dargelegt werden. Weitergehende Anmerkungen und Wünsche, u.a. zu einer abgestimmten Einbindung des Frühverkehrsnetzes an den Schienenpersonennahverkehr, konnten bei moBiel platziert werden und sollen bei der Feinjustierung des Konzeptes von moBiel entsprechend Berücksichtigung finden.

In diesen Terminen wurde auch eine Empfehlung zur Weiterentwicklung des ÖPNV vorgeschlagen, welche sowohl eine Umsetzung von Nahverkehrsplanmaßnahmen enthält als auch die Einführung eines neuen Frühverkehrsnetzes. Die Empfehlung beinhaltet damit gesamtstädtische Verbesserungen als auch lokal wirkende Anpassungen und fand bei den Beteiligten letztendlich eine breite Mehrheit. Die Beschlussempfehlung entspricht damit der in den Informationsterminen vorgestellten und diskutierten Maßnahmenumsetzung.

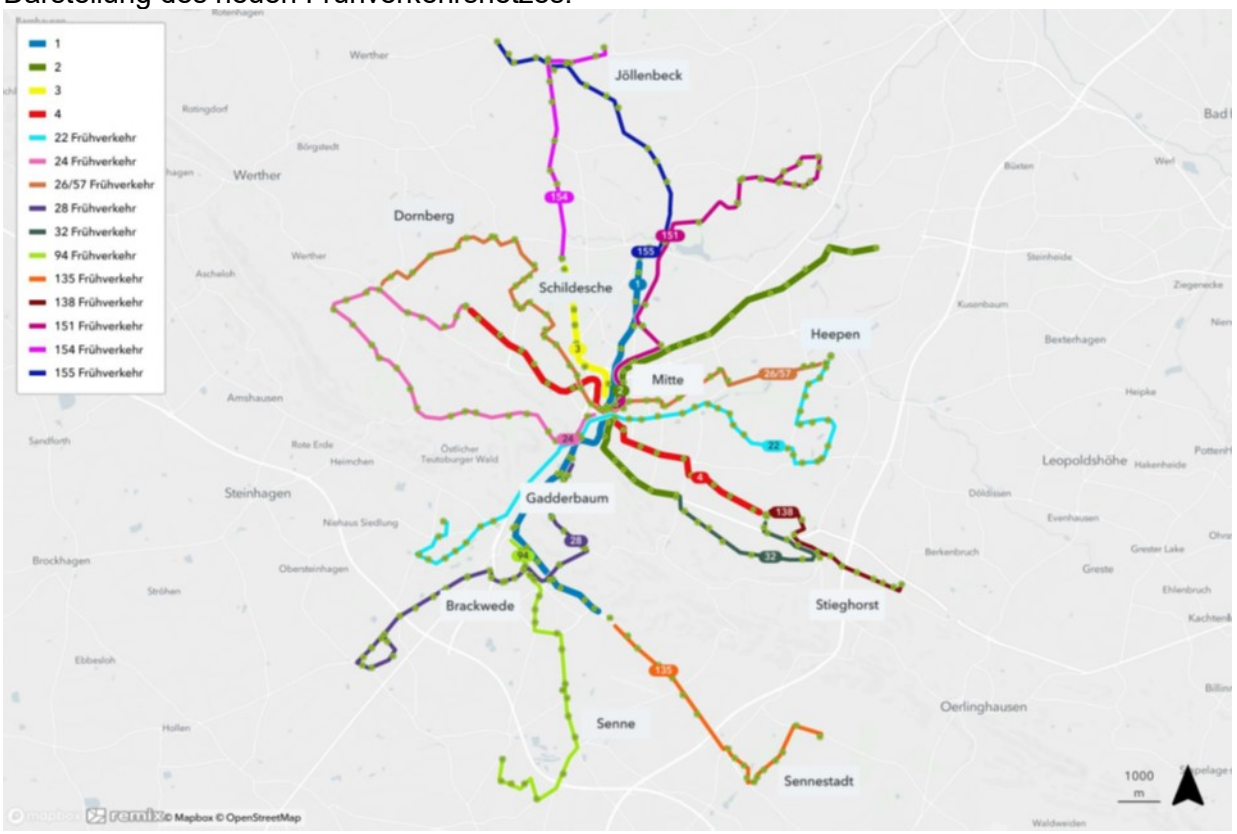
Vorstellung der Maßnahmen

Die untersuchten Konzepte unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Zielrichtung und Wirkung deutlich. Während das Frühverkehrskonzept in nur wenigen Stunden am Wochenende zum Einsatz kommt, betreffen die Nahverkehrsplan-Maßnahmen zumeist den Regelbetrieb der Linien. Zu Zeiten des Frühverkehrsnetzes bietet das Angebot noch deutliche Verbesserungspotenziale, während im Regelbetrieb bereits ein gutes Angebot gewährleistet ist und Verbesserungspotenziale durch kleinteiligere Angebotsanpassungen erfolgen können.

1. *Das Frühverkehrsnetz*
   Die Einführung eines überarbeiteten Frühverkehrskonzeptes betrifft in etwa die Zeiträume zwischen 05:00 Uhr und 6:30 Uhr an Samstagen und zwischen 05:00 Uhr und 08:00 Uhr an Sonn- und Feiertagen. In dieser Zeit verkehren zurzeit im Status-Quo keine Stadtbahnlinien; die innerstädtische Verkehrsleistung wird durch insgesamt neun Nachtbuslinien erbracht. Die Linien verkehren im 30-Minuten-Takt (Samstage) sowie im 60-Minuten-Takt (Sonn- und Feiertage) und haben teils sehr umwegige und indirekte Linienführungen, i.d.R. erfolgt an den Linienenden eine Schleifenfahrt, die dortigen Haltestellen werden nur in eine Fahrtrichtung erschlossen.

   Das neue Frühverkehrskonzept betrifft in den oben genannten Betriebszeiten eine Überarbeitung des dortigen Netz- und Angebotskonzeptes. Es beinhaltet gradlinige, direkte Linienführungen, größtenteils im 30-Minuten-Takt. Es orientiert sich an den Primärlinien des Tagesnetzes und ermöglicht entsprechende Umsteigeverbindungen am Jahnplatz.
   Eine wichtige Neuerung ist auch der Betrieb der Stadtbahn. An den Endpunkten der Stadtbahnlinien entstehen Anschlüsse an weiterführende Busverbindungen. Durch die Orientierung an bekannten Angeboten entsteht für die Fahrgäste ein besser nachvollziehbares Konzept. Montag bis Freitag erfolgt bereits heute der reguläre Betriebsbeginn um ca. 05:00 Uhr, diese Tage bleiben vom hier vorgestellten Frühverkehrskonzept unberührt.

   Darstellung des neuen Frühverkehrsnetzes:



2. *Die Nahverkehrsplan-Maßnahmen*
   Verglichen wurde das Frühverkehrskonzept mit der Einführung von drei Maßnahmenpaketen aus dem 3. Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld, alle Maßnahmen stammen aus der Umsetzungspriorität 1:

   <u>B6a: Linienkonzept Brake / Bedienungsachse Schildesche – Brake auf vier Fahrten pro Stunde und Richtung verdichten</u>

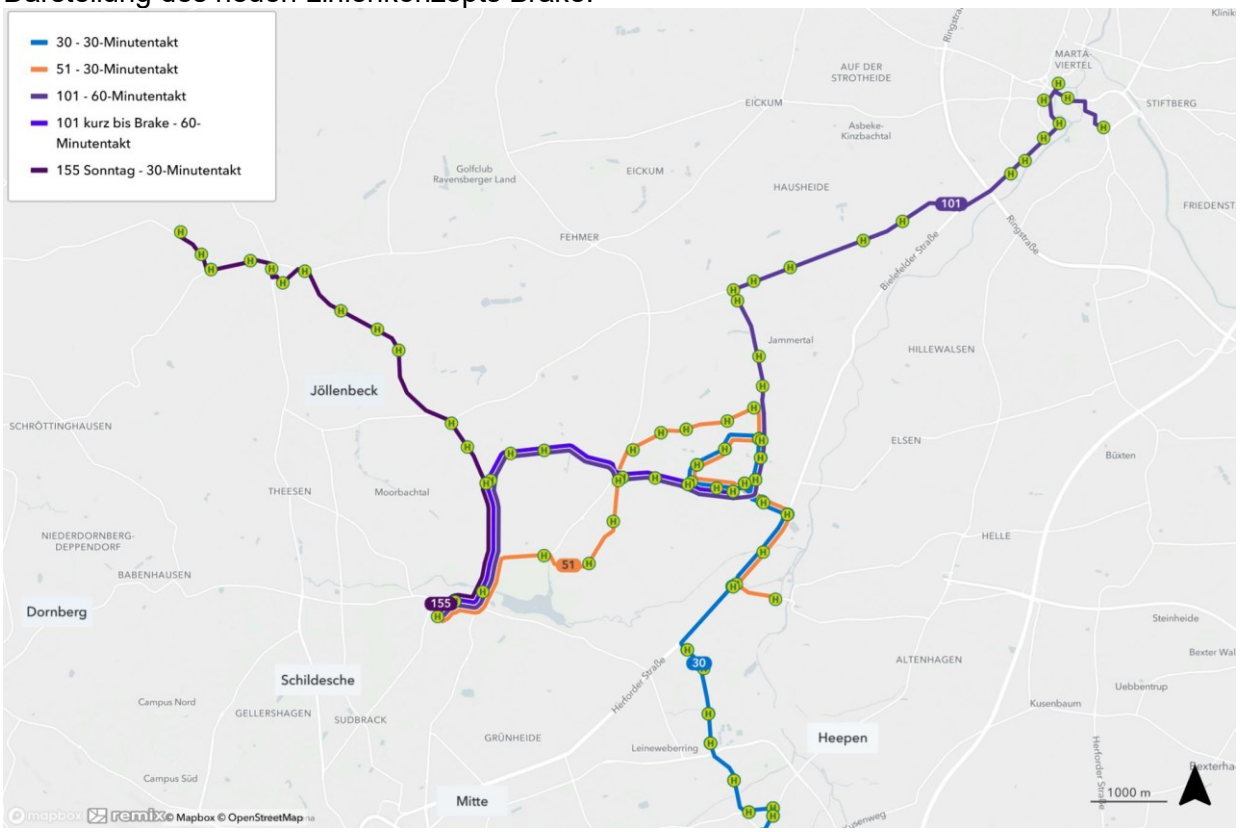
   Zur Stärkung der Bedienungsachse Schildesche – Blackenfeld – Brake wird die Linie 101 auf einen 30-Minuten-Takt zwischen Schildesche und Brake verdichtet. Zwischen Brake und Herford wird weiterhin ein 60-Minuten-Takt angeboten.

   Die Linie 51 wird vom bisherigen 20/40-Minuten-Takt auf einen regelmäßigen 30-Minuten-Takt zwischen Schildesche und Milse umgestellt. Die Kurzfahrten zur Endhaltestelle Grafenheider Straße entfallen und alle Fahrten fahren weiter bis zur Stadtbahnhaltestelle in Milse.
   Die Linie 51 wird dann Montag – Freitag tagsüber einen 30-Minuten-Takt zwischen Schildesche und Milse anbieten. Auf der Linie 101 verbleibt, wie aktuell, ein 60-Minuten-Takt zwischen Schildesche und Herford, während die Achse Schildesche – Brake bis Marktplatz/Wefelshof auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet wird und somit jede zweite Fahrt in Brake endet.

   Die Maßnahmen der Linien 51 und 101 sind als ein Gesamtpaket zu sehen und können sinnvoll nur gemeinsam umgesetzt werden.

   Unabhängig von den Veränderungen auf den Linien 51 und 101 kann die Maßnahme auf der Linie 30 umgesetzt werden: Der alternierende Linienverlauf der Linie 30 in Brake wird harmonisiert. Ab der Endhaltestelle Marktplatz ist eine einheitliche Linienführung über Brake Kirche, Glückstädter Straße, Stedefreunder Straße und Bahnhof Brake weiter in Richtung Baumheide/Heepen/Stieghorst/Sennestadt vorgesehen. Die Umsetzung erfolgt aus umlauftechnischen Gründen mit der Führung der Linie 30 zum Bahnhof Sennestadt im Rahmen der Neuordnung des Liniennetzes Sennestadt (s. Maßnahme B82). Eine Vereinheitlichung der Linienführung ist aus betrieblichen Gründen nur möglich, sofern die Linie 30 in Sennestadt zum Bahnhof eingekürzt wird. Die Kostenveränderungen sind in der dort aufgeführten Maßnahme enthalten.

Darstellung des neuen Linienkonzepts Brake:



<u>B51b: Taktverdichtung zwischen Schildesche und Jöllenbeck Dorf an Sonntagen / Linie 155 Schildesche-Nagelsholz am Sonntag im 30-Minuten-Takt</u>

Der bestehende 60-Minuten-Takt zwischen Schildesche und Jöllenbeck über Vilsendorf wird an Sonn- und Feiertagen ganztägig analog zum werktäglichen Abendverkehr auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

<u>B82: Verbindung Sennestadt Nord – Sennestadt Bahnhof / Verbindung Sennestadt Nord-Sennestadt Bahnhof mit neuen Linienwegen auf den Linien 30, 39, 46 und 47</u>

Mit der Führung der Linie 30 zum Bahnhof Sennestadt wird eine Direktverbindung zwischen dem Sennestädter Norden und dem Bahnhof Sennestadt mit Anschluss von/ zur Sennebahn geschaffen. Von Brake kommend (auf einheitlichem Linienweg wie oben im Bündel Brake beschrieben), verkehrt die Linie 30 über Altmühlstraße, Innstraße, Verler Straße (wie heute die Linien 46/47) zum Bahnhof Sennestadt.

Die Fahrten bis Heideblümchen werden von der Linie 47 übernommen, die auf dem Linienweg der heutigen Linie 30 zwischen Sennestadthaus über Bleicherfeldstraße und Sender Straße nach Heideblümchen auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet wird. Zwischen Heideblümchen und Schloß Holte bleiben die Linienführung und der 60-Minuten-Takt bestehen. Da die Verbindung von der Haltestelle Sennestadthaus zum Bahnhof von der Linie 30 übernommen wird, kann der Verlauf der Linien 46 und 47 auf die neue Endhaltestelle am Sennestadthaus verkürzt werden.

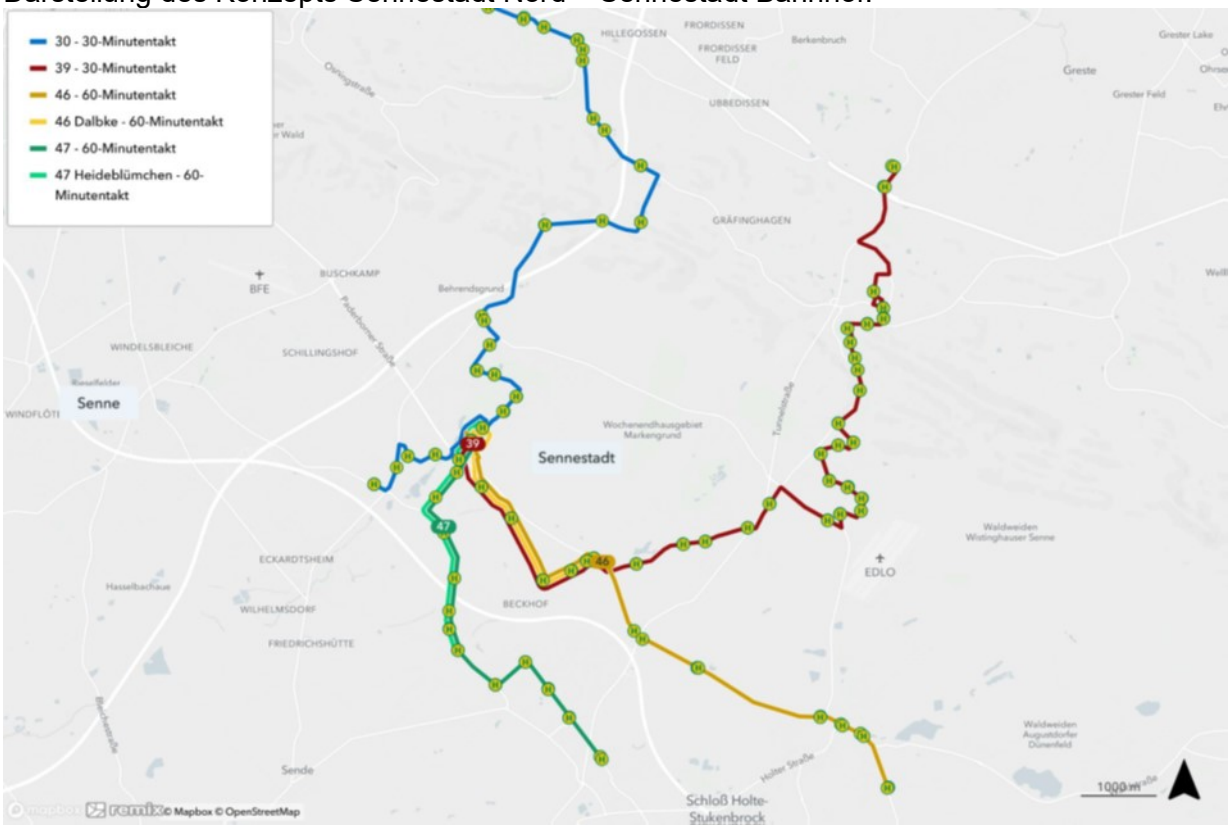
Zur Verbesserung der Erschließung von Dalbke wird die Linie 39 von der Paderborner Straße neu über Sprungbachstraße, Morsestraße und Schlinghofstraße geführt. Auf der Linie 39 besteht weiterhin ein 30-Minuten-Takt. Dieser wird durch einen 30-Minuten-Takt der Linie 46 zwischen Sennestadthaus und Dalbke ergänzt. Zwischen Dalbke und Stukenbrock bleibt weiterhin der 60-Minuten-Takt bestehen. Die Erschließung der Wohnsiedlung an der Altmühlstraße und Innstraße wird weiterhin durch die Linie 37 und der zum Bahnhof

Sennestadt verlängerten Linie 30 gewährleistet. Somit sieht der Tagesverkehr wie folgt aus:

- Linie 30 Brake-Sennestadt Bahnhof im 30-Minuten-Takt
- Linie 39: Sennestadthaus (mit Linienweg über Sprungbachstraße, Morsestraße und Schlinghofstraße) - Oerlinghausen Bahnhof im 30-Minuten-Takt
- Linie 46 Sennestadthaus-Dalbke im 30 Minuten-Takt und stündlich weiter nach Stukenbrock
- Linie 47 Sennestadthaus-Heideblümchen im 30-Minuten-Takt und stündlich weiter nach Schloß Holte

Die Maßnahmen der Linien 30, 39, 46 und 47 sind als ein Gesamtpaket zu sehen und können sinnvoll nur gemeinsam umgesetzt werden.

Darstellung des Konzepts Sennestadt Nord – Sennestadt Bahnhof:



Gegenüberstellung der Maßnahmen

Nachfolgend ist eine Grobübersicht der Gegenüberstellung einzelner Kriterien dargestellt, eine detailliertere Beschreibung ausgewählter Kriterien erfolgt im Anschluss.

Kriterium	Frühverkehrskonzept	NVP-Maßnahmen
Erschließung	- große Neuerschließung - Lückenschluss zum Tagesnetz	- geringfügige Verschlechterung durch Wegfall von fünf Haltestellen
Bedienung	- z.T. deutliche Verbesserung der Bedienung der Hauptachsen in allen Bezirken	- Verbesserung der Bedienung in allen berührten Bezirken
Verbindung	- Verbesserung der Reisezeiten im Netz - Stärkung der Hauptachsen durch Stadtbahn	- leichte Verschlechterung der Reisezeiten in Sennestadt, restliche berührte Bezirke neutral
Kosten	- geringere Gesamtkosten im Betrieb und Invest - höheres Potenzial zur Verknüpfung mit weiteren Maßnahmen	- notwendige Neuinvestitionen für Busse
Fahrgastzahlen	- geringere absolute Steigerung - Auswirkung auf gesamtes Bielefelder Stadtgebiet	- höhere absolute Steigerung - Auswirkung nur in berührten Bezirken
Sonstiges	- Umsetzung Änderungsantrag zum NVP - Stärkung der Daseinsvorsorge - Wochenendverkehr	- weitere Umsetzung NVP - Verkehr tagsüber

Betrachtung der Erschließungs- und Bedienungsqualität

Die Erschließungsqualität wird durch die erschlossene Bevölkerung in einem Radius von 400 m um die entsprechenden Haltestellen herum ermittelt. Durch das neue Frühverkehrsnetz werden knapp 14.000 Einwohnerinnen und Einwohner neu erschlossen. Insgesamt 57 neu angebundenen Haltestellen stehen 18 Haltestellen gegenüber, die ohne Alternative im Umkreis von 500 m entfallen. Die entfallenden Haltestellen werden laut Fahrgastzählungen jedoch nur von ca. 70 Fahrgästen je Wochenende genutzt, weshalb die positiven Wirkungen durch die Neuerschließungen deutlich höher zu gewichten sind. Die Bedienungsqualität wird zum einen durch die Takterhöhung auf dann zwei Fahrten je Stunde erhöht sowie den Einsatz der Stadtbahn, welche als höherwertiges Angebot wahrgenommen wird.

Die Erschließungswirkung der Nahverkehrsplanmaßnahmen bleibt weitestgehend unverändert, durch die Harmonisierung von Linienverläufen kommt es du einer Differenz von etwa -0,1%. Der Vorteil der Nahverkehrsplanmaßnahmen liegt in der z.T. deutlichen Takterhöhung auf bestehenden Achsen und damit verbundenen Verbesserung der Bedienung.

Betrachtung der Fahrgastzahlen

Aktuell nutzen je Jahr gut 130.000 Fahrgäste das Frühverkehrsnetz in der aktuellen Ausgestaltung. Mit Einführung des oben beschriebenen Konzepts wird eine Steigerung der Fahrgastzahlen um etwa 61.000 – 85.000 pro Jahr prognostiziert.

Im Vergleichsfall der betrachteten Nahverkehrsplan-Maßnahmen nutzen gut 2.000.000 Fahrgäste je Jahr das aktuelle Angebot auf den betroffenen Linien. Mit Umsetzung der oben beschriebenen Maßnahmen wird von einer Steigerung der Fahrgastzahlen um 125.000 – 157.000 pro Jahr ausgegangen, damit liegt die absolute Steigerung im Vergleich zum Frühverkehrsnetz hier höher.

Finanzierung & Kosten

Die Einführung des Frühverkehrskonzeptes ruft jährliche Betriebskosten i.H.v. 850.000 € hervor. Zusätzlich entstehen für einmalige Personalwerbungs- und –schulungskosten Aufwendungen i.H.v. 160.000 €. Es entsteht kein neuer Fahrzeugbedarf, da das Konzept zu Zeiten umgesetzt wird, in denen die Busflotte nicht vollumfänglich im Einsatz ist und entsprechend auf vorhandene Fahrzeuge zurückgegriffen werden kann.

Bei der Umsetzung der NVP-Maßnahme B6a (Linienkonzept Brake) entstehen zusätzliche Betriebskosten in Höhe von rund 550.000 € jährlich. Einmaliger Aufwand in Höhe von 80.000 € entsteht durch die Ausbildung zusätzlich benötigten Personals. Außerdem werden Investitionen für ein zusätzliches Fahrzeug (ca. 650.000 €) erforderlich. Diese Investition in Verbindung mit der neuen Maßnahme ist durch die Stadt Bielefeld ebenfalls zu finanzieren. Der aus der Investition bei der moBiel entstehende laufende Aufwand (AfA) ist als Teil des Aufwandes wiederum von der Stadt auszugleichen.

Bei der Umsetzung der NVP-Maßnahme B51b (Linie 155 Schildesche – Nagelsholz am Sonntag im 30-Minuten-Takt) entstehen zusätzliche Betriebskosten in Höhe von rund 90.000 € jährlich. Einmalige Kosten in Höhe von 20.000 € entstehen für die Ausbildung zusätzlich benötigten Personals. In dieser Höhe würde der Haushalt der Stadt Bielefeld belastet.

Bei der Umsetzung der NVP-Maßnahme B82 (Verbindung Sennestadt Nord-Sennestadt Bahnhof mit neuen Linienwegen auf den Linien 30, 39, 46 und 47) entstehen zusätzliche Betriebskosten in Höhe von rund 600.000 € jährlich. Für die Ausbildung zusätzlichen Personals werden einmalig 100.000 € veranschlagt. In dieser Höhe würde der Haushalt der Stadt Bielefeld belastet. Außerdem werden Investitionen für zwei zusätzliche Fahrzeuge (ca. 1.300.000 €) erforderlich. Diese Investition in Verbindung mit der neuen Maßnahme ist durch die Stadt Bielefeld ebenfalls zu finanzieren. Der aus der Investition bei der moBiel entstehende laufende Aufwand (AfA) ist als Teil des Aufwandes wiederum von der Stadt auszugleichen.

Übersicht der Kosten der untersuchten Maßnahmen:

	Betriebskosten (jährlich)	Personalkosten (einmalig)	Fahrzeuginvestition (einmalig)
Frühverkehrsnetz	850.000 €	160.000 €	./.
Synchronisation Linie 21/26 mit Stadtbahntakt	180.000 €	40.000 €	./.
NVP-Maßnahme B6a (Linien-konzept Brake)	550.000 €	80.000 €	650.000 €
NVP-Maßnahme B51b (Linie 155)	90.000 €	20.000 €	./.
NVP-Maßnahme B82 (Linien-konzept Sennestadt)	600.000 €	100.000 €	1.300.000 €

Empfehlung des Amtes für Verkehr und moBiel

Das Amt für Verkehr und die moBiel GmbH empfehlen auf Basis der durchgeführten Untersuchung, dem vorhandenen Haushaltsansatz sowie unter Berücksichtigung der Reaktionen aus den angebotenen Informationsveranstaltungen die nachfolgende Maßnahmenumsetzung:

Maßnahme	Geplante Umsetzung
Frühverkehrsnetz auf Basis des 30-Minuten Taktes	2026
Maßnahmenbündel B51b (Taktverdichtung Linie 155) aus dem Nahverkehrsplan	2026
Synchronisierung der Buslinien 21 und 26 mit dem Stadtbahntakt in der Schwachverkehrszeit	2026
Maßnahmenbündel B6a (Linienkonzept Brake) aus dem Nahverkehrsplan	2027

Bei Einführung des Frühverkehrsnetzes muss die Maßnahme B51b aus dem NVP zwingend zeitgleich umgesetzt werden, da den Fahrgästen ansonsten an Sonn- und Feiertagen zu Zeiten des Frühverkehrsnetzes auf der Achse Schildesche – Vilsendorf – Jöllenbeck ein besseres ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen würde als im restlichen Tagesverlauf.

Um die bereitgestellten Finanzmittel nicht zu übersteigen ist eine gestaffelte Inbetriebnahme der Maßnahmen vorgesehen. Die Umsetzung des Maßnahmenbündels B6a (ohne Linie 30) ist für das Jahr 2027 anvisiert, die drei weiteren empfohlenen Maßnahmen (Frühverkehrsnetz, Maßnahmenbündel B51b, Synchronisation Linie 21/26) sollen bereits im Verlauf des Jahres 2026 eingeführt werden. Der genaue Betriebsstart der Maßnahmen wird nach Abstimmung zwischen dem Amt für Verkehr und der moBiel GmbH so festgelegt, dass die bereitgestellten Finanzmittel je Jahr auskömmlich sind. Durch einen später im Jahr erfolgenden Betriebsstart können die jährlich anfallenden Betriebskosten entsprechend anteilig gesenkt und die anfallenden Einmalkosten, u.a. für die Ausbildung des Personals der moBiel GmbH, ausgeglichen werden.

Die prognostizierten Gesamtkosten der vier Maßnahmen liegen ab dem Jahr 2027 knapp 12.000 € höher als die zur Weiterentwicklung des ÖPNV bereitgestellten Finanzmittel. Die moBiel GmbH erwartet im Rahmen der Umsetzung Synergieeffekte, sodass die Umsetzung der Maßnahmen im bereitgestellten Finanzrahmen möglich ist.

Umgang mit der Maßnahme: Verbindung Sennestadt Nord – Sennestadt Bahnhof (B82)

Das Maßnahmenbündel B82 würde auf Basis dieses Beschlussvorschlags zunächst nicht umgesetzt. Die Maßnahme ist, wie die Bündel B51b und B 6a, ebenfalls unter Umsetzungspriorität 1 des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld aufgeführt. Unter verkehrlicher Betrachtung wird diese Maßnahme auch weiterhin als verkehrlich sinnvoll erachtet. Auf Grund der teils großen Änderungen im Busliniennetz sehen das Amt für Verkehr und die moBiel GmbH, auch auf Basis der angebotenen Informationsgespräche, noch verstärkten Austauschbedarf. Für eine spätere Umsetzung des Konzepts bedarf es eines entsprechenden separaten politischen Beschlusses.

Weiteres Vorgehen

Nach Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Bielefeld kann das Amt für Verkehr die Verkehrsleistungen entsprechend der Empfehlung bei der moBiel GmbH bestellen. Im Anschluss beginnt die Detailausgestaltung der Fahrpläne mit entsprechenden Planungen des Betriebsablaufs. Auch die Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr wird in diesem Zusammenhang ausgearbeitet. In Vorbereitung der Einführung eines Frühverkehrsnetzes wird zu gegebener Zeit auch eine entsprechende Kommunikation gegenüber den Kundinnen und Kunden vorbereitet.

Hinweis zur Nachtragsvorlage:

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 01.07.2025 wurde die Beschlussempfehlung der Bezirksvertretung Stieghorst aufgegriffen und der Stadtentwicklungsausschuss hat dem Rat der Stadt Bielefeld zusätzlich zum ursprünglichen Beschlussvorschlag der Verwaltung den Beschlusspunkt Nr. 2 empfohlen. Des Weiteren wird mittels Beschlusspunkt Nr. 3 empfohlen, die komplexen ÖPNV-Anforderungen in Sennestadt gesondert zu behandeln.

Die Verwaltung schließt sich der Beschlussempfehlung des Stadtentwicklungs-ausschusses an und hat daher diese ersetzende Nachtragsvorlage erstellt.

Beigeordneter **Adamski**	