

ZWEITER NAHVERKEHRSP DER STADT BIELEFELD 2007



Auftraggeber:

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
Ravensberger Straße 12 • 33602 Bielefeld

Auftragnehmer: Arbeitsgemeinschaft



moBiel GmbH
Sachbereich Verkehrsplanung
Otto-Brenner-Straße 242 • 33604 Bielefeld

Planersocietät



Stadtplanung • Verkehrsplanung • Forschung
Dr.-Ing. Frehn, Stuhm & Partner | Stadt- und Verkehrsplaner
Chemnitzer Straße 38 • 44139 Dortmund
Schulstraße 47 • 40721 Hilden

Bielefeld / Dortmund 9. März 2007

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
1 Bestandsaufnahme	5
1.1 Gesetzliche Rahmenvorgaben	5
1.1.1 Vorgaben des Bundes	5
1.1.2 ÖPNV-Gesetz des Landes NRW	5
1.1.3 Belange der Barrierefreiheit	6
1.2 Vorgaben der Landesplanung	6
1.2.1 Landesentwicklung	6
1.2.2 Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes	7
1.3 Nahverkehrspläne Schiene und Umland	7
1.3.1 Nahverkehrsplan des VVOWL	7
1.3.2 Nahverkehrspläne der Umlandregion	9
1.4 Lokale Rahmenbedingungen des ÖPNV	10
1.4.1 Zielkonzept Stadtbahn des GVEP	11
1.4.2 Weitere Rahmenbedingungen – Straßenbau	11
1.4.3 Mobilitätskennziffern	12
1.5 Raum-, Wirtschafts- und Sozialstruktur	12
1.6 Organisation und Unternehmensstrukturen des ÖPNV	16
1.7 Wege der Finanzierung und Förderung des ÖPNV	17
2 Qualitätsstandards und Qualitätsmanagement	18
2.1 Qualitätsstandards	18
2.1.1 Erschließungsqualität	18
2.1.2 Bedienungsqualität	19
2.1.3 Verbindungsqualität	20
2.1.4 Fahrzeugqualität	21
2.1.5 Stationsqualität	21
2.2 Qualitätsmanagementsystem	23
2.2.1 Der normative Rahmen und die Rollenverteilung	23
2.2.2 Qualitätskriterien für ein QMS der Stadt Bielefeld	25
2.2.3 Messmethoden und Qualitätsmessungen	25
3 Analyse	28
3.1 ÖPNV-Angebotsstruktur	28
3.1.1 ÖPNV-Angebot	28
3.1.2 ÖPNV-Infrastruktur	29
3.1.3 Fahrzeuge	32
3.1.4 Betriebsleistung	32
3.1.5 Fazit	33
3.2 ÖPNV-Nachfrage	34
3.3 Die Umsetzung des Nahverkehrsplanes von 1997/98	35
3.4 Anregungen und zielgruppenspezifische Analysen	39

3.5	Mängelanalyse	40
3.5.1	Erschließungsqualität	40
3.5.2	Bedienungsqualität	45
3.5.3	Verbindungsqualität	51
3.5.4	Fahrzeugqualität	54
3.5.5	Stationsqualität	54
4	Netz- und Angebotskonzeption	56
4.1	Grundlagen der Konzeption	56
4.2	Eckpunkte der längerfristigen Nahverkehrsentwicklung	57
4.2.1	Stadtbahn Hillegossen	57
4.2.2	Stadtbahn Sennestadt	57
4.2.3	Tram Mitte – Radrennbahn – Heepen	58
4.2.4	Weitere Stadtbahnprojekte	58
4.2.5	Entwicklungen im SPNV für Bielefeld	58
4.2.6	Fazit	59
4.3	Netz- und Angebotskonzeption Stadtbahn	60
4.3.1	Stadtbahnverlängerung nach Theesen.....	60
4.3.2	Stadtbahnverlängerung in Milse	61
4.3.3	Angebotskonzeption Stadtbahn.....	61
4.4	Netz- und Angebotskonzeption Bus	62
4.4.1	Innenstadt, Gadderbaum, Schildesche.....	63
4.4.2	Bielefelder Westen, Dornberg, Werther	65
4.4.3	Jöllenbeck, Spenge, Enger, Herford.....	65
4.4.4	Heepen, Stieghorst, Herford, Bad Salzuffen, Leopoldshöhe ..	66
4.4.5	Stieghorst, Leopoldshöhe, Oerlinghausen.....	67
4.4.6	Sennestadt, Senne, Schloß Holte – Stukenbrock.....	68
4.4.7	Brackwede, Senne, Bethel, Gütersloh, Verl, Steinhagen	69
4.4.8	Flexible und alternative Bedienungsformen.....	72
4.4.9	Fazit	73
4.5	Verknüpfungskonzeption	74
4.5.1	Verknüpfungspunkte	74
4.5.2	Verknüpfungsprioritäten und Fahrplanabstimmung	76
4.6	Infrastruktur und Fahrzeuge	78
4.6.1	Stadtbahnhaltestellen und Verknüpfungspunkte	78
4.6.2	Haltestellen und Betriebsanlagen im Busnetz	81
4.6.3	Beschleunigung und Ausbau außerhalb der Haltestellen.....	83
4.6.4	P+R- und B+R- Standortkonzept	84
4.6.5	Fahrzeuge.....	85
4.7	Tarifgestaltung und Informationssystem	86
4.7.1	Tarifentwicklung.....	86
4.7.2	Vertriebswege	86
4.7.3	Information, Beratung, Service, Beschwerdemanagement.....	87
4.8	Marketing und Kommunikation	88

5	Bewertung	89
5.1	Verkehrliche Bewertung	89
5.1.1	Erschließungsqualität	91
5.1.2	Bedienungsqualität	95
5.1.3	Verbindungsqualität	101
5.1.4	Fahrzeugqualität	105
5.1.5	Stationsqualität	105
5.2	Wirtschaftliche Bewertung	106
5.2.1	Potenziale und Risiken	106
5.2.2	Leistungsentwicklung und Nachfrageentwicklung	107
5.2.3	Kosten- und Erlösrechnung	111
6	Handlungsrahmen und Umsetzungskonzept	113
6.1	Handlungsrahmen- und empfehlung.....	113
6.2	Umsetzungskonzept	114
6.2.1	Kurzfristige Umsetzung.....	114
6.2.2	Mittelfristige Umsetzung	114
6.2.3	Längerfristige Umsetzung.....	114
6.3	Investitions- und Wirtschaftsplan.....	115
6.3.1	Investitionen.....	115
6.3.2	Aufwandsentwicklung	117
Anhang 1: Abbildungsverzeichnis		118
Anhang 2: Tabellen.....		119
Anhang 3: Karten		126
Anhang 4: Linienbeschreibungen		
Auflistung nach Liniennummern		
Anhang 5: Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Gesonderte Seitenzählung		

Dateinamen: NVP Bielefeld.pdf
NVP Bielefeld Anhänge4.pdf
NVP Bielefeld Anhänge5.pdf

Einleitung

Im ÖPNV-Gesetz des Landes NRW ist geregelt, dass Kreise und kreisfreie Städte als kommunale Aufgabenträger zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan aufzustellen haben. Ziel der Nahverkehrsplanung ist es, eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV zu schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen zu sichern, das den bereits bestehenden und den noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht. Dieser Nahverkehrsplan ist alle fünf Jahre fortzuschreiben.

Die Schwerpunkte der Fortschreibung liegen bei

- der Aktualisierung der Bestandsaufnahme,
- der Fortschreibung der Analyse,
- der Definition von Qualitätsstandards,
- dem Aufbau von Leitlinien für ein Qualitätsmanagement,
- der Angebotskonzeption sowie
- dem Linienbündelungskonzept in Vorbereitung auf mögliche ÖPNV-Ausschreibungen.

Aus Sicht der Stadt Bielefeld soll der zweite NVP den Rahmenplan für die Entwicklung eines optimalen und finanziell machbaren ÖPNV-Angebotes der nächsten fünf Jahre darstellen.

1 Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme stellt den gesetzlichen sowie lokalen Rahmen vor, beleuchtet aktuelle für die Nahverkehrsplanung relevante Strukturdaten und geht auf deren prognostizierte Entwicklung ein. Nach der Darstellung der Nahverkehrspläne für die Schiene und das Umland erfolgt ein Überblick über die derzeitigen Wege der ÖPNV- Finanzierung.

1.1 Gesetzliche Rahmenvorgaben

1.1.1 Vorgaben des Bundes

Das Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27. Dezember 1993 beinhaltet im Artikel 4 das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG). Hiernach wird die „Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Nahverkehr“ als Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert und gleichzeitig zur Aufgabe der Länder erklärt. Das Personenbeförderungsgesetz des Bundes (PBefG) wiederum geht im Grundsatz davon aus, dass diese Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich erbracht werden, also durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlich geregelten Ausgleichs- und Erstattungsleistungen sowie sonstige handelsrechtliche Unternehmenserträge gedeckt sind. Wenn diese Anforderungen nicht eingehalten werden können, werden Verkehrsleistungen gemeinwirtschaftlich erbracht und werden dann in der Regel im Wettbewerb vergeben, wie es z. B. im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Fall ist.

1.1.2 ÖPNV-Gesetz des Landes NRW

Das Regionalisierungsgesetz NW – RegG NW vom 7. März 1995 wurde zum Januar 2003 in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) geändert, welches Anfang 2005 in Kraft getreten ist.

Folgende für die Aufstellung des zweiten Nahverkehrsplanes der Stadt Bielefeld relevante Punkte werden darin unter anderem festgelegt:

- §2 Grundsätze
 - soweit möglich Vorrang für den ÖPNV (in Absatz 1)
 - angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV (3)
 - Ausbau der Infrastruktur für den ÖPNV (4)
 - Berücksichtigung der Belange von Frauen und Kindern etc., von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind (8)
- §3 Aufgabenträger
 - Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte (1)
- §5 Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination
 - Zweckverband hat auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken (u. a. Gemeinschaftstarif) (3)

- §7 ÖPNV-Bedarfsplanung, ÖPNV-Ausbauplan
 - ÖPNV-Bedarfsplanung ist Bestandteil der Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes (1)
- §8 Nahverkehrsplan
 - Aufgabenträger stellt Nahverkehrsplan auf; vorhandene Verkehrsstrukturen sowie die Ziele der Raumordnung und Landesplanung etc. sind zu beachten (1)
 - Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände sind zu beachten (2)
 - Nahverkehrsplan muss Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und die Finanzierung sowie die Investitionsplanung enthalten. (3)
- §9 Aufstellungsverfahren
 - vorhandene Unternehmen wirken bei der Aufstellung mit (2)
 - benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung abzustimmen (3)
- §§ 10 bis 15 Finanzierung und Förderung des ÖPNV.

Vorrangiges Ziel der zu Beginn des Jahres 2005 in Kraft getretenen Gesetzesänderung ist es, die Qualität im ÖPNV und SPNV zu sichern und weiter zu verbessern.

1.1.3 Belange der Barrierefreiheit

Gemäß §8, Abs. 1 ÖPNVG hat der Nahverkehrsplan die Belange der Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) zu berücksichtigen mit entsprechenden Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes – GVFG (Artikel 49) und des Personenbeförderungsgesetzes – PBefG (Artikel 51).

1.2 Vorgaben der Landesplanung

1.2.1 Landesentwicklung

Die Vorgaben der Raum- und Landesplanung basieren auf dem Landesplanungsgesetz (LPIG), sowie dem Landesentwicklungsprogramm (LEPro) und sind im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) sowie in den Gebietsentwicklungsplänen (GEP) definiert. Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung des Landes NRW stellen Vorgaben für den NVP dar, sie sind bei der Fortschreibung zu beachten bzw. umzusetzen.

Es existieren:

- Raumstrukturelle Zielsetzungen (u.a. Raum- und Siedlungsstruktur, Entwicklungsachsen, natürliche Lebensgrundlagen),
- Ziele für die Flächenvorsorge (u.a. Baulandversorgung für Wohnen und Wirtschaft) und
- Ziele für die Infrastruktur (u.a. Verkehrsinfrastruktur).

1.2.2 Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes

Im ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Ausbauplan wird die Landesförderung für mittel- bis langfristige Projekte zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur koordiniert.

Die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans ist eingeleitet worden. Sie erfolgt auf der Grundlage des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP).

Die Aufstellung des Integrierten Gesamtverkehrsplans NRW beinhaltet die Erarbeitung eines Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans, der zum einen den ÖPNV-Bedarfsplan und zum anderen den Landesstraßenbedarfsplan ablösen und damit ersetzen wird. Auf Basis des Bedarfsplans werden gemäß §7 ÖPNVG NRW alle fünf Jahre Ausbaupläne erarbeitet bzw. fortgeschrieben, welche die Grundlage für die jährlich vom zuständigen Ministerium zu erstellenden Förderprogramme bilden.

Im Infrastrukturbedarfsplan Schiene vom Mai 2006 ist auf Bielefelder Gebiet der Ausbau der Sennebahn und die Stadtbahnverlängerung nach Milse Ost aufgenommen worden.

1.3 Nahverkehrspläne Schiene und Umland

Für den SPNV im Kooperationsraum 6 in NRW liegt gemäß § 5 ÖPNVG NRW die Zuständigkeit beim Zweckverband Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL), der durch die Aufgabenträgerkreise sowie die kreisfreie Stadt Bielefeld gegründet wurde.

Alle benachbarten Aufgabenträger – die Kreise Herford, Minden-Lübbecke, Lippe und Gütersloh – treffen in ihren aktuellen NVP Aussagen zum Verkehrsangebot mit Bezug auf das Oberzentrum Bielefeld. Bei der Fortschreibung des NVP der Stadt Bielefeld müssen diese Vorgaben miteinander koordiniert und mit den Interessen des Aufgabenträgers Bielefeld abgewogen werden. Weiterhin sind für die Fortschreibung des NVP Bielefeld mit den benachbarten Aufgabenträgern aufgrund der über das Stadtgebiet hinausführenden Buslinien sowie mit dem SPNV-Zweckverband VVOWL aufgrund der großräumigeren Vorgaben Abstimmungsprozesse notwendig.

Empfehlungen zum SPNV aus Sicht der Stadt Bielefeld sind in Kapitel 4.2.5 enthalten.

1.3.1 Nahverkehrsplan des VVOWL

Der Nahverkehrsplan des VVOWL hat aufgrund der Ausrichtung vieler SPNV-Angebote auf das Oberzentrum Bielefeld sowie wegen der Erschließungswirkung der SPNV-Haltepunkte für das Stadtgebiet wichtige Berührungspunkte mit dem innerstädtischen ÖPNV und besitzt daher eine große Bedeutung für die Fortschreibung des NVP der Stadt Bielefeld. Bei der Fortschreibung des NVP Bielefeld sind folgende Aufgaben des VVOWL zu berücksichtigen:

- Planung, Organisation und Finanzierung des SPNV
- Hinwirkung auf einen Gemeinschaftstarif
- Hinwirkung auf ein koordiniertes Verkehrsangebot
- Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Schiene.

Die folgende Abbildung stellt das aktuelle Streckennetz des SPNV im Verbundraum des VVOWL mit dem Oberzentrum Bielefeld dar, wie es den Vorgaben des Nahverkehrsplanes Schiene gemäß Integriertem Taktfahrplan (ITF 2 seit Dezember 2002) entspricht:

Abbildung 1-1: Liniennetzplan 2004/2005 des VVOWL



(Quelle: VVOWL)

Der VVOWL verfolgt mit dem zweiten NVP schwerpunktmäßig das Ziel, durch eine nachfragegerechte Gestaltung des Nahverkehrsangebotes weitere Fahrgäste zu gewinnen und den Marktanteil des ÖPNV zu steigern. Zur Erreichung dieses Zieles werden im Rahmen der Umsetzung des zweiten NVP folgende Leitlinien und Maßnahmen in den Bereichen Verkehrsangebot, Infrastruktur, Tarif und Vertrieb, Marketing und Kundeninformation sowie Verbesserung der Schnittstellen zwischen Bahn und Bus vorgesehen (NVP VVOWL, Kap. 2.4):

Qualitative und quantitative Verbesserung des Verkehrsangebotes

Durch einen fortgesetzten Qualitätswettbewerb der Betreiber sollen Komfort und Service zum Wohle des Kunden gesteigert werden und gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit für den Besteller durch weitere Ausschreibungen verbessert werden.

Die Umsetzung der 3. Stufe des Integralen Taktfahrplanes bis 2010 soll schnellere Verbindungen und abgestimmte Verknüpfungen an den ITF-Knoten gewährleisten. Bei den bis oder in 2006 erfolgten mittelfristigen Umsetzungen ist für Bielefeld die Weiterführung des Haller Willem (RB75) nach Osnabrück und die Einführung des Studentaktes nach Münster über die RB 67 hervorzuheben.

Modernisierung und Reaktivierung der Infrastruktur

Programme zum Ausbau/ Neubau und zur Modernisierung/ Reaktivierung von Strecken (Haller Willem, Sennebahn), Bahnhöfen (Bielefeld Hbf, Brackwede) und Haltepunkten (Sennestadt, Wächterstraße) sowie zur Erstellung von Nutzungskonzepten für Bahnhöfe, Haltepunkte und deren Umfeld sind zu einer zeitgemäßen und angemessenen Nutzung des ÖPNV notwendig.

Weiterentwicklung des kundenfreundlichen Tarif- und Vertriebssystems

Eine Fortentwicklung des Sechser-Tarifes (Tarifzonen, Tarifstaffelung) sowie die Einrichtung von Übergangstarifen auf bestimmten Strecken über den Verbund hinaus wird angestrebt. Die Vereinheitlichung der Tarifstrukturen im Hinblick auf die Einführung eines Regionaltarifes NRW ist ein landesweites Ziel.

Marketing, Kundeninformation und Imageverbesserung

Die Kundeninformation wird unter Einsatz neuer und klassischer Informationsmedien zu einer Mobilitätsberatung ausgebaut. Die Produktgestaltung soll kundenorientierten und zielgruppenspezifischen Ansprüchen genügen.

Verbesserung der Verknüpfungen von Bus und Bahn

Die Knotenpunkte mit Bus-Bahn-Verknüpfung werden definiert und die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen. Mit dem Konzept RegioMobil werden durch ein koordiniertes Bus-/Schiene-Konzept nicht durch den SPNV erschlossene Gemeinden erfasst. In der Region Bielefeld sind hier die Schnellverkehrsachse Halle – Werther – Bielefeld und die Zubringerverkehre aus Enger und Spenge zur Stadtbahn zu nennen.

Bei der Verknüpfung des innerstädtischen ÖPNV mit dem SPNV sind die durch den ITF vorgegebenen Zeiten aufzunehmen.

1.3.2 Nahverkehrspläne der Umlandregion

NVP für die Kreise Minden-Lübbecke und Herford

Im Norden des Stadtgebietes Bielefeld bestehen Verflechtungen mit den Linien in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford. Die bis ins Stadtgebiet Bielefeld reichenden Linien 53, 54, 56, 99, 101, 156, 352 und 353 wurden dem Linienbündel ‚Herford und Umgebung‘ zugeordnet. In der Konzeption des Angebotes besteht somit ein enger Abstimmungsbedarf mit dem Aufgabenträger Stadt Bielefeld, welches durch die Differenzierung der Linienbündel (E.1 Verkehr nach Bielefeld und E.2 Binnenverkehr Kreis Herford) im NVP der mhv berücksichtigt wird.

NVP für den Kreis Gütersloh

Der Geltungsbereich des NVP für den Kreis Gütersloh reicht im Westen und im Süden an das Stadtgebiet Bielefeld heran.

Für die grenzüberschreitenden Linien nach Bielefeld aus Richtung Werther, Steinhagen, Gütersloh, Verl und Schloss Holte (insbesondere für die Linien mit Erschließungs- und Verbindungsfunktion innerhalb von Bielefeld wie 21, 48, 59, 62, 63, 80, 82, 83, 87, 88, 94, 95, 157, 388 und 389), besteht Abstimmungsbedarf mit dem Nachbaraufgabenträger Stadt Bielefeld. Der NVP des Kreises Gütersloh hat diese und weitere Linien unterschiedlichen, jeweils eigenwirtschaftlichen Linienbündeln zugeordnet.

Weiterer Abstimmungsbedarf entsteht insbesondere für die Verbindungen von Brackwede in den Kreis Gütersloh hinsichtlich des Fahrtenangebotes (insbesondere Linie 80) sowie zur Vermeidung von Parallelverkehren zur Stadtbahn (insbesondere Linien 80, 83 und 94). Die langfristige Option einer Durchbindung der Linie 35 über Sennestadt und Heideblümchen hinaus nach Schloß Holte wird im NVP der Stadt Bielefeld geprüft.

NVP für den Kreis Lippe

Berührungspunkte mit dem Geltungsbereich des NVP Lippe bestehen im Osten des Bielefelder Stadtgebietes.

Der fortgeschriebene NVP des Kreises Lippe nimmt hinsichtlich der Busanschlüsse Bezug auf mögliche Ausbauplanungen der Stadtbahn Bielefeld in Richtung Heepen bzw. Hillegossen.

Die Fortschreibung des NVP für den Kreis Lippe bezieht sich im Wesentlichen auf ein Konzept zur Linienbündelung. Mit dem benachbarten Aufgabenträger Kreis Lippe ist im Rahmen der Aufstellung des NVP für die Stadt Bielefeld der westliche Randbereich des Bündels 1 einvernehmlich zu koordinieren. Dies gilt insbesondere für die Linien 350, 351 und 369, die ihren Endpunkt in Bielefeld haben und innerhalb der Stadt wichtige Erschließungsfunktionen wahrnehmen sowie für die betrieblich verknüpften Linien 38 und 738.

1.4 Lokale Rahmenbedingungen des ÖPNV

Zusammenstellung der zu beachtenden Rahmenvorgaben der Stadt aus den Konzepten zur Stadt- und Verkehrsentwicklung:

Bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes wurden Grundüberlegungen zum neuen Flächennutzungsplan für die Stadt Bielefeld einbezogen. In den Hauptaussagen ist eine Orientierung am Räumlichen Stadtentwicklungskonzept zu erwarten, das vor allen Dingen auf die Linien des schienengebundenen Verkehrs als Rückgrat der weiteren Siedlungsentwicklung abhob. Die Konzentration der Siedlungsentwicklung und die Ausrichtung neuer Wohnbereiche auf Zentren („Stadt der kurzen Wege“) soll die Verkehrsmengen möglichst gering halten.

Weiter von Bedeutung für die Erarbeitung des Nahverkehrsplanes sind die Empfehlungen des Gesamtverkehrsentwicklungsplans (GVEP 1997) Bielefeld, wie vordringliche Stadtbahnbauvorhaben und Vorschläge zur Optimierung des Busnetzes.

1.4.1 Zielkonzept Stadtbahn des GVEP

Der GVEP formuliert innerhalb des Gutachtens ein Zielkonzept mit Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs in zwei Stufen sowie des weiteren Bedarfs. Es liegen allerdings keine im Rahmen einer politischen Beschlussfassung verabschiedeten verbindlichen Empfehlungen vor, die in diesen Nahverkehrsplan übernommen werden könnten.

Abbildung 1-2: Zielkonzept Stadtbahn des GVEP

Baumaßnahme	Einstufung	Anmerkung
Innenstadt – Universität – Lohmannshof	Vordringlicher Bedarf Stufe 1	seit 2002 vollständig im Betrieb
Innenstadt – Radrennbahn – Heepen	Vordringlicher Bedarf Stufe 1	
Babenhäuser Süd – Theesen	Vordringlicher Bedarf Stufe 1	Planfeststellungsverfahren läuft
Stieghorst – Hillegossen	Vordringlicher Bedarf Stufe 2	
Sieker – Ripon-Kaserne	Vordringlicher Bedarf Stufe 2	wird nicht weiter verfolgt
Theesen – Jöllenbeck	Vordringlicher Bedarf Stufe 2	
Lohmannshof – Großdornberg	Vordringlicher Bedarf Stufe 2	
Brackwede Bahnhof – Ummeln	Vordringlicher Bedarf Stufe 2	
Senne – Buschkamp – Sennestadt	Vordringlicher Bedarf Stufe 2	
Brackwede Kirche – Brackwede Süd	Weiterer Bedarf	
Sennestadt – Sennestadt Bahnhof	Weiterer Bedarf	wird nicht weiter verfolgt

Neben diesen Maßnahmen sind nach Abschluss des GVEP von Seiten des Verkehrsunternehmens moBiel Umbaumaßnahmen an der Endstelle Milse und eine Verlängerung zum Siedlungsschwerpunkt Moenkamp zur mittelfristigen Umsetzung veranlasst worden (z. Zt. UVS).

Zum Busnetz formuliert der GVEP Anforderungen, die sich auf die Anpassung an neugebaute Stadtbahnstrecken konzentrieren. Ferner empfiehlt der GVEP den Bau von P+R-Anlagen.

Zum Schienenverkehr werden zusätzliche Haltestellen und Taktverdichtung auf der Sennebahn und auf der Strecke nach Lage/ Lemgo (15-Min-Takt) sowie für den Haller Willem empfohlen (30-Min-Takt).

1.4.2 Weitere Rahmenbedingungen – Straßenbau

Während der Wirkungsphase dieses Nahverkehrsplanes sind die mit dem mittel-/langfristigen Bau der A33 und der Anbindung des Ostwestfalendamms verbundenen Änderungen des Straßennetzes bei der Bus-Netzkonzeptionen zu berücksichtigen.

1.4.3 Mobilitätskennziffern

Der Modal-Split für den Bielefelder Verkehrsmarkt lag im Jahre 1996 (GVEP Bielefeld, 5.2) bei einer Wegeverteilung von

- 59% für den motorisierten Individualverkehr
- 18% Fußwege
- 15% Fahrten mit Öffentlichen Verkehrsmitteln
- 8% Wege mit dem Fahrrad

Aufgrund von überdurchschnittlich gestiegenen Fahrgastzahlen der Bielefelder Verkehrsunternehmen kann derzeit schätzungsweise von einem ÖPNV-Anteil von mindestens 16,5% in Bielefeld ausgegangen werden.

Den Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege zeigt Karte 1 im Anhang, wobei die niedrigeren Werte in der Innenstadt sich aus der höheren Zahl der MIV-Einpendler in diese Bezirke ergeben.

Der Motorisierungsgrad (Pkw-Dichte je 1.000 Einwohner) liegt für Bielefeld mit 499 Pkw durchaus im Mittel anderer Großstädte (Land NRW; Daten und Fakten 2004).

Eine Übersicht über den Motorisierungsgrad in Bielefeld gibt Karte 2 im Anhang mit stärker ausgeprägtem Pkw-Besitz in den ländlicheren Außenbereichen und als „wohlhabend“ geltenden Vierteln sowie den unterdurchschnittlichen Werten für die Innenstadt.

1.5 Raum-, Wirtschafts- und Sozialstruktur

Für den Aufbau eines adäquaten ÖPNV-Netzes ist die genaue Kenntnis der Verteilung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur (Bevölkerungsverteilung, Arbeitsstätten, Einkaufszentren) und zugleich der Freizeiteinrichtungen von besonderer Bedeutung.

Raumstruktur

Bielefeld ist mit rund 330.000 Einwohnern Oberzentrum für den nördlichen Teil des Regierungsbezirkes Ostwestfalen-Lippe und liegt zwischen den Mittelzentren Gütersloh und Herford auf der großräumigen Entwicklungsachse Ruhrgebiet – Hannover.

Das Stadtgebiet von Bielefeld zeigt eine äußerst heterogene Siedlungsstruktur, die von hochverdichteten Gründerzeitvierteln bis hin zu sehr ländlich geprägten Räumen reicht. Charakteristisch ist die polyzentrische Struktur des Raumes, denn neben der Innenstadt kommt vielen Bezirkszentren eine über die Nahversorgung des eigenen Stadtteils hinausgehende Bedeutung zu, insbesondere dem Stadtbezirkszentrum Brackwede.

Über die in diesem Plan verwendete Raumtypisierung gibt Karte 3 im Anhang Auskunft. Karte 4 erläutert die Art der Flächennutzung.

Bevölkerung

Differenziert nach den zehn Bielefelder Stadtbezirken und ausgewählten Altersgruppen ergibt sich folgende Bevölkerungsverteilung:

Abbildung 1-3: Bevölkerung der Stadt Bielefeld 2003

Bevölkerung der Stadt Bielefeld nach Stadtbezirken und Altersgruppen (Stand 31.12.2003)						
Stadtbezirk	Altersgruppen					insgesamt
	0 - < 10	10 - < 18	18 - < 24	24 - < 65	> 65	
Brackwede	3.888	3.397	3.139	20.811	7.792	39.027
Dornberg	1.605	1.443	1.729	10.576	3.851	19.204
Gadderbaum	851	792	977	5.937	2.323	10.880
Heepen	5.030	4.603	3.791	23.643	8.665	45.732
Jöllenbeck	2.458	2.047	1.587	12.050	3.703	21.845
Mitte	6.635	4.961	8.121	44.469	13.324	77.510
Schildesche	3.648	2.868	4.175	22.159	8.653	41.503
Senne	2.075	2.077	1.631	10.591	3.993	20.367
Sennestadt	2.216	1.997	1.718	10.512	5.297	21.740
Stieghorst	3.462	3.000	2.575	16.760	6.087	31.884
Bielefeld	31.868	27.185	29.443	177.508	63.688	329.692

(Quelle: Stadt Bielefeld, Amt für Stadtforschung, Statistik und Wahlen)

Die mit Abstand höchste Bevölkerungszahl weist der Stadtbezirk Mitte (77.510 Einwohner), gefolgt von den Bezirken Heepen, Schildesche und Brackwede mit etwa 40.000 Einwohnern auf. Die übrigen Stadtbezirke liegen relativ gleichmäßig zwischen etwa 20.000 und 30.000 Einwohnern, Ausnahme ist Gadderbaum mit lediglich ca. 11.000 Einwohnern. Die Darstellung der Einwohnerdichte in Karte 5 zeigt die Zunahme vom Stadtrand zum Stadtzentrum.

Die Personengruppe der über 65-jährigen ist verstärkt auf den ÖPNV angewiesen. Die höchsten Werte fallen hier in den statistischen Bezirken Rosenhöhe und Sennestadt mit etwa 30% über 65-Jähriger und Brackwede-Mitte, Brands Busch und Bethel mit 27-29% auf, während der Bielefelder Durchschnitt bei 19,3% (davon 7,5% Männer, 11,8% Frauen) liegt.

Bevölkerungsprognose

Für die Stadt Bielefeld sind in jüngster Zeit verschiedene Einwohnerprognosen aufgestellt worden, die sich in ihrer Einschätzung der kurzfristigen Entwicklung im Wirkungszeitraum des zweiten Nahverkehrsplanes der Stadt Bielefeld nur gering unterscheiden.

So prognostiziert GEWOS in seinem Gutachten „Bielefeld 2020 – Wohnbauflächenbedarfsprognose im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes“ von 2005 für Bielefeld bei einem Stand von 329.700 Einwohner in 2003 in der Basisvariante folgende Einwohnerzahlen:

2010 332.500 Einwohner
2020 323.600 Einwohner

Die Universität Bielefeld geht in ihrem Gutachten „Bevölkerungsvorausberechnung für die kreisfreie Stadt Bielefeld bis zum Jahr 2050“ aus dem Jahr 2006 in der gemittelten Variante von folgender Entwicklung der Bevölkerungszahl Bielefeld aus:

2010 331.700 Einwohner
2020 325.600 Einwohner

Das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik des Landes NRW geht in seiner Prognose „Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und kreisfreien Städten Nordrhein-Westfalens 2005 bis 2025“ für Bielefeld sogar von einer Einwohnerzahl von 336.400 im Jahr 2025 aus.

Das oben genannte Gutachten der Universität Bielefeld diene als Grundlage für die prognostizierten demographischen Aussagen im Wohnungsmarktbericht 2006 der Stadt Bielefeld.

Im Nahverkehrsplan wird jeweils auf die demographisch bedingten Veränderungen eingegangen.

Schulen

Die Stadt Bielefeld bildet mit Hochschule, Fachhochschule, Gymnasien, Gesamtschulen sowie Berufs- und Volkshochschulen das regionale Zentrum der Aus-, Berufs- und Weiterbildung. In der Stadt Bielefeld gibt es 104 allgemeinbildende Schulen und 6 Berufsschulen mit insgesamt ca. 57.500 Schulplätzen.

Die Verteilung der Schulstandorte und Schulplätze im Stadtgebiet ist in der Karte 7 im Anhang dargestellt. Besondere Konzentrationen mit mehr als 1.000 Schul-/ Studienplätzen, die als verkehrserzeugende Einrichtungen besondere Bedeutung für den ÖPNV haben, sind insbesondere Schulstandorte:

- im Stadtbezirk Mitte am Carl-Severing-Berufskollegs (> 9000), an der Oetkerhalle, in der zentralen und östlichen Innenstadt,
- im Bezirk Schildesche an der Universität (ca. 17.500), an der Fachhochschule (ca. 6000) sowie die Gesamtschule und Rudolf-Steiner-Schule,
- in Brackwede die Rosenhöhe mit Berufsschulen (> 6000) und Gesamtschule
- in Heepen das Schulzentrum am Alten Postweg.

Die Gesamtanzahl der Schüler (ca. 19.700) an den städtischen, weitergehenden, allgemeinbildenden Schulen wird bis zum Schuljahr 2010/11 auf der Basis der Prognose des Schulamtes nahezu konstant bleiben.

Hochschulen

Rund 27.000 Studierende sind an den sieben Bielefelder Hochschulen eingeschrieben, insbesondere an der Universität Bielefeld (ca. 17.500 Studierende) und der Fachhochschule Bielefeld (etwa 6.000 Studierende).

Auf Basis von Modellrechnungen zur Entwicklung der Studentenzahlen wird an der Universität Bielefeld bis zum Wintersemester 2009/2010 eine deutliche Zunahme der Studentenzahl erwartet.

Fast alle Einrichtungen sind in die Semesterticketvereinbarungen zwischen den Studierendenschaften und den Verkehrsunternehmen eingebunden.

Wirtschaftsstruktur

Aus den Nachbarstädten/ Gemeinden sind starke Pendlerströme in das Oberzentrum Bielefeld zu verzeichnen. Dieser Einpendlerüberschuss Bielefelds spiegelt sich in den Werten von über 100.000 Erwerbstätigen und ca. 160.000 Arbeitsplätzen in der Abbildung 1-4 (Stand 2003/04) wider. Im Jahre 2002 wurden vom Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik fast 67.000 Berufseinpender (ca. 20.000 aus dem Kreis Gütersloh, über 15.000 aus dem Kreis Lippe und annähernd 12.000 aus dem Kreis Herford) nach Bielefeld und knapp 34.000 Berufsauspendler in die Umlandgemeinden (über 13.000 in den Kreis Gütersloh und jeweils über 5.000 in die Kreise Lippe und Herford) gezählt.

Mit Abstand die meisten Arbeitsplätze liegen im Stadtbezirk Mitte, gefolgt von Brackwede. Die Arbeitsplätze im tertiären Sektor (Handel, Dienstleistung), von denen sich die Hälfte im Stadtbezirk Mitte befindet, sind für den Verkehr von besonderer Bedeutung, da diesen Arbeitsplätzen ein deutlich höheres Verkehrspotenzial zugewiesen wird.

Die Bevölkerungs- und Erwerbspersonenprognose (Bezirksregierung Detmold 6/2004) sieht für Bielefeld von 2003 bis 2020 eine geringfügige Abnahme der Arbeitsplätze um 0,4% voraus.

Abbildung 1-4: Verteilung der Erwerbstätigen und Arbeitsplätze

Stadtbezirk	Erwerbstätige	Beschäftigte gesamt	Beschäftigte III.-Sektor	Anteil III.-Sektor
Mitte	25.360	70.065	52.966	76%
Schildesche	12.346	12.893	10.845	84%
Gadderbaum	3.166	11.690	8.113	69%
Brackwede	12.499	18.338	9.612	52%
Dornberg	5.636	2.534	1.603	63%
Jöllenberg	7.002	3.755	1.772	47%
Heepen	14.504	12.209	7.566	62%
Stieghorst	10.144	11.380	6.294	55%
Sennestadt	6.211	10.745	5.933	55%
Senne	6.418	5.343	2.061	39%
Bielefeld	103.286	158.952	106.765	67%

Datengrundlage: Stadt Bielefeld

Die Arbeitsplatzverteilung mit dem Arbeitsplatzschwerpunkt im Bielefelder Innenstadtkern verdeutlicht die Karte 8 im Anhang.

Die Einzelhandelsflächen konzentrieren sich vor allem auf das Hauptzentrum (Fußgängerzone Altstadt und Bahnhofstraße) und im Stadtbezirk Mitte auf die zahlreichen Großmärkte entlang der Eckendorfer und Herforder Straße sowie in den übrigen Stadtbezirken auf die Großmärkte in Heepen (Marktkauf, OBI), Stieghorst (Porta), Brackwede (IKEA, OBI) und Sennestadt (Marktkauf, Novo/ Ratio).

1.6 Organisation und Unternehmensstrukturen des ÖPNV

Im ÖPNV-Gesetz des Landes NRW ist geregelt, dass Kreise und kreisfreie Städte als kommunale Aufgabenträger fungieren sollen. Als Aufgaben des Aufgabenträgers gelten:

- Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV
- Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen

Der Öffentliche Personennahverkehr auf der Straße (Straßen-ÖPNV) wird nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) durchgeführt. Das PBefG beinhaltet Regelungen für die geschäftsmäßige Personenbeförderung mit Bussen, Straßenbahnen, Taxen und Mietwagen usw. Diese Verkehre benötigen i. d. R. eine Genehmigung, aus der sich nach den Regelungen des PBefG die Beförderungs-, Betriebs-, Fahrplan- und Tarifpflicht ergibt.

Der Öffentliche Personennahverkehr in der Stadt Bielefeld ist weitgehend, einschließlich Berufs- und Schülerverkehr, in den allgemeinen (nach §42 PBefG uneingeschränkt zugänglichen) Linienverkehr integriert. Im für die Allgemeinheit zugänglichen straßen- und schienengebundenen ÖPNV wird in Bielefeld Stadtbahnverkehr, Linienbus- inklusive Nachtbusverkehr, Anruf-Linien-Fahrten (ALF) und AST-Verkehr angeboten. Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der Verkehrsunternehmen, die den straßen- und schienengebundenen ÖPNV in der Stadt Bielefeld betreiben.

Abbildung 1-5: Übersicht über konzessionierte Linien des ÖPNV

Betreiber	Linienart und –Anzahl			Bedarfsverkehr AST/ ALF
	Stadtbahn	Linienbus		
		Stadtbus, Regionalbus, Schulbus	Nachtbus Nachtexpress	
moBiel	8	28	-	1 ALF 1 AST-Zone
moBiel/ BVO*	-	1	8 Nachtbus 3 Nachtexpress	1 ALF, 20 AST, 1 Nacht-AST
BVO	-	46	2 Nachtbus 1 Nachtexpress	1 ALF
SWG	-	2	-	-
TWE	-	1	-	-
Wittler & Voßhans	-	1	1 Nachtbus	-

* Gemeinschaftskonzessionen moBiel/ BVO

Der Bielefelder Stadtbahnverkehr wird ausschließlich von der moBiel GmbH mit 8 Stadtbahnlinien auf 4 Strecken betrieben. Der Linienbusverkehr (76 Buslinien) und der Bedarfsverkehr in Bielefeld wird zum größten Teil von der moBiel GmbH und der BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, z. T. in Gemeinschaftskonzession, durchgeführt. Die restlichen vier Buslinien werden von den Verkehrsträgern Stadtwerke Gütersloh GmbH (SWG), TWE-Busverkehrs-GmbH und Wittler & Voßhans Omnibusbetrieb GmbH bedient.

Insgesamt 38 Verkehrsunternehmen sind Gesellschafter der "OWL Verkehr GmbH (OWL V)", welche die Aufgaben der tariflichen Koordinierung, Einnahmeaufteilung sowie des überregionalen Marketings und Vertriebs wahrnimmt.

Daneben existieren lokale Service-Gesellschaften, die für Aufgaben der Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen zuständig sind. Für den Bereich Bielefeld ist dies die Verkehrsgesellschaft „Gemeinschaft Bielefelder Nahverkehr GbR“ (GBN), gebildet von moBiel und BVO.

Im Bedienungsgebiet der GBN wie im gesamten Kooperationsraum 6 des Landes NRW gilt für den straßen- und schienengebundenen ÖPNV der Gemeinschaftstarif der „Sechser“.

1.7 Wege der Finanzierung und Förderung des ÖPNV

Nach §10 des ÖPNVG des Landes NRW gewährt das Land Zuwendungen und Pauschalen zur Förderung von Investitionsmaßnahmen der Infrastruktur, zur weiteren Förderung von ÖPNV-Investitionen (insbesondere zur Fahrzeugförderung) und zur allgemeinen Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV.

Die Infrastrukturförderung ist inzwischen auf 85% begrenzt. Diese Möglichkeit der Finanzierung von ÖPNV-Maßnahmen ist inzwischen durch das Land stark eingegrenzt.

Die Fahrzeugförderung dient vorrangig der Finanzierung in dem jeweiligen Jahr beschaffter Fahrzeuge, sie ermöglicht aber auch (absteigend bis 2006) die Finanzierung der pauschalierten Vorhaltekosten der Fahrzeuge für Unterhaltung und Instandsetzung. Da dieser Topf auch begrenzt für andere ÖPNV-Investitionen zur Verfügung steht, stellt er zurzeit eine relativ verlässliche Zuschussquelle dar.

Für die Organisation des ÖPNV steht dem Aufgabenträger die Aufgabenträgerpauschale zur Verfügung. Dieser Betrag, aktuell 150.000 Euro, ermöglicht die Planung des Nahverkehrs, stellt aber zum Beispiel mit der teilweisen Übernahme der Fehlbeträge beim AST das einzige direkte Engagement des Aufgabenträgers in Angebotsleistungen dar. Bei einem möglichen Wegfall der Aufgabenträgerpauschale müssen zur Sicherung des städtischen Anteils des AST-Angebotes jährliche Leistungen in Höhe von ca. 85.000 € über andere Haushaltstellen finanziert oder gegebenenfalls in großen Teilen eingestellt werden. Drei Bedienungsgebiete liegen in der finanziellen Verantwortung von moBiel. Die Entwicklung der Aufgabenträgerpauschale oder alternativer Finanzierungsformen im Land NRW ist derzeit nicht absehbar.

Die Finanzierung aller Linienverkehre in Bielefeld erfolgt über Erlöse, Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Auszubildenden (auch Schüler, Studenten) und handelsrechtliche interne Ausgleichsleistungen in den Verkehrsunternehmen. Alle Konzessionen in Bielefeld sind auf eigenwirtschaftlicher Basis erteilt.

Einen Teil der Stadtbahninfrastruktur hält die Stadt Bielefeld selbst über die Bielefelder Beteiligungs- und Vermögensgesellschaft (BBVG). Dafür fallen Pachtzahlungen an, die ihrerseits in die Bilanz der dafür aufkommenden moBiel GmbH eingehen.

2 Qualitätsstandards und Qualitätsmanagement

Dieses Kapitel stellt neben der Weiterentwicklung der „messbaren“ Qualitätsstandards auch Entwicklungslinien für ein gemeinsames Qualitätsmanagement von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger vor, die den zunehmend im Vordergrund stehenden Gedanken der Kundennähe und Servicequalität stärken wollen.

2.1 Qualitätsstandards

Neben der grundsätzlichen Erreichbarkeit steht bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel der Zeitbedarf im Mittelpunkt, der sich aus folgenden Elementen zusammensetzt:

- Fußweg (oder Weg mit dem Rad) von der Quelle zur Einstiegshaltestelle
- Wartezeit an der Einstiegshaltestelle
- Fahrzeit mit Bus oder Bahn
- gegebenenfalls die Umsteigezeit
- Fußweg (oder Weg mit dem Rad) von der Ausstiegshaltestelle zum Ziel

Die Haltestellen des ÖPNV spielen im Gesamtsystem eine wichtige Rolle. Sie stellen den Übergang zwischen Flächennutzung und ÖV-System her und sind der erste Berührungspunkt zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen. Die Verkehrssicherheit an den Haltestellen ist von besonderer Bedeutung. Schließlich ist die Zugänglichkeit, Beschaffenheit und der Komfort der Fahrzeuge sowie die Sicherheit während der Fahrt ein zentraler Punkt.

Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Bielefeld wurden die Qualitätskriterien zusammen mit dem Auftraggeber in einem Workshop mit Vertreter/-innen von Zielgruppen und Verkehrsunternehmen diskutiert.

Die Kriterien beziehen sich im Wesentlichen auf die Bereiche Erschließungs-, Verbindungs- und Angebotsqualität. Diese werden nachfolgend noch um die inzwischen differenzierten Kriterien Stations- und Fahrzeugqualität ergänzt.

2.1.1 Erschließungsqualität

Leitvorstellungen zur Systematik der räumlichen Erschließung sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Angegeben sind dabei die Grenzwerte für die Luftlinienentfernungen zur Haltestelle. Dies bedingt, dass in besonderen Fällen, z.B. im Umfeld von Senioreneinrichtungen, detaillierte Betrachtungen über die tatsächliche Fußwegeentfernung berücksichtigt werden sollen. Es wird nach Raumstrukturtypen und nach Verkehrsmitteln unterschieden. Die Angaben werden einem hochwertigen Angebot im ÖPNV gerecht, Werte für die Mindest-Erschließungsqualität liegen um ca. 100 bis 200m höher. Es wird angestrebt, alle Siedlungsbereiche mit mehr als 200 Einwohnern bzw. einer entsprechenden Anzahl an Einwohnergleichwerten (einwohnernormiertes Verkehrspotenzial) gemäß den ausgewiesenen Erschließungskennwerten zu bedienen. Bei Aufkommensschwerpunkten sind auch in Außengebieten kürzere Entfernungen anzustreben.

Abbildung 2-1: Anforderungsprofil Erschließungsqualität

Erschließungs- Qualität	Haltestellen-Einzugsbereiche		
	Grenzwerte Fußwegeentfernung (Luftlinie)*		
Raumkategorie	Verkehrsmittel		
	Bus	Stadtbahn	Eisenbahn (additiv zu Bus und Stadtbahn)
Kernbereich	300m	400m	600m
sonstiges Verdichtungsgebiet	400m	500m	800m
Stadtrand, gering verdichtetes Gebiet	400-500m**	(500m)	1000m

* detaillierte Fußwegbetrachtung in Sonderfällen notwendig

** in den Karten sind jeweils 500m-Radien dargestellt

2.1.2 Bedienungsqualität

Der Fahrgast stuft anhand der Bedienungshäufigkeit – oder auch Fahrzeugfolgezeit bzw. Takt – die zeitliche Verfügbarkeit des von ihm gewählten Verkehrsmittels ein. Für die Bedienungssystematik muss neben der Differenzierung nach Gebietskategorien auch nach regionaler und innerstädtischer Bedienungsaufgabe sowie nach Tages- und Abendverkehr unterschieden werden. Ansprüche aus den Regionalbezügen überlagern sich mit Ansprüchen der innerstädtischen Bedienung. Für den Regionalverkehr ist von einem eingängigen Grundraster der Vertaktung auszugehen.

Abbildung 2-2: Anforderungsprofil Bedienungsqualität in Bielefeld

Bedienungsqualität Stadtverkehr			
Fahrzeugfolgezeit in Minuten			
	von	nach	(zugehöriges) Bezirkszentrum
		Hauptzentrum	
Tages- verkehr	Innenstadt	10	
	Bezirkszentrum	10	20*
	Verdichtungsgebiet	20	20
	Stadtrand	30	30
Abend/ Wochenende	Innenstadt	15	
	Bezirkszentrum	30	Verbindung über das Hauptzentrum*
	Verdichtungsgebiet	30	30
	Stadtrand	60**	60**

* tangentielle Verbindungen zwischen Bezirkszentren

** gegebenenfalls alternative Bedienungsformen wie AST

Die Bedienung im Tagesverkehr kann in der Hauptverkehrszeit über das genannte Maß hinausgehen, sollte aber im Tagesgang die geforderten Werte einhalten. Zugunsten einer höheren axialen Bedienungsqualität wird im Abendverkehr auf Maßgaben für Tangentiallinien verzichtet.

Abbildung 2-3: Anforderungsprofil Bedienungsqualität Regionalverkehr

Bedienungsqualität Regionalverkehr			
Fahrzeugfolgezeit in Minuten			
	von	nach	
		Mittelzentrum	Grundzentrum
Tages- verkehr	Innenstadt	30	30/60*
	Bezirkszentrum	30	60
Abend/ Wochen- ende	Innenstadt	60**	120**
	Bezirkszentrum	60**	120**

* Hauptverkehrszeit / Normalverkehrszeit

** gegebenenfalls alternative Bedienungsformen wie AST

2.1.3 Verbindungsqualität

Im Vordergrund der Bemühungen um ein attraktives Nahverkehrssystem steht die gute Erreichbarkeit aller relevanten Ziele sowie die schnelle Überwindung der Distanzen. Hierzu gehören gute Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohn- und Arbeitsplätzen, Schulstandorten, Einkaufszentren, Freizeitzentren sowie Grund-, Mittel- und Oberzentren. Dabei sind die wichtigsten Quellen und Ziele möglichst zeitgünstig und auf direktem Wege miteinander zu verbinden. Die Verbindungsqualität wird durch die Kriterien Geschwindigkeit und Umsteigevorgänge (siehe folgende Tabelle) beschrieben. Sie wird für die städtischen und regionalen Verbindungsangebote differenziert.

Die Reisezeiten für die aufgeführten Verbindungen sollen zwar so gering wie möglich sein, sie sind jedoch nicht immer auf Mindestmaße abzusenken. Da Reisezeiten außer von der Geschwindigkeit stark von der Entfernung der Start- und Zielpunkte bestimmt sind, empfiehlt sich im ÖPNV besonders der Bezug auf die Luftliniengeschwindigkeit, um gleichzeitig Hinweise auf die Direktheit der Verbindungen zu erhalten.

Für die Luftliniengeschwindigkeit sind folgende Maximalwerte anzustreben:

- Stadtbahn: 20 - 25 km/h
- Bus: 15 - 20 km/h.

Für Umsteigehäufigkeiten gilt gleichfalls wie für Reisezeiten die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Diese Mindestwerte sind aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen nicht immer erreichbar, vor allem dann, wenn Schienenverbindungen vorhanden sind und gestärkt werden sollen. Die folgende Tabelle führt die Regelwerte auf, die für eine Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln über die Linienkonzeption festgeschrieben werden sollten. Bei Stadtbahn/Bus-Parallelverkehr ist einmaliges Umsteigen zulässig, wenn ausreichende in der Stationsqualität definierte Umsteigequalitäten erreicht werden. Dabei sind in der Netzkonzeption Umsteigerzahl und Umsteigezeit angemessen zu berücksichtigen.

Abbildung 2-4: Anforderungsprofil Verbindungsqualität

Verbindungsqualität		
von	nach	Hauptzentrum (zugehöriges) Bezirkszentrum
Innenstadt	Direktverbindung	-
Bezirkszentrum	Direktverbindung	1 Umstieg
Verdichtungsgebiet	Direktverbindung	Direktverbindung
Stadttrand	1 Umstieg	1 Umstieg

Grundsätzlich ist ein (zusätzlicher) Umstieg zur Vermeidung von Stadtbahn/Bus-Parallelverkehr zulässig

2.1.4 Fahrzeugqualität

Im Laufe der Gültigkeitsperiode dieser Fortschreibung ist der ausschließliche Einsatz von Niederflurfahrzeugen zu erreichen. Alle neuanschaffenden Fahrzeuge sollen über eine Rampe verfügen, die insbesondere Rollstuhlfahrern erst die Teilnahme am ÖPNV ermöglicht.

Es sind im Stadtverkehr mindestens Flächen für zwei Kinderwagen je Fahrzeug vorzuhalten. Die weitere Gestaltung der Sondernutzungsfläche ist entsprechend den speziellen Einsatzfeldern der Fahrzeuge abzuwägen. Im Regionalverkehr sind die Anforderungen der Nachbargaufgabenträger, insbesondere im Hinblick auf einen ausreichenden Sitzplatzanteil, mit zu beachten und im Zweifelsfall miteinander abzuwägen. Heute gültige Standards wie die Ansage und Anzeige der Haltestellen sind für einen attraktiven ÖPNV unverzichtbar.

Das Vorhandensein von Sicherheitseinrichtungen regeln die einschlägigen Gesetze hinreichend. Bei der Stadtbahn ist die Erreichbarkeit des Fahrers für den Fahrgast über Sprechstellen vom zweiten oder dritten Wagen aus wie heute sicherzustellen.

Insbesondere für die Busse sind Emissionskriterien von Belang. Laut ÖPNVG-NW §13 werden die Verkehrsunternehmen durch den Aufgabenträger verpflichtet, bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge die Begrenzung der Außenfahrgeräusche und die Erfüllung der Abgasnorm Euro V in Verbindung mit einem CRT-Filtersystem einzuhalten. Der Aufgabenträger kann über die Fahrzeugförderung neue Anforderungen im Laufe der Fortschreibungsperiode aktualisieren. Ein vorrangiger Einsatz dieser Fahrzeuge auf belasteten Streckenabschnitten ist anzustreben.

Durch eine ausreichende Be- und Entlüftung bzw. Klimatisierung der Fahrgasträume ist für die Fahrgäste ein angenehmes Klima während der Fahrt zu schaffen.

2.1.5 Stationsqualität

Dem Systemgedanken „Niederflurbus“ ist im besonderen Maße Rechnung zu tragen. Dieses bedeutet, dass sämtliche Haltestellen, auch die an Straßen mit unbefestigten Seitenstreifen gelegenen, im Rahmen des Straßenausbaus und der Straßensanierung als behindertengerechte Niederflur-systemhaltestelle ausgebaut werden. Diese Haltestellen zeichnen sich durch eine kontrastreiche Gestaltung sowie durch geringe vertikale und horizontale Spaltbreiten zwischen Bustür und Bordstein aus.

Dazu gehört in Bielefeld folgender Standard:

- Angeschrägte Hochbordsteine (Buskapsteine) mit 18 cm Höhe, weiße Farbgebung zur optischen Abgrenzung
- Ein mit abwechselnden weiß-anthrazitfarbenen Noppensteinen ausgeführtes Aufmerksamkeitsfeld für Sehbehinderte/ Blinde im Bereich der Einstiegstür
- Ein anthrazitfarbener Aufmerksamkeitsstreifen entlang der Bordsteinkante als Kontrast zu den hellen Buskapsteinen

Bei der Haltestellenausstattung ist nach verschiedenen Standards zu unterscheiden:

- Als Mindestausstattung sind ein Haltestellenschild mit gut lesbaren Linien- und Zielbezeichnungen einschließlich eines am Mast angebrachten und gegebenenfalls beleuchteten Informationskastens sowie ein separat aufgestellter Papierkorb notwendig.
- Das Konzept zum weiteren fahrgastfreundlichen und behindertengerechten Haltestellenausbau mit Wetterschutzdächern wird weiterverfolgt und vom Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen festgelegt.
- Wetterschutzdächer sind möglichst transparent auszugestalten und mit integrierter Informationsvitrine zu versehen.
- Darüber hinaus sind Schwerpunkthaltestellen (z.B. zentrale Haltestellen in den Stadtbezirken) bedarfsweise mit Fahrkartenautomaten oder Displays für dynamische Fahrgastinformation auszustatten.

Bei allen Haltestellen ist auf die Verkehrssicherheit zu achten, die eine (entsprechend dem Fahrgastaufkommen) ausreichend bemessene Aufstellfläche und gute, sichere, beleuchtete und behindertengerechte Zuwegungen einschließlich Überquerungsmöglichkeiten beinhaltet. Für die Sicherheit an den Haltestellen ist eine ausreichende Beleuchtung und eine möglichst hohe soziale Kontrolle anzustreben. Bei ausreichendem Platz und höherem Fahrgastaufkommen sind Wartehäuschen mit Sitzgelegenheiten anzuordnen.

Stadtbahnhaltestellen

Haltestellen der Stadtbahn sind, wenn städtebaulich und verkehrstechnisch möglich, grundsätzlich als Hochbahnsteig anzulegen. Aufgrund des hohen Fahrgastpotenzials sind Wetterschutzdächer mit Sitzgelegenheiten und Informationsvitrinen ebenfalls Bestandteil der Grundausstattung. Wegen des Fahrkartenverkaufs außerhalb der Züge sind Stadtbahnhaltestellen mit Automaten auszustatten.

Verknüpfungspunkte

Besondere Anforderungen sind an Verknüpfungspunkte zu stellen, damit das Umsteigen z. B. vom Bus zur Stadtbahn für den Fahrgast möglichst komfortabel ist. Anzustreben sind niveaufreie, kurze und witterungsgeschützte Umsteigewege, am besten ein Tür-zu-Tür-Umstieg. Neben den bereits für die Schwerpunkthaltestellen genannten Ausstattungselementen sollten an wichtigen Verknüpfungspunkten weitere Infrastruktureinrichtungen wie kleinere Geschäfte (z.B. ein Kiosk) vorhanden sein.

Bike+Ride, Park+Ride

Abhängig vom Bedarf und den örtlichen Gegebenheiten sollten den Haltestellen auch Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern (B+R-Anlagen) zugeordnet werden, deren Umfang von einzelnen Bügeln bis hin zu größeren überdachten Abstellplätzen reichen kann.

Die Gestaltung von P+R-Anlagen inklusive der Möglichkeiten einer Verbindung mit Car-Sharing-Angeboten ist aus den spezifischen Haltestellensituationen zu entwickeln. Vor allem an Endpunkten der Stadtbahn oder den Schnittpunkten mit Haupteinfallsstraßen sind derlei Anlagen entwicklungs-würdig.

2.2 Qualitätsmanagementsystem

Neben den im vorangegangenen Kapitel erläuterten „messbaren“ Qualitätsstandards werden künftig auch Aspekte der Servicequalität im ÖPNV in zunehmendem Maße eine Rolle spielen. Diese sogenannten „weichen“ Qualitätsmerkmale erfordern die Entwicklung gezielter Messmethoden, um die erbrachte Qualität regelmäßig zu überprüfen und mit den definierten Zielwerten vergleichen zu können.

Die Stadt Bielefeld und die örtlichen Verkehrsunternehmen haben über Jahre hinweg gemeinsam auf einen qualitativ hochwertigen Nahverkehr hingewirkt. Die Erfolge dieser Strategie spiegeln sich nicht zuletzt in überdurchschnittlichen Fahrgastzuwächsen und zufriedenen Kunden wider. Um auch in Zeiten knapper öffentlicher Kassen die bestehende Servicequalität im Bielefelder ÖPNV mittel- bis langfristig nicht nur zu sichern, sondern auch weiterzuentwickeln, sind die finanziellen Mittel gezielt für besonders kundenwirksame Maßnahmen einzusetzen. In diesem Zusammenhang sollte die Stadt Bielefeld – in enger Abstimmung und Kooperation mit den Verkehrsunternehmen – ein gemeinsames Qualitätsmanagementsystem (QMS) als Steuerungsinstrument und Entscheidungshilfe einführen.

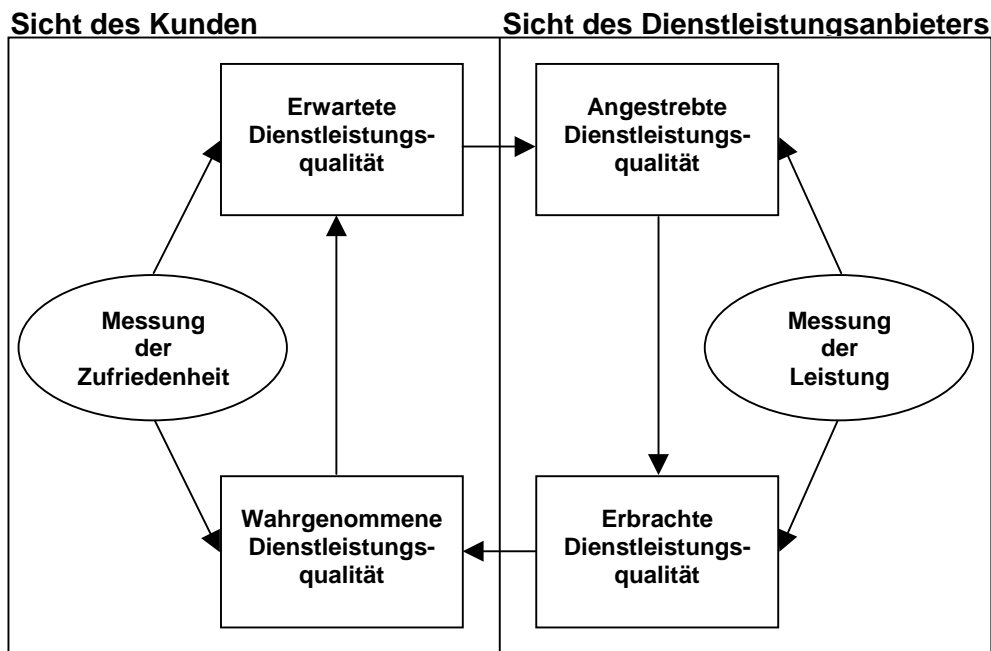
2.2.1 Der normative Rahmen und die Rollenverteilung

Die Rahmenvorgaben für das QMS der Stadt Bielefeld beinhaltet die Europäische Norm EN 13816:2002 „Öffentlicher Personennahverkehr – Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität“ (im Folgenden kurz als EN 13816 bezeichnet). Auch die vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen sollten die Empfehlungen dieser EN 13816 für ihr internes Qualitätsmanagement zur Erbringung der definierten Dienstleistungsqualität befolgen.

Um die Funktionsweise des QMS zu beschreiben, empfiehlt sich ein Blick auf den sogenannten Qualitätskreis für Dienstleistungen, welcher wesentlicher Bestandteil der EN 13816 ist.

Die EN 13816 unterscheidet für ein QMS zwischen der Sicht des Kunden und des Dienstleistungsanbieters, in diesem Falle des Verkehrsunternehmens.

Abbildung 2-5: Qualitätskreis für Dienstleistungen



(DIN, EN 13816:2002)

Der Kunde hat bezüglich der in Anspruch genommenen Dienstleistung eine gewisse **Wahrnehmung**, aber auch **Erwartungen**. Sobald er persönlich die Qualität mindestens so hochwertig einstuft (wahrnimmt), dass sie seiner Erwartung entspricht, ist er **zufrieden**.

Das Unternehmen auf der anderen Seite hat Zielsetzungen, die es zu verwirklichen **anstrebt**, und es **erbringt** im Tagesgeschäft eine gewisse Dienstleistungsqualität. Der Vergleich zwischen angestrebter und erbrachter Qualität bestimmt die **Leistung** des Unternehmens.

Kunden- und Unternehmenssicht sind jedoch nicht separat zu betrachten, auch zwischen den beiden Seiten des dargestellten Qualitätskreises gibt es Zusammenhänge. So sollten sich die Ziele des Unternehmens (die **angestrebte** Qualität) im Idealfall an den **Erwartungen** der Kunden orientieren. Gleichzeitig sollten sie natürlich auch die Qualität **wahrnehmen**, die das Unternehmen tatsächlich **erbringt**.

Neben diesen Wirkungszusammenhängen zwischen dem ÖPNV-Nutzer als Kunde und dem Verkehrsunternehmen als Dienstleistungserbringer ist im Rahmen des QMS für die Stadt Bielefeld die Rollenverteilung zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger von Bedeutung.

Der Aufgabenträger

- ist für die Daseinsvorsorge im ÖPNV verantwortlich, schafft eigenwirtschaftliche Rahmenbedingungen oder ist Besteller von ÖPNV-Leistungen
- definiert für sich Qualitätsziele im Nahverkehrsplan
- führt Qualitätsmessungen durch oder veranlasst diese bei den Verkehrsunternehmen (Qualitätscontrolling).

Das Verkehrsunternehmen

- ist Ersteller der ÖPNV-Leistungen
- liefert regelmäßig die geforderten Qualitätsdaten an den Aufgabenträger (Berichterstattung)

2.2.2 Qualitätskriterien für ein QMS der Stadt Bielefeld

Im Rahmen eines Workshops mit Vertretern des Aufgabenträgers, der Verkehrsunternehmen und spezifischer Zielgruppen wurden relevante Qualitätsmerkmale definiert. Diese stellen keinesfalls einen festen und dauerhaft gültigen Katalog dar. Vielmehr handelt es sich um jene Merkmale, die nach derzeitiger Auffassung aller beteiligten Akteure in einem QMS für die Stadt Bielefeld berücksichtigt werden sollen. Erfahrungen der Vergangenheit zeigen jedoch, dass Kundenansprüche und -wünsche ständigen Veränderungen unterworfen sind. Ein QMS muss auf solche veränderten Kundenerwartungen flexibel reagieren. Neue, wichtige Merkmale werden ergänzt, andere können entfallen. Andere Merkmale können auch ausschließlich in der Zuständigkeit des Aufgabenträgers liegen.

Abbildung 2-6: Übersicht Qualitätsmerkmale und Qualitätskriterien
(in Anlehnung an DIN, EN 13816:2002, Anhang A)

Qualitätsmerkmal	Qualitätskriterium
Zuverlässigkeit	Pünktlichkeit
	Anschlusssicherheit
Sauberkeit	Sauberkeit der Fahrzeuge
	Sauberkeit der Haltestellen
Sicherheit	Sicherheit in Fahrzeugen
	Sicherheit an Haltestellen
Freundlichkeit	Freundlichkeit des Fahrpersonals
	Freundlichkeit des Servicepersonals
Kundenbetreuung	Kommunikation/Marketing
	Kundeninformation allgemein
	Kundeninformation im Störfall
	Informationsverhalten des Fahr- und Servicepersonals
Komfort während der Fahrt	Fahrweise
Zugänglichkeit des ÖPNV-Systems	Besondere Betreuungsprogramme und Projekte für Schüler und Senioren

Die Entwicklung eines funktionierenden QMS ist eine langwierige und arbeitsintensive Aufgabe; Beispiele verschiedener Verkehrsunternehmen in Deutschland zeigen, dass von der ersten Idee bis zur Implementierung des QMS im Unternehmen durchaus mehrere Jahre verstreichen können. Der 2. Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld stellt folglich kein vollständiges Instrument zur Verfügung sondern beschreibt die erforderlichen Maßnahmen und Arbeitsschritte zur Entwicklung eines QMS für die Stadt Bielefeld.

2.2.3 Messmethoden und Qualitätsmessungen

Zum Aufbau des angestrebten QMS müssen weitere Maßnahmen getroffen werden. Dies betrifft insbesondere die anzuwendenden Methoden und die Zielwertfindung, die im folgenden noch einmal detaillierter dargestellt werden:

Kundenzufriedenheitsanalyse/ Marktforschung zur Ermittlung der wahrgenommenen und erwarteten Qualität (Customer Satisfaction Surveys gemäß EN 13816):

Die Kundenzufriedenheitsanalyse bezieht sich auf die linke Seite des Qualitätskreises für Dienstleistungen. Mit dieser Methode werden sämtliche Qualitätskriterien gemessen, die durch den Fahrgast bewertbar sind.

Die Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsanalyse haben Einfluss auf die durch den Aufgabenträger zu definierenden Zielwerte. Damit die Ergebnisse von allen Akteuren uneingeschränkt anerkannt werden, sollte die Kundenzufriedenheitsanalyse von einem unabhängigen Marktforschungsinstitut durchgeführt werden. Sie sollte etwa alle zwei bis vier Jahre wiederholt werden, um Veränderungen der Kundenwünsche und -ansprüche kontinuierlich zu ermitteln.

Bei der Messung der Kundenzufriedenheit geht es ausschließlich um die Ermittlung von wahrgenommener und erwarteter Qualität aus Sicht des Fahrgastes. Zur besseren Einbindung der Fahrgäste wird empfohlen, einen **Kundenworkshop** durchzuführen.

Es ist vorteilhaft, wenn sich aus den Befragungsergebnissen unmittelbar Handlungsfelder und Verbesserungsvorschläge ableiten lassen. Die Erfragung von wahrgenommener und erwarteter Qualität sowie der Zufriedenheit mit Hilfe einer einfachen Notenskala ist hierfür ungeeignet, vielmehr sollten die einzelnen Notenstufen „verbalisiert“ werden.

Testkundenverfahren (Mystery Shopping Surveys gemäß EN 13816):

Ein Testkundenverfahren dient der Ermittlung der vom Verkehrsunternehmen erbrachten Dienstleistungsqualität auf der rechten Seite des Qualitätskreises. Art und Umfang der Testkundenverfahren werden vom Aufgabenträger – in enger Abstimmung mit den zu beurteilenden Verkehrsunternehmen – definiert. Die Durchführung kann durch den Aufgabenträger selbst, durch die Verkehrsunternehmen oder Dritte vorgenommen werden.

Für die Messung der oben genannten Qualitätskriterien kommen verschiedene Arten von Testkundenverfahren in Frage:

- Checkliste/Fragebogen
- Interview
- Testkauf

Die Entscheidung, welche Testkundenverfahren für Bielefeld geeignet und wirtschaftlich sind, bleibt dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen überlassen. Für die konkrete Entwicklung der Methoden ist hinreichend Zeit einzuplanen, da abschließende Versionen von Checklisten, Fragebögen und Bewertungsbögen erfahrungsgemäß erst nach einer Reihe von Testläufen vorliegen. Die Testkundenverfahren sollten mindestens quartalsweise durchgeführt werden.

Interne Messungen (Direct Performance Measures gemäß EN 13816):

Wie bei den Testkundenverfahren wird auch mit Hilfe der internen Messungen die erbrachte Qualität auf der rechten Seite des Qualitätskreises ermittelt. Interne Messungen werden generell von den Verkehrsunternehmen selbst durchgeführt, Art und Umfang der Messungen werden vom Aufgabenträger in Abstimmung mit den Unternehmen festgelegt. Die Intervalle können je nach Inhalt stark variieren. So sollten Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit möglichst oft, mindestens quartalsweise dokumentiert werden, während bei Nachweisen eine jährliche Messung absolut ausreichend ist.

Beispielhaft seien hier zwei Arten von internen Messungen benannt:

- Pünktlichkeit: Bereitstellung von Daten aus den Betriebsleitsystemen der Verkehrsunternehmen.
- Betreuungsprogramme für Senioren: Nachweis der Verkehrsunternehmen über die tatsächliche Durchführung solcher Veranstaltungen.

Berichtswesen

Das Berichtswesen eines QMS lässt sich unterscheiden in

- das Qualitätsmanagement-Handbuch,
- die Ergebnisberichte des Marktforschungsinstituts über die Kundenzufriedenheitsanalysen und
- die Qualitätsberichte.

Das Qualitätsmanagement-Handbuch enthält Aussagen bezüglich der Organisation und der Inhalte des QMS der Stadt Bielefeld, wie z.B. die Definition von Messmethoden, die Zuständigkeiten für die Qualitätsmessungen oder die Qualitätszielwerte. Es steht allen Beteiligten zur Verfügung.

Die Ergebnisberichte über die Kundenzufriedenheitsanalysen werden durch das mit dieser Aufgabe betrauten Marktforschungsinstitut erarbeitet. Alle Beteiligten erhalten diese Informationen.

Die Qualitätsberichte enthalten jeweils die aktuellen Ergebnisse der Testkundenverfahren und der internen Messungen der Verkehrsunternehmen.

Zielwerte und qualitätswirksame Maßnahmen

Auf Basis der Messergebnisse werden Zielwerte für die einzelnen Qualitätskriterien zwischen Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen definiert. Diese Zielwerte geben das Qualitätsniveau vor, welches der Aufgabenträger im Tagesgeschäft erwartet und sind so wählen, dass sie für die Verkehrsunternehmen realisierbar sind. Der Aufgabenträger sollte sich hier erfahrener Gutachter bedienen.

Ziel des QMS der Stadt Bielefeld ist es, die vorhandene Qualität des ÖPNV dauerhaft zu sichern und kundenorientiert weiterzuentwickeln. Sofern die definierten Zielwerte nicht erreicht werden, dient der Vergleich der tatsächlich erbrachten Qualität und der Zielwerte dazu, Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und geeignete, wirtschaftlich vertretbare Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

3 Analyse

Dieses Kapitel berücksichtigt das Bielefelder ÖPNV-Angebot auf Basis des Fahrplans 2003/04 und Nachfrage im Bezugsjahr 2004, einen Rückblick auf die Umsetzung des ersten NVP sowie eingegangene Anregungen und Empfehlungen zur Fortschreibung und die Mängelanalyse.

3.1 ÖPNV-Angebotsstruktur

3.1.1 ÖPNV-Angebot

Das zeitliche Analyseraster entspricht dem ersten Nahverkehrsplan unter Berücksichtigung zwischenzeitlicher Entwicklungen (längere Ladenöffnungszeiten samstags). Für die Fortschreibung des NVP wird folgendes Zeitschichtenraster zugrunde gelegt:

Abbildung 3-1: Einteilung des Verkehrsangebotes in Zeitschichten

Tag	Zeitschicht	Uhrzeit
Montag-Freitag	Hauptverkehrszeit (HVZ)	06:00 - 09:00, 15:00 - 18:00
	Normalverkehrszeit (NVZ)	09:00 - 15:00, 18:00 - 20:30
	Schwachverkehrszeit (SVZ)	04:00 - 06:00, 20:30 - 01:00
Samstag	Hauptverkehrszeit (HVZ)	09:00 - 17:00
	Normalverkehrszeit (NVZ)	06:00 - 09:00 17:00 - 20:30
	Schwachverkehrszeit (SVZ)	04:00 - 06:00, 20:30 - 01:00
Sonntag	Normalverkehrszeit (NVZ)	09:00 - 20:30
	Schwachverkehrszeit (SVZ)	06:00 - 09:00, 20:30 - 01:00

Die Zeitschichten geben nur ungefähre Zeiträume vor, die von Linie zu Linie leicht variieren können

Der ÖPNV in Bielefeld ist nach der verkehrlichen Funktion zu unterscheiden in:

- **Stadtbahnlinien** mit Verbindungs- und Erschließungsfunktion entlang der Hauptsiedlungsachsen
- **Stadtbuslinien** innerhalb Bielefelds, differenziert nach Primärlinien mit Verbindungs- und Erschließungsfunktion (als Innestadtdurchmesserlinie oder Stadtbahnzubringer) sowie Sekundärlinien überwiegend mit Erschließungsfunktion
- **Regionalbuslinien** ebenfalls differenziert nach Primärlinien mit durchgängigem/ getaktetem Angebot sowie Sekundärlinien mit nachfrageorientiertem Angebot
- **Schulbezogene Buslinien**, überwiegend dem Schülerverkehr dienend
- **Nachtbuslinien** zur nächtlichen Erschließung Bielefelds und Anbindung der Nachbarstädte/ -gemeinden
- **Bedarfsverkehre** zur bedarfsorientierten Erschließung in Zeiten und Räumen geringer Nachfrage

Auf den Hauptachsen verkehren die Stadtbahnen und Hauptbuslinien in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt. Die Stadtbahnlinien 1 und 3 werden in der Morgenspitze werktags durch Einsatzwagen zeitweise auf einen 5-Minuten-Takt verdichtet, ebenso an Vorlesungstagen der Universität die Linie 4.

Die weiteren Buslinien verkehren in der HVZ überwiegend im 30-Minuten-Takt, teilweise auch im 15- oder 20-Minuten-Takt, wie z. B. die Linien 119, 122 und 123. In der Mittagsspitze erfolgt für den Schülerverkehr auf einigen Buslinien eine Angebotsverdichtung.

In der Normalverkehrszeit wird die Bedienungshäufigkeit vor allem auf den Stadtbahn- und Primärbuslinien nur geringfügig verringert.

In den Schwachverkehrszeiten wird das Fahrtenangebot insbesondere auf sekundären Stadtbuslinien bis auf einen 60-Minuten-Takt und auf den Regionalbuslinien z. T. bis auf einen 2-Stunden-Takt ausgedünnt oder (innerhalb Bielefelds) durch einen AST-Verkehr ersetzt.

Die sekundären Regionalbuslinien haben in der Regel ein nicht vertaktetes, nachfrageorientiertes Bedienungsangebot, das sonntags häufig eingestellt wird.

In den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen verkehren vom Jahnplatz ausgehend stündlich Nachtbus- und Nachtexpresslinien. Im Frühverkehr am Wochenende übernimmt dieses Netz eine Ersatzfunktion für die Tageslinien des Stadtbahn- und Busverkehrs.

Die AST-Verkehre ersetzen in den nachfrageschwachen Räumen und Zeiten ab ca. 20 Uhr sowie sonntags bis ca. 12 Uhr Linienbusverkehre. Ausgehend von Stadtbahn- und Busverknüpfungspunkten besteht überwiegend alle 30 Minuten (zum Teil alle 15 Minuten) ein Fahrtenangebot.

Die Bedienungsqualität im Bielefelder Stadtgebiet, die Fahrtenhäufigkeit in die Innenstadt und die regionale Bedienungsqualität sind nach Haupt- und Schwachverkehrszeit getrennt in den Karten 11 bis 16 dargestellt.

3.1.2 ÖPNV-Infrastruktur

Verknüpfungspunkte innerhalb des öffentlichen Verkehrs

Zentraler Verknüpfungspunkt im Netz des öffentlichen Personennahverkehrs in Bielefeld ist der Jahnplatz. An dieser Haltestelle sind alle die Innenstadt querenden Stadtbahn- und Stadtbuslinien gebündelt, ebenso die meisten der in der Innenstadt endenden Buslinien.

Außerhalb der Innenstadt haben im Bielefelder ÖPNV-Netz die Stadtbahn-/ Bus-Verknüpfungspunkte Schildesche, Brackwede Kirche, Senne, Milse, Sieker, Babenhausen Süd, Stieghorst Zentrum und Lohmannshof besondere verkehrliche Bedeutung.

Als wichtige Bus-/ Bus-Verknüpfungspunkte in den Außenbezirken sind die Haltestellen Jöllenbeck Dorf, Dornberg Bezirksamt, Heepen Hassebrock und Sennestadthaus hervorzuheben.

Sämtliche ÖPNV-Verknüpfungspunkte in Bielefeld sind in Abbildung 3-2 zusammengefasst, die zum SPNV in Abbildung 3-3:

Abbildung 3-2: Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV in Bielefeld

Haltestelle	dort verknüpft	Barrierefreiheit*	Wetterschutz	Umsteige- wege (m)	Sichtbe- ziehung	Bemer- kungen
Jahnplatz	Stadtbahn, Bus	ja, nur Stadtbahn	ja	Direkt, 150 mit Bus	nur teilweise	-
Haupt- bahnhof	Stadtbahn, Bus	ja, nur Stadtbahn	Bus nur teilweise	100 bis 400	nein	z.T. Straße zu queren
Rathaus/ Turnerstraße	Stadtbahn, Bus	ja	ja	100, 300 mit Bus	ja	-
Landgericht	Stadtbahn	ja	ja	Direkt	ja	-
Baben- hausen Süd	Stadtbahn, Bus, AST	ja, nur Stadtbahn	ja	Direkt	ja	-
Decius- straße	Stadtbahn, Bus	ja, nur Stadtbahn	ja	100	ja	-
Schildesche	Stadtbahn, Bus, AST	ja	ja	direkt	ja	-
Baumheide	Stadtbahn, Bus, AST	ja	ja	100	nein	-
Milse	Stadtbahn, Bus, AST	nein	ja	direkt	nur teilweise	-
Sieker Mitte	Stadtbahn, Bus, AST	nein	Bus nur teilweise	50 – 150	nein	Straße zu queren
Lutherkirche	Stadtbahn, Bus	ja	Bus nur teilweise	50 – 150	nein	Straße zu queren
Stieghorst Zentrum	Stadtbahn, Bus, AST	ja	ja	50	nur teilweise	-
Sieker	Stadtbahn, Bus, AST	Bus nur teilweise	ja	direkt	ja	-
Bethel	Stadtbahn, Bus, AST	ja, Stadt- bahn, Bus teilweise	Bus nur teilweise	50 – 150	nur teilweise	Straßen zu queren
Brackwede Bahnhof	Stadtbahn, Bus, AST	nur Stadt- bahn	ja	100	ja	Straßen zu queren
Normannen- straße	Stadtbahn, Bus	nein	teilweise	direkt	ja	-
Brackwede Kirche	Stadtbahn, Bus	nein	ja	direkt - 100	nein	Straße zu queren
Senne	Stadtbahn, Bus, AST	nur Stadtbahn	ja	direkt	ja	isolierte Lage
Lohmanns- hof	Stadtbahn, Bus	ja	ja	direkt	ja	
Universität	Stadtbahn, Bus	ja	ja	50	ja	
Siegfried- platz	Stadtbahn, Bus	ja	nein	50 - 100	nein	
Dornberg Bezirksamt	Bus, AST	nein	ja	direkt – 50	ja	Straße zu queren
Lohbreite	Bus	nein	nein	75	ja	Straße zu queren
Hakenort	Bus	ja	nur teilweise	50	ja	Straße zu queren
Hassebrock	Bus, AST	ja	ja	direkt	ja	
Sennestadt- haus	Bus, AST	ja	nur teilweise	direkt	ja	
Jölllenbeck Dorf	Bus	nein	nur teilweise	direkt	ja	

* AST-Verkehre sind fahrzeugbedingt nicht barrierefrei

Die zahlreichen ÖPNV-Verknüpfungspunkte bieten einen weitgehend barrierefreien und witterungsgeschützten Umstieg zur Stadtbahn, Ausnahmen sind jedoch u.a. die wichtigen Umsteigepunkte Brackwede Kirche, Sieker und Milse. Hinsichtlich des niveaufreien Umstiegs zum Bus (behindertengerechter Ausbau mit Buskapsteinen) besteht insbesondere an mehreren SPNV-Haltestellen sowie an den Verknüpfungspunkten Jahnplatz, Hauptbahnhof, Babenhausen Süd, Senne, Jöllenbeck Dorf und Dornberg Bezirksamt noch Investitionsbedarf.

Am Hauptbahnhof sind Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahn und Eisenbahn sowie weitere Übergänge zu einigen Buslinien in die nördlichen Stadtteile und Nachbarorte gegeben.

Abbildung 3-3: Verknüpfungspunkte ÖPNV/ SPNV in Bielefeld

Haltepunkt des SPNV	dort verknüpft mit	Barrierefreiheit* ÖPNV	Wetterschutz ÖPNV	Umsteigewege (m)	Sichtbeziehung	Bemerkungen
Hauptbahnhof	Stadtbahn, Bus	ja, nur Stadtbahn	ja, Bus nur teilweise	bis zu 400	nein	-
Brackwede Bahnhof	Stadtbahn, Bus	ja, über Umweg	ja	50-300	nein	-
Brake Bahnhof	Bus, AST	nein	nein	150	nein	-
Ostbahnhof	Bus	ja	ja	300-400	nein	Bus-Hst. Hakenort
Oldentrup	Bus, AST	ja	teilweise	50-100 100-300	ja	-
Ubbedissen	Bus, AST	nein	ja	300	nein	Hst. Pyrmonter Str.
Brackwede Süd	Bus	nein	nein	150	nein	-
Sennestadt Bahnhof	Bus, AST	nein	nein	300	nein	-
Quelle	Bus	nein	nein	150	ja	-

* AST-Verkehre sind fahrzeugbedingt nicht barrierefrei

Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV und IV

Eine Einbeziehung anderer Verkehrsmittel in das ÖPNV-System wird über P+R- und B+R-Plätze sichergestellt. Abgesehen von den P+R-Plätzen in Milse, Senne und an der Universität verfügt Bielefeld über kleinere Anlagen. Auf eine großzügige Ausstattung mit B+R-Plätzen wurde besonders bei der Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 Richtung Stieghorst Wert gelegt.

Im Rahmen des niederflurgerechten Ausbaus von Bushaltestellen (siehe Kapitel 3.5.5) wurden zahlreiche Bushaltestellen mit bis zu 3 Fahrradbügeln ausgerüstet. Die Haltestellen Lohmannshof, Brackwede Bahnhof und Kupferheide sind mit Fahrradboxen ausgestattet worden. Am Hauptbahnhof befindet sich die Radstation moBiel mit ca. 390 überdachten und bewachten Fahrrad-Abstellplätzen und Serviceeinrichtungen.

Abbildung 3-4: Wichtige P+R- bzw. B+R-Plätze an Stadtbahnhaltestellen

Linie	Haltestelle	Stellplätze		Bemerkung
		Auto	Fahrräder	
1	Schildesche	34	60	ca.250m Fußweg
	Senne	30+130	84	2 P+R-Plätze
2	Sieker	50	96	incl. 12 Plätze für Vorabend-Check-In
	Milse	ca. 130	128	2 P+R-Plätze
3	Stiegchorst	-	56	
	Elpke	-	42	
	Roggenkamp	-	28	
	Sieker Mitte	-	21	
	Babenhäusen Süd	12	48	
4	Universität	Uni-Parkplätze nutzbar	unter Fußgängerbrücke	
	Lohmannshof	Parkmöglichkeiten an Universitätsstraße	11 + 5 Boxen	

3.1.3 Fahrzeuge

Im Stadtbahnbetrieb werden im Regelfall werktags auf allen Linien Doppeltraktionen eingesetzt (mit Stadtbahnwagen vom Typ M8D und M8C), lediglich abends und am Wochenende werden Kurse auf einigen Linien mit Einzelwagen gefahren. Auf der Unilinie besteht der Regelzug aus einer Dreierinheit mit Mittelwagen.

Sämtliche auf Bielefelder Stadtgebiet verkehrende Verkehrsunternehmen (moBiel, BVO, SWG; Wittler & Voßhans und TWE) setzen überwiegend Niederflrbusse (Standardlinien- und -Gelenkbusse, 15m lange 3-achsige Busse sowie Midibusse auf moBiel-Quartier-/ Stadtbuslinien) ein. Hochflurfahrzeuge werden nur noch vereinzelt von Subunternehmern, insbesondere gezielt im Schülerverkehr eingesetzt, wo nicht unbedingt Niederflurfahrzeuge erforderlich sind.

3.1.4 Betriebsleistung

Die Gesamtverkehrsleistung der in Bielefeld und z.T. darüber hinaus verkehrenden Linien wird zu etwa 60% von moBiel (ca. 20% Stadtbahn und ca. 40% Bus) sowie zu ca. 35% von der BVO und zu ca. 5% von den restlichen Verkehrsunternehmen (jeweils ausschließlich im Busverkehr) erbracht. Bei der Stadtbahn ist jedoch zu beachten, dass die Wagen-km-Leistung nahezu doppelt so hoch ist, da die Stadtbahnen überwiegend in Doppeltraktion verkehren. Am Wochenende steigt der Verkehrsanteil von moBiel, samstags auf 65% und sonntags sogar auf 75%.

Die angegebenen Betriebsleistungen beziehen sich auf Fahrplankilometer, die von den Verkehrsunternehmen auf der Basis des Fahrplanes 2003/04 im Bielefelder Verkehrsgebiet (ohne Differenzierung nach innerörtlichen und Nachbarortsverkehr) im Linienverkehr erbracht wurden.

In der folgenden Abbildung ist die tägliche und die hochgerechnete jährliche Betriebsleistung der Verkehrsunternehmen (ohne Nachtbus- und AST/ALF-Verkehre) zusammengefasst:

Abbildung 3-5: Betriebsleistung der Verkehrsunternehmen

Verkehrsunternehmen	Betriebsleistung in Fahrplan-km			
	Mo-Fr (Schule)	Samstag	Sonntag	pro Jahr
moBiel				
Stadtbahn*	ca. 8.300	ca. 6.300	ca. 4.400	ca. 2,7 Mio.
Bus	ca. 17.300	ca. 11.800	ca. 6.800	ca. 5,4 Mio.
BVO**	ca. 16.000	ca. 8.600	ca. 3.500	ca. 4,7 Mio.
SWG, TWE, Wittler & Voßhans**	ca. 2.100	ca. 1.000	ca. 200	ca. 0,6 Mio.
Gesamt-km	ca. 43.700	ca. 27.700	ca. 14.900	ca. 13,4 Mio.

* Zug-km (Wagen-km wegen Verkehr in Doppeltraktion nahezu doppelt so hoch)

** gesamte Linien berücksichtigt, auch Leistungen außerhalb Bielefelds

3.1.5 Fazit

Das Bielefelder ÖPNV-Netz, welches mit zahlreichen Zubringerbuslinien und zwei Primärdurchmesserbuslinien auf die vier Stadtbahnstrecken ausgerichtet ist, weist eine überwiegend radiale, sternförmige Struktur auf, die durch Tangentiallinien am Rande des west-, nörd- und östlichen Verdichtungsgebietes ergänzt wird.

Auf den Hauptachsen verkehren die Stadtbahn- und Primärbuslinien ganztägig im dichten 10-Minuten-Takt, der nur in den SVZ auf einen 15- bis 30-Minuten-Takt ausgedünnt wird. Die äußeren Verdichtungsgebiete werden tagsüber durch zahlreiche Stadt- und Regionalbuslinien vorwiegend im Taktverkehr zeit- und flächendeckend erschlossen. In den SVZ abends und sonntagvormittags konzentriert sich Bedienung auf das sternförmige Hauptnetz der Stadtbahn- und Primärbuslinien sowie eine flächige AST-Erschließung der Außenbereiche.

Die zahlreichen ÖPNV-Verknüpfungspunkte bieten einen weitgehend barrierefreien und witterungsgeschützten Umstieg zur Stadtbahn, Ausnahmen sind jedoch u.a. die wichtigen Umsteigepunkte Brackwede Kirche, Sieker und Milse. Hinsichtlich des niveaufreien Umstiegs zum Bus (behindertengerechter Ausbau mit Buskapsteinen) besteht insbesondere an mehreren SPNV-Haltepunkten sowie an den Verknüpfungspunkten Jahnplatz, Hauptbahnhof, Babenhausen Süd, Senne, Jöllenbeck Dorf und Dornberg Bezirksamt noch Investitionsbedarf.

Sämtliche auf Bielefelder Stadtgebiet verkehrende Verkehrsunternehmen setzen überwiegend Niederflurbusse ein.

Die Gesamtverkehrsleistung der in Bielefeld und z.T. darüber hinaus verkehrenden Linien wird zu etwa 60% von moBiel (ca. 20% Stadtbahn und ca. 40% Bus) sowie zu ca. 35% von der BVO und zu ca. 5% von den restlichen Verkehrsunternehmen (jeweils ausschließlich im Busverkehr) erbracht.

3.2 ÖPNV-Nachfrage

Die Nachfrage im Bielefelder ÖPNV konzentriert sich sehr stark auf die Bielefelder Stadtbahn, zeigt aber auch über den Zeitraum des ersten Nahverkehrsplans insgesamt stark anwachsende Tendenzen auf.

Welche Bedeutung der Stadtbahn als Rückgrat des Bielefelder ÖPNV zukommt, lässt sich aus der Tatsache ermitteln, dass alleine jeder fünfte angetroffene Fahrgast mit der Stadtbahnlinie 1 fährt. Bezogen auf einzelne Stadtbahnäste von der Innenstadt aus hat die Universitätslinie von Beginn an den Spitzenplatz mit der höchsten Querschnittbelastung zwischen Siegfriedplatz und Hauptbahnhof eingenommen. Ungefähr 58% aller Bielefelder ÖPNV-Fahrgäste werden in der Stadtbahn angetroffen. In etwa 28% sind in den Bussen von moBiel, etwas weniger als 13% bei der BVO und ein Prozent in den Fahrzeugen der SWG, Wittler & Voßhans oder der TWE unterwegs. Diese Zahlen beziehen sich auf die ermittelten Linienbeförderungsfälle und sind nicht gleichzusetzen mit der Zahl der angetroffenen Fahrgäste, das heißt, Umsteiger werden mehrfach berücksichtigt.

Von den Bielefelder Fahrgästen legen etwa 70% ihren Weg mit öffentlichen Verkehrsmitteln ohne Umsteigen zurück. Nur drei Prozent aller umsteigenden Kunden sind auf zwei oder mehr Umstiege angewiesen.

Die am stärksten frequentierten Haltestellen sind als zentrale Umsteigepunkte im Netz der Jahnplatz, die Innenstadthaltestellen Hauptbahnhof und Rathaus, die Universität, sowie die Verknüpfungspunkte Schildesche, Stieghorst, Senne und Sieker. Einen Überblick über die am stärksten frequentierten Bielefelder Haltestellen gibt die folgende Abbildung und die Karte 18 im Anhang.

Abbildung 3-6: Stark frequentierte Haltestellen in Bielefeld

Haltestelle	Haltestellenbelastung (Mo-Fr)		
	Ein- und Aussteiger	Umsteiger	Gesamt-aufkommen
Jahnplatz	43.500	33.500	77.000
Hauptbahnhof	18.000	7.000	25.000
Rathaus	10.900	5.100	16.000
Uni/Zentrum	13.700	50	13.750
Senne	3.450	9.250	12.700
Stieghorst Zentrum	5.300	6.500	11.800
Schildesche	6.500	3.600	10.100
Babenhausen Süd	4.300	3.700	8.000
Sieker	4.800	2.700	7.500
Brackwede Kirche	4.800	2.600	7.400
Landgericht	4.700	1.000	5.700
Bethel	4.800	650	5.450
Milse	3.600	1100	4.700
Baumheide	4.100	450	4.550
Deciusstraße	3.000	1.000	4.000
Normannenstraße	2.950	1.050	4.000

Von 1997 bis 2004 lässt sich die Entwicklung der Fahrgastzahlen wegen nur teilweise vorhandener Dateneckpunkte für das gesamte Bielefelder Netz nur schätzen. Aufgrund hochgerechneter Werte von moBiel über die Entwicklung erfasster Kundensegmente ist für ganz Bielefeld von einer Steigerung um 15 bis 18% über diesen Zeitraum auszugehen.

Fazit

Die Nachfrage im Bielefelder ÖPNV konzentriert sich zu annähernd 60% auf den Stadtbahnverkehr und zu gut 40% auf den Busverkehr. Im Busverkehr werden ca. 1/3 der Fahrgäste von der BVO und ca. 2/3 von moBiel befördert. Etwa 70% der Fahrgäste sind Direktfahrer (ohne Umstieg).

3.3 Die Umsetzung des Nahverkehrsplanes von 1997/98

Mit der gemeinsam von der Stadt und den Verkehrsunternehmen getragenen Verkehrsplanung (die nicht erst mit dem Nahverkehrsplan 1998 begann) konnten sowohl Leistungsausweitungen und -verdichtungen erreicht sowie im regionalen und überregionalen Vergleich überproportionale Fahrgastzuwächse realisiert werden. Diese positiven Entwicklungen waren sowohl bei der Stadtbahn als auch im Busnetz zu bemerken.

Der Nahverkehrsplan Bielefeld von 1998 definierte in mehreren Paketen Linienkonzeptionen, deren Umsetzung im Folgenden dokumentiert werden soll.

Stadtbahn

Der Ausbau der Bielefelder Stadtbahn hat mit der Fertigstellung der Universitätslinie zum Lohmannshof im September 2002 einen Zwischenstand erreicht. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 über Babenhausen Süd hinaus nach Theesen ist zurzeit im Status der Planfeststellung. Es wird dabei ein Trassenverlauf entlang der neuen Jöllenbecker Straße zu Grunde gelegt.

Das Projekt einer Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 über den Endpunkt Sieker hinaus bis zur Ripon-Kaserne ist auf politischen Beschluss hin zu den Akten gelegt worden. Die Verlängerung der Linie 3 über den Endpunkt Stieghorst Zentrum hinaus bis nach Hillegossen wird weiter verfolgt.

Bielefelder Westen

Die mit der Universitätsstadtbahn verbundene Neuordnung der Linien über die Stapenhorststraße (Linien 21/62) wurde umgesetzt. Die zweite Hauptbusachse in Bielefeld mit den gebündelten Linien 25 und 26 wurde im Westen vollständig auf das Wohngebiet Dürerstraße konzentriert.

Die im Nahverkehrsplan vorgesehenen innerstädtischen Quartierbusse sind ebenfalls mit Eröffnung der Universitätsstadtbahn in Betrieb genommen worden. Die Weiterführung zum Obersee wurde nicht weiter verfolgt.

In Dornberg wurde die von den Buslinien 57/58 gebildete Verbindung zwischen den Stadtbahnlinien 3 und 4 neu organisiert und dadurch die Erschließung verbessert. Die veränderte Linienführung der Linie 24 über Twellbachtal – Großdornberg nach Kirchdornberg wurde in den letzten Jahren aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten nicht realisiert. Alternativ wurde eine ALF-Linie von Hoberge nach Großdornberg durch das Twellbachtal eingeführt.

Heepen

Das Buskonzept Heepen ist mit veränderter Zuordnung (Linie 21 führt nach Werther/ in die Innenstadt, Linie 22 nach Quelle) umgesetzt worden. Dabei wurde im Bereich der Brückenstraße und der Lerchenstraße ein Einrichtungssystem bezüglich der Fahrwege eingeführt. Die Linie 26 wurde nach Heepen verlängert. Die Linie 33 wird nun ohne Stichfahrt durch die Buschleuse in Oldentrup geführt.

Die Linie 29 ist über die Haltestelle Radrennbahn mit dem vorgesehenen Endpunkt am Baderbach verbunden worden. Eine Führung über Otto-Brenner-Straße, Spindelstraße und Oststraße zurück zur Heeper Straße ist mit der Fortschreibung auf Basis neuerer Untersuchungen zu prüfen.

Bielefelder Norden

Im Vorgriff auf die Verlängerung der Stadtbahn nach Theesen wurde die Gestaltung des Busnetzes in Jöllenbeck an den Leitlinien des NVP orientiert umgesetzt. Von Jöllenbeck bestehen vielfältige Busverbindungen zu den Stadtbahndepunkten durch das Konzept der „flotten Fünzfger“ mit den Linien 54, 56 nach Babenhausen Süd und mit den Linien 155, 156 über Vilsendorf sowie 55 über Theesen nach Schildesche. Mit der Linie 155 wurde der Jöllenbecker Westen besser erschlossen.

Eine Führung von Buslinien über das Blackenfeld wurde bis jetzt nicht umgesetzt.

Stieghorst

Aufgrund der veränderten beziehungsweise verzögerten Rahmenvorgaben der Stadtbahnplanung ist dieses Maßnahmenpaket größtenteils überholt oder noch ausstehend. Da die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 zur Ripon-Kaserne nicht weiterverfolgt wird, ist somit auch die Orientierung der zur Stadtbahn führenden Buslinien auf einen neuen Verknüpfungspunkt hinfällig. Die Anpassung der Buslinien an eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 ist weiterhin Gegenstand der Planung und von dem zur Zeit schwer einschätzbaren Umsetzungshorizont des Stadtbahnbaues abhängig.

Die Direktverbindung von der Stadtbahn nach Oerlinghausen ist wieder eingeführt worden.

Sennestadt

Mit Verlängerung der Buslinie 35 Sieker – Sennestadt nach Heideblümchen, der Einführung der Quartierbuslinie 37 nach Eckhardtsheim und der neuen Führung der Hauptbuslinie 135 in der Sennestadt über die Vennhofallee wurde der Nahverkehrsplan in Sennestadt vollständig umgesetzt. Mit diesem Maßnahmenpaket konnte die Anbindung der südlichen Wohngebiete im Bezirk an das Sennestädter Zentrum wesentlich verbessert werden.

Der regionale Netzschluss mit der Linie 35 über Heideblümchen hinaus in den Ortsteil Schloß Holte der Nachbargemeinde Schloß Holte-Stukenbrock wurde noch nicht umgesetzt.

Brackwede/Senne und Brackwede/Ummeln

Die in diesem Maßnahmenpaket skizzierten Linienkonzepte sind in Bezug auf den Abbau von Parallelverkehren zur Stadtbahn (Linie 94 sowie teilweise bei den Linien 80 und 83) umgesetzt worden. In diesem Zusammenhang konnte das Angebot auf der Linie 94 über das Maß des NVP hinaus verbessert werden. Die Gestaltung der Nebenlinien in den Senner Ortsteilen Buschkamp, Schillingshof und Okapiweg (damals geplant als Linie 117) sowie in den Brackweder Ortsteilen Südwestfeld und Ummeln (Linien 118, 119, 87 und 95) ist dagegen bislang aus wirtschaftlichen Gründen nicht umgesetzt worden und neu in der Fortschreibung zu behandeln.

Bei der Netzplanung sind die Änderungen im Straßennetz durch den geplanten Weiterbau der Bundesautobahn A33 zu berücksichtigen.

Quelle/Gadderbaum

Mit Inbetriebnahme der Universitätsstadtbahn wurde Quelle entsprechend des NVP mit Heepen verbunden. Die Linie 116 wurde bis in den Bereich der Queller Buschkamp-Siedlung verlängert. Anstelle der nach Heepen durchgebundenen Linie 23 übernimmt heute die Linie 88 die Verbindung nach Steinhagen.

Über die veränderte Linienführung im Gebiet Schildhof liegen detailliertere Empfehlungen, aber keine abschließenden Beschlüsse vor.

Alternative Bedienungsformen

Von den modellhaft vorgeschlagenen alternativen Bedienungsformen ist mit der Linie 224 ein ALF-Verkehr umgesetzt worden. Die Erfahrungen mit der Fahrgastnachfrage sind dabei enttäuschend, es wird durchschnittlich nicht mal eine Anmeldung wöchentlich erreicht.

Das Anruf-Sammel-Taxi-System ist allgemein während der Schwachverkehrszeit, also in den Abendstunden und am Sonntag vor 12 Uhr auf alle wesentlichen, nicht vom Linienverkehr abgedeckten Wohngebiete in Bielefeld ausgedehnt worden.

Angebotskonzepte für die Schwachverkehrszeit

Über die Empfehlung des Nahverkehrsplanes hinaus werden vier von sieben Stadtbahnästen und die Buslinie zur Radrennbahn inzwischen mit einem 15-Minuten-Takt bedient. Die Anruf-Sammel-Taxi-Gebiete in Brackwede-Südwestfeld und Ummeln sind durch ein Linienangebot mit den Linien 218/219 ersetzt worden.

Verknüpfungspunkte und Schwerpunkthaltestellen

An den Haltestellen der Universitätslinie konnten gewünschte Standards in der Qualität der Verknüpfung und der Stationsqualität umgesetzt werden.

Der bereits im ersten Nahverkehrsplan formulierte besondere Handlungsbedarf an den Haltestellen Brackwede Kirche und Bethel besteht weiterhin. Die Anlage eines Hochbahnsteiges an der Haltestelle in Sieker wird nun im Zuge der Neugestaltung der Detmolder Straße an alter Stelle verfolgt. Der Umbau der Endhaltestelle Milse verzögert sich durch ungeklärte Grundstücksverhandlungen. Im Zuge des Umbaus der Detmolder Straße sind zwei Hochbahnsteige (Prießallee und Mozartstraße) konkret geplant. Alle weiteren Hochbahnsteigplanungen im Zuge der Stadtbahnverlängerungen

nach Theesen und Milse-Ost, in der Brackweder Hauptstraße einschließlich Windelsbleicher Straße und an der Linie 3 mit den Haltestellen Lange Straße, August-Schröder-Straße, Ravensberger Straße sowie Hartlager Weg und Sieker Mitte werden langfristig weiter verfolgt.

Innerhalb des Busnetzes sind weitere Haltestellen niederflurgerecht ausgestattet worden, insbesondere im Rahmen eines Schwerpunktprogramms an der Linie 25/26 (siehe Kapitel 3.5.5).

Hinweise bezüglich anzustrebender Fahrzeugstandards

Im Busbereich wird bei Neubestellungen von Fahrzeugen inzwischen durchgehend die Niederflurtechnik berücksichtigt. Auch in Zukunft wird die Fahrzeugförderung durch den Aufgabenträger an dieses Kriterium gekoppelt werden.

Infrastruktur und Verkehrstechnik

Von hoher Bedeutung für einen attraktiven und wirtschaftlichen Betrieb im ÖPNV ist die weitere Beschleunigung der Buslinien, nachdem im Stadtbahnsektor bereits wesentliche Fortschritte erreicht worden sind. Mit dem Busbeschleunigungsprogramm der Stadt Bielefeld sind weitere Anlagen vor allem auf den Linienwegen der Linien 21/22 zwischen Innenstadt und Heepen, der Linien 25/26 sowie 135 Senne – Sennestadt umgerüstet worden.

An festen Infrastruktureinrichtungen im Busnetz sind folgende Anlagen geschaffen worden:

- die Wendeanlage in Heepen am Alten Bauhof
- die Wendeanlage am Büscherhof
- die Busschleuse in Oldentrup für die Linie 33
- die Wendeanlage Nagelsholz in Jöllenbeck

Nicht umgesetzt wurden

- eine Wendeanlage in Kirchdornberg („Fünfhausen“)
- der Ausbau der Straße Am Blackenfeld für den Busverkehr
- eine Lichtsignalanlage an der Eisenbahnunterführung im Verlauf der Warendorfer Straße in Ummeln

Fazit

Wesentliche Ziele in der Angebotskonzeption des ersten Bielefelder Nahverkehrsplanes konnten umgesetzt werden. Als Hauptpunkte sind die mit dem Bau und der Inbetriebnahme der Universitätsstadtbahn verbundenen Netzänderungen im Bielefelder Westen und die neue Buskonzeption für Heepen zu nennen. Insbesondere in den Stadtbezirken Jöllenbeck und Sennestadt sind die angestrebten Verbesserungen in der Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität erreicht worden. Ein weiterer Schritt in der Umsetzung des NVP stellt in den Abendstunden die weitgehende Versorgung mit Anruf-Sammel-Taxi-Angeboten dar.

Eine noch ausstehende Umsetzung bestimmter Elemente des ersten Nahverkehrsplanes beruht vor allem auf der Verzögerung im Stadtbahnausbau Richtung Theesen und Hillegossen. In Bezug auf die Netz- und Angebotskonzeption steht ebenso die Neuordnung des Brackweder Liniennetzes aus.

3.4 Anregungen und zielgruppenspezifische Analysen

In die Fortschreibung des NVP sind gemäß der gesetzlichen Regelungen verschiedene Beteiligte am Planungsprozess, Betroffene und gesellschaftliche Gruppen einzubinden:

- örtlich vertretene Verkehrsunternehmen und der SPNV-Aufgabenträger sind zu beteiligen
- den Belangen von Frauen und Kindern ist Rechnung zu tragen
- die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind zu berücksichtigen

Im Verlauf des Beteiligungsverfahrens wurden schriftliche und mündliche Anregungen (Arbeitskreis, Workshop) der Stadt Bielefeld, der Bezirksämter und Bürger der Bielefelder Stadtbezirke, der Verkehrsbetriebe und des VVOWL sowie zielgruppenspezifische Anforderungen und Anregungen (Frauen, Senioren, Mobilitätsbehinderte) erfasst und analysiert.

Aufgrund unterschiedlicher Interessenlagen ergibt sich ein differenziertes Anforderungsbild. Wegen der Häufigkeit der Nennung von Anregungen lassen sich jedoch folgende Schwerpunkte aus Sicht der Beteiligten ableiten:

Stadtverwaltung und Stadtbezirke:

- Verbesserung der (kleinräumigen) innerstädtischen Erschließung
- Verbesserung der Verknüpfungssituation an Umsteigepunkten
- Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Stadtbahnverlängerungen und zusätzlicher Haltepunkte an Bahnstrecken

VVOWL und Verkehrsbetriebe:

- Verbesserung der Verknüpfungssituation an den Haltestellen Hauptbahnhof, Jahnplatz und Brackwede Kirche
- Optimierung/ Verbesserung des ÖPNV-Liniennetzes einschließlich Überprüfung der Durchbindung gebrochener Linien bzw. der adäquaten Infrastruktur der Umsteigepunkte
- Erhalt bzw. Verbesserung der Rahmenbedingungen für eigenwirtschaftlichen Verkehr

Frauen und Kinder, Senioren, Mobilitätsbehinderte sowie vBA Bethel:

- Verbesserung des Zugangs zum ÖPNV, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen (ebenerdiger/ behindertengerechter Einstieg, Sicherheit, Service und Wegweisung an Haltestellen, Kundeninformation/ -kommunikation)
- Verbesserung der kleinräumigen Erschließung Bielefelds
- Verbesserung der Verknüpfung an Umsteigepunkten von Bus, Stadtbahn und SPNV sowohl durch bauliche Maßnahmen als auch durch Fahrplanoptimierung
- Verbesserung der Verbindungsqualität durch Tangentialverbindungen
- Verbesserung der Erschließungs- und Bedienungsqualität in der Ortschaft Bethel
- Schaffung einer Direktverbindung zwischen den Ortschaften Bethel und Eckardtsheim

3.5 Mängelanalyse

Im Vergleich der definierten Qualitätsstandards des ÖPNV mit der heute erreichten Qualität werden im folgenden Kapitel systematisch Defizite des bestehenden ÖPNV-Angebotes herausgearbeitet. Neben den Angebotsmerkmalen Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität werden die Stations- und die Fahrzeugqualität dokumentiert und analysiert.

3.5.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität beschreibt die räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes. In Abhängigkeit von den Gebietskategorien „Kernbereich“, „sonstiges Verdichtungsgebiet“ und „Stadtrand/ gering verdichtetes Gebiet“ wurden in Kapitel 2.1.1 Luftlinienentfernungen für den Erschließungsbereich von Bus-, Stadtbahn- und Eisenbahnhaltestellen als Qualitätsstandards festgelegt. In der Raumkategorie „Stadtrand/ gering verdichtetes Gebiet“ wurde für den Erschließungsradius von Bushaltestellen ein flexibler Wert (je nach Umfeldbeschaffenheit) von 400-500m vereinbart. In den Karten im Anhang ist der Radius 500m dargestellt.

Hauptverkehrszeit und Normalverkehrszeit

In der Haupt- und Normalverkehrszeit (HVZ) zeigt sich, dass der Großteil des Bielefelder Siedlungsgebietes durch den ÖPNV gut erschlossen ist. Gegenüber dem NVP 1997 sind generell Verbesserungen hinsichtlich der räumlichen Erschließung zu erkennen – insbesondere in den Bereichen Sudbrackstraße, August-Bebel-Straße und Wertherstraße durch die Linie 27. Nach wie vor sind jedoch während der Haupt- und Normalverkehrszeit Mängel in der räumlichen Erschließung v.a. in Wohngebieten (z.T. Neubaugebiete) außerhalb des dicht besiedelten Kernstadtbereiches und zwischen den Hauptachsen festzustellen. Daneben sind es vor allem Gewerbegebiete, die abseits der ÖPNV-Erschließung liegen.

Siedlungsbereiche, die außerhalb der definierten Qualitätsstandards der räumlichen Erschließung liegen, sind in der Abbildung 3-7 zusammengestellt. Die Gebietsnummern finden sich in der Karte 9: Erschließungsqualität in der Hauptverkehrszeit sowie in Karte 10: Erschließungsqualität im Tagesverkehr wieder. Mit Buchstaben sind in dieser Karte diejenigen Gebiete bezeichnet, welche in der Hauptverkehrszeit durch wenige Fahrten als erschlossen definiert werden, aber trotzdem im Tagesverlauf Erschließungsmängel aufweisen. Diese sind auch in Abbildung 3-8 zusammengefasst.

Die Gewichtung der nicht erschlossenen Gebiete erfolgt über besondere Gebietscharakteristika und über die jeweiligen Einwohnerzahlen. Diese wurden für jeden Bereich mit Erschließungsmängeln auf Grundlage der baublockscharfen Wohnbevölkerung vom 31. Dezember 2002 abgeschätzt (Basis: Einwohnermelderegister der Stadt Bielefeld).

Alle Gebiete mit mehr als 200 nicht erschlossenen Einwohnern sind in der Tabelle dunkel hinterlegt und werden im anschließenden Text erläutert.

In den Gebieten mit Erschließungsmängeln leben in der Summe ca. 16.500 Einwohner. Hier wird ein recht großes Potenzial für die weitere Verbesserung der Erschließungsqualität deutlich. Im Folgenden werden die wichtigsten Erschließungsdefizite nach Stadtteilen aufgeführt und bewertet.

Bewertung der Erschließungsmängel

Im ländlich geprägten Stadtbezirk **Jöllenbeck** befinden sich derzeit größere räumlich zusammenhängende Bereiche außerhalb der definierten Einzugsbereiche von Haltestellen des ÖPNV (z. B: Oerkenweg, Waldschlößchen, Nr. 4 und im Blackenfeld, Nr. 9). Weiterhin sind wichtige Gewerbegebiete – etwa der Bereich Lechtermannshof oder Otto-Boge-Straße (Nr. 2) sowie Freizeiteinrichtungen (Freibad und Sportplatz am Naturstadion, Nr. 5) nicht oder nur schlecht erschlossen. Außerhalb der Hauptverkehrszeit treten zusätzliche Erschließungsmängel im Bereich Butenkamp mit ca. 200 Einwohnern auf (Gebiet A in Karte 10).

Ein weiterer auffälliger Bereich mit Erschließungsdefiziten ist der ebenfalls ländlich geprägte Stadtbezirk **Dornberg**. Die abseits der Hauptstraßen gelegenen Siedlungsgebiete Auf der Egge (Nr. 13), Mönkebergstraße (Nr. 14) und Am Petersberg (Nr. 15) mit insgesamt ca. 1.800 Einwohnern sind durch Linienverkehre aufgrund der engen Straßenräume bzw. wegen der vorhandenen Steigungen nur schwer zu erschließen. Das Wohngebiet Twellbachtal (Bezeichnung B, ca. 600 Einwohner) ist derzeit durch eine ALF-Linie erschlossen.

Außerhalb der HVZ bestehen im Stadtbezirk **Schildesche** leichte Erschließungsmängel im recht dicht besiedelten Bereich Horstheider Weg und Mergenthaler Weg (Bereich C, ca. 600 Einwohner). Dieses Gebiet liegt leicht außerhalb des definierten Einzugsbereiches der Stadtbahn und wird nur durch selten verkehrende Buslinien (59, 60) direkt erschlossen.

In **Heepen** fallen insbesondere die etwas abseits der Kernbesiedlung gelegenen Bereiche Rote Erde, Lübrasser Weg, Bentruperheider Weg (Nr. 23) und das südlich gelegene Gewerbegebiet Ludwig-Erhard-Allee sowie der Bereich Auf der Horst, Graf Bernadotte-Straße (Nr. 22) mit zusammen über 1.000 Einwohnern ins Auge. Aufgrund der Straßenführung erscheint eine Erschließung dieser Gebiete durch den ÖPNV jedoch nur schwer denkbar.

Besonders hohe Einwohnerwerte der schlecht erschlossenen Gebiete weist der dicht besiedelte Bereich **Mitte** auf. Hier ist jedoch zu berücksichtigen, dass die vorgegebenen Qualitätsstandards für die Einzugsbereiche einer sehr hochwertigen ÖPNV-Bedienung entsprechen. Dieses ist bei der Bewertung zu berücksichtigen und gilt insbesondere für den zwischen zwei Stadtbahnachsen gelegenen Bereich Prießallee, Ehlenruper Weg (Nr. 32) mit ca. 1.200 Einwohnern. Hier erscheint eine Erhöhung der Erschließungsqualität nicht zielführend. Demgegenüber fällt eine verbesserte Erschließung des ebenfalls sehr dicht besiedelten Bereiches Spindelstraße, Markusstraße (Nr. 30) mit ebenfalls etwa 1.200 Einwohnern stärker ins Gewicht.

Eine verbesserte Erschließung der mittleren und südlichen Meller Straße (Nr. 26), der Meisenstraße und Am Wiehagen (Nr. 31) sowie der Händelstraße, Wilhelm-Raabe-Straße und Furtwänglerstraße (Nr. 33) ist aufgrund der Straßenführungen nicht realistisch. Die Erschließung der zentral im Bezirk Mitte gelegenen und dicht besiedelten Bereiche Petristraße, Lutherschule (Nr. 27) und Stadtheider Straße, Turbinenstraße (Nr. 25) mit insgesamt ca. 1.000 Einwohnern und der Industriegebiete Am Stadtholz und Eckendorfer Straße (Nr. 28) ist in der Konzeption zu prüfen.

Abbildung 3-7: Gebiete mit Erschließungsmängeln in der HVZ

Bezirk	Nr.	Straße	Charakteristik	EW
Jöllenbeck	1	Im Hagen, Marsstraße, Auf dem Kämpchen	Wohngebiet	600
	2	Lechtermanns Hof, Otto-Boge-Straße; Fechenb.- Wassermann und Eickumer Straße	Gewerbegebiet; Wohngebiet	250
	3	Jöllennecker Heide, Waldstraße	Wohngebiet	250
	4	Oerkenweg, Waldschlößchen	Wohngebiet	750
	5	Wörheider Weg, Naturstadion; Malachitstraße	Wohngebiet, Freibad; Mischgebiet	350 50
	6	Markscheide, Voßbrink	Wohngebiet	150
	7	Horstheider Weg, Telgenbrink, Türkisweg	Wohngebiet, Baugebiet	650
	8	Telgenbrink, Eickelnbreede	Gewerbegebiet	50
	9	Blackenfeld, Am Blackenhof	Wohngebiet	650
	10	Obere Wende, Am Südhang	Wohngebiet	150
Schildesche	11	Upfeldweg, Loheide	Wohngebiet	150
	12	Zentrum für Interdisziplinäre Forschung (ZIF)	Universitätsgelände	50
Dornberg	13	Auf der Egge	Wohngebiet	350
	14	Mönkebergstraße	Wohngebiet	1.100
	15	Am Petersberg (AST nur abends)	Wohngebiet	350
	16	Puntheide, Wendischhof; Droste-Hülshoff-Straße, Immermannstraße	Wohngebiet	400 350
	17	Arroder Weg, Kampheide	Mischgebiet	50
	Heepen	18	Grafenheider Straße	Gewerbegebiet/ Mischgebiet
19		Elsener Straße, An der Aa	Mischgebiet	50
20		Schelpmilser Weg	Gewerbegebiet,	
21		Kammeratsheide, Am Wellbach	Gewerbegebiet, Leineweberring	50
22		Auf der Horst, Graf-Bernadotte-Straße	Wohngebiet	650
23		Rote Erde, Lübrasser Weg, Bentruperheider Weg	Wohngebiet	400
Mitte	24	Heeper Fichten	Sportgelände	
	25	Stadtheider Straße, Turbinenstraße	Gewerbegebiet	500
	26	mittlere Meller Straße, Ernst-Rein-Straße	Mischgebiet	550
	27	Petristraße, Luther-Schule	Wohngebiet	550
	28	Eckendorfer Straße, Am Stadtholz	Gewerbegebiet, Güterbahnhof	50
	29	Wertherstraße, Roonstraße	Wohngebiet	200
	30	Spindelstraße, Markusstraße	Wohngebiet	1.200
	31	Meisenstraße, Am Wiehagen	Gewerbegebiet	250
	32	Prießallee, Ehlenruper Weg	Wohngebiet	1.200
	33	Händelstraße, Wilhelm-Raabe-Straße; Furtwänglerstraße	Wohngebiet, Streusiedlung	150 100
Gadderbaum	34	Hohenzollernstraße, Langenhagen	Wohngebiet	400
	35	Quellenhofweg, Remterweg	vBA: Lindenhof, Baum- schule, Haus Enon, Reithalle, Försterei	250
Stieghorst	36	Gustav-Winkler-Straße, Walter-Werning-Straße	Gewerbegebiet	100
	37	mittlere Ubbedisser Straße, Feldkamp	Wohngebiet	350
Senne	38	Senner Hellweg	Wohngebiet	250
	39	Nordkampweg, Pferdekampweg	Wohngebiet	250
	40	Sattlerweg		450
	41	Am Pferdebrink, Am Fichtenbrink	Wohngebiet	150
	42	Okapiweg, Büffelweg, JVA Senne	Wohngebiet	550
	43	Buschkampstraße, Krackser Straße, Streusiedlungen	Gewerbegebiet, Wohngebiete	200
	44	Narzissenweg, Krokusweg	Wohngebiet	250
Senne- stadt	45	Krackser Straße, Fuggerstraße	Gewerbegebiet	50
	46	Am Markengrund	Wochenendhausgebiet	100
Brack- wede	47	Breedestraße, Steinbreede	Wohngebiet	250
	48	Erpestraße, Wipperstraße mit umliegenden Streusiedlungen	Gewerbegebiet	150

In **Gadderbaum** bestehen Erschließungsdefizite im Wohngebiet Schildhof im Bereich Hohenzollernstraße und Langenhagen (Nr. 34). Zur besseren Erschließung der hier betroffenen ca. 400 Einwohner liegt ein Konzept bereits vor. Der Bereich Quellenhofweg und Remterweg (Nr. 35) erhält durch die hier befindlichen Einrichtungen der von Bodelschwingschen Anstalten Bethel eine größere Bedeutung als durch die reine Einwohnerzahl.

In **Stieghorst** fällt auf der Karte 9 zunächst der Bereich der mittleren Ubbedisser Straße, Feldkamp (Nr. 37) mit ca. 350 Einwohnern ins Auge. Wichtiger erscheint jedoch in diesem Stadtbezirk eine Verbesserung der Situation in abseits der Haupterschließungsachsen gelegenen Bereichen. Die Wohngebiete Auf dem Busch (D, ca. 500 Einwohner) und Bollstraße (E, ca. 750 Einwohner) sind in der Karte der Erschließungsqualität für die HVZ aufgrund einiger gezielter Schulbusfahrten als erschlossen gekennzeichnet. Über den gesamten Tag betrachtet bestehen hier jedoch ebenso Erschließungsdefizite wie im Industriegebiet Potsdamer Straße/ Ostring (F), welches nur mit gezielten Fahrten bedient wird.

Im Stadtbezirk **Sennestadt** bestehen keine schwerwiegenden Erschließungsmängel. Bei genauer Betrachtung der Erschließungswirkung der Haltestellen wird jedoch die schlechte Anbindung des Gewerbegebietes an der Fuggerstraße (Nr. 45, u.a. AVA mit zahlreichen Arbeitsplätzen) an den Bahnhof Sennestadt deutlich. Die Nachfrage im Wochenendhausgebiet Markengrund mit den Tagungseinrichtungen Haus Neuland und Buntes Haus (Nr. 46) ist nur schwer einzuschätzen. Das Gewerbegebiet Industriestraße (G) ist nur in der HVZ gut erschlossen.

Der Stadtbezirk **Senne** weist mit den Gebieten Senner Hellweg (Nr. 38), Nordkampweg und Pferdekampweg (Nr. 39), Sattlerweg (Nr. 40) sowie Narzissenweg und Krokusweg (Nr. 44) vier Bereiche mit etwa 1.200 Einwohnern am Rande von Haupterschließungslinien im dichten Takt auf. Eine Verbesserung der Situation erscheint durch die Verlegung bzw. Neueinrichtung von Haltestellen möglich und ist zu prüfen.

Als überwiegend erschlossen aufgrund gezielter Schulbusfahrten wird das Wohngebiet Okapiweg (Nr. 42; insgesamt ca. 1.000 Einwohner) dargestellt. Über den Tag gesehen bestehen hier deutliche Erschließungslücken.

In **Brackwede** tritt lediglich das Wohngebiet Breedenstraße, Steinbreede (Nr. 47) mit Erschließungslücken in Erscheinung. Abhilfe kann die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle schaffen. Darüber hinaus sind eine Reihe einzelner Streusiedlungsgebiete südwestlich von Ummeln nicht erschlossen (Nr. 48).

Abbildung 3-8: Gebiete mit Erschließungsmängeln im Tagesverkehr

Bezirk	Nr.	Straße	Charakteristik	EW
Jöllenberg	A	Butenkamp	Wohngebiet	200
Dornberg	B	Twelbachtal (ALF-Bedienung)	Wohngebiet	600
Schildesche	C	Horstheider Weg, Mergenthaler Weg	Wohngebiet	600
Stieghorst/Heepen	D	Auf dem Busch	Wohngebiet	500
	E	Bollstraße	Wohngebiet, Mischgebiet	700
	F	Potsdamer Straße/ Ostring	Industriegebiet	
Senne-stadt	G	Industriestraße	Industriegebiet	

Fazit

In der Haupt- und Normalverkehrszeit ist das Bielefelder Stadtgebiet nahezu flächendeckend durch ein ÖPNV-Angebot in attraktiver Entfernung erschlossen. Nur in gezielt durch einzelne Fahrten bedienten Siedlungen bestehen Unterschiede in der Erschließungsqualität zwischen der Hauptverkehrszeit und dem Angebot im Tagesverkehr. In den Außenbereichen weist insbesondere der Stadtbezirk Jöllenbeck Lücken in der Erreichbarkeit des ÖPNV auf. Doch auch in dicht besiedelten innerstädtischen Bereichen bestehen insbesondere zwischen den Hauptachsen Entfernungen zur nächsten Haltestelle, die den Qualitätsvorgaben nicht immer entsprechen. Diesbezüglich sind im Rahmen der Konzeption für Gebiete mit Handlungsbedarf finanzierbare Maßnahmen zu erarbeiten und die Effekte abzuschätzen.

Schwachverkehrszeit

In der Schwachverkehrszeit (SVZ) beschränkt sich die Linienverkehrsbedienung auf die Hauptachsen. Daher kommt zu diesen Zeiten den AST-Verkehren vor allem in den dispers besiedelten Bereichen eine große Bedeutung zu. Die AST-Gebiete sind in der Karte 11: Erschließungsqualität in der Schwachverkehrszeit flächig dargestellt, da eine Bedienung von den Haltestellen des Tagesnetzes bis zur Haustür erfolgt.

Insgesamt wird in den Abendstunden bzw. am Sonntagmorgen eine recht flächendeckende Erschließung des Bielefelder Stadtgebietes sichergestellt. In dieser Zeit werden noch etwa zwei Drittel aller Einwohner vom Linienverkehrsangebot erreicht, dazu kommen noch die Bürgerinnen und Bürger in den AST-Gebieten.

Im folgenden sind die Gebiete aufgeführt, die in der SVZ zusätzlich zu den bereits in Abbildung 3-7 und in Abbildung 3-8 für die HVZ identifizierten Bereichen Erschließungsmängel aufweisen (siehe auch Karte 11 im Anhang).

In **Jöllenbeck** bestehen in der SVZ insbesondere in den Gebiete abseits der Jöllenbecker und Vilsendorfer Straße zusätzliche Schwächen in der Erschließungsqualität. Hier sind die Bereiche Beckendorfstraße, Barkholzstraße (Nr. 50) sowie Heidsieker Heide (Nr. 51) und Theeser Heide (Nr. 52) explizit hervorzuheben.

Der in der HVZ gut erschlossene Stadtbezirk **Schildesche** weist im Bereich Apfelstraße/ Hohes Feld (Nr. 53) Erschließungsmängel in der Schwachverkehrszeit auf.

Die Stadtbezirke **Dornberg** und **Heepen** weisen in der Schwachverkehrszeit eine weitgehend flächendeckende Versorgung mit AST-Angeboten auf. Während diese für die dispers strukturierten Siedlungsbereiche in Dornberg angemessen erscheint, ist die Erschließungsqualität des Bereiches Brake (Nr. 54), der städtebaulich als Bezirkszentrum eingestuft wird, im Rahmen der Konzeption zu prüfen. Hier besteht ein zusätzliches Fahrtenangebot durch den SPNV, welches jedoch nur eine punktuelle Erschließungswirkung entfalten kann.

Eine Aufweitung des AST-Gebietes Heepen Ost kann eine Lücke im Bereich Gustav-Bastert-Straße und Rüggesiek (Nr. 55) schließen.

Im Stadtbezirk **Mitte** ergeben sich Lücken in der Erschließung insbesondere für die Bereiche Petristraße, Walkenweg (Nr. 56) und Wertherstraße (Nr. 57). Ein dichtes Linienverkehrsangebot ist in beiden Bereichen jedoch in etwas größerer Entfernung erreichbar. Ähnliches gilt für die nördliche Osningstraße (Nr. 58) im Bereich **Stieghorst**, die zwischen den Einzugsbereichen der Stadtbahn und den umgebenden AST-Gebieten liegt.

Der Stadtbezirk **Stieghorst** weist Lücken in der Erschließung der Industriegebiete südlich der Potsdamer Straße (Nr. 59) im Grenzbereich zu Heepen und an der Altenburger und Bielitzer Straße (Nr. 60) auf. Dieses stellt allerdings ebenso wenig einen gravierenden Erschließungsmangel dar wie die fehlende Erschließung der Gewerbegebiete Eckendorfer und Stadtheider Straße (Nr. 61) im Stadtbezirk **Mitte**, Industriestraße (Nr. 62) in **Senne** und Duisburger Straße/ Südring (Nr. 63) in **Brackwede**.

Deutlich schlechter als im Tagesverkehr erschlossen sind die Gebiete Friedhofstraße, Am Flugplatz (Nr. 64), die südöstlichen Bereiche von Windelsbleiche (Nr. 65) mit den umliegenden Streusiedlungen, das Wohngebiet am Okapiweg (Nr. 66) mit der JVA Senne sowie der nördliche Bereich von Windflöte (Nr. 67) im Stadtbezirk **Senne**.

Der Stadtbezirk **Brackwede** weist eine umfangreiche Linienverkehrsbedienun g auf, die bis in die Außenbereiche Heidekamp, Ummeln und Südwestfeld reicht. Schlechter als im Tagesverkehr sind die Streusiedlungen und Mischgebiete entlang der Gütersloher (Nr. 68) und der Brockhagener Straße (Nr. 69) erreichbar. Aufgrund der starken Zersiedlung sind diese Bereiche schwer durch den ÖPNV zu erschließen.

Der Bereich Quelle (Nr. 70) wird durch den SPNV nur punktuell bedient. Die flächendeckende Erschließung erfolgt über das AST-Angebot.

Fazit

Die flächige Bedienung weicht in den Abendstunden einem sternförmigen Netz. In den Außenbereichen wird die ÖPNV-Erschließung durch AST-Angebote weitgehend sichergestellt. Neben mehreren Gewerbegebieten liegen auch einige Wohngebiete, v.a. in den Außenbereichen von Jöllenbeck und Senne, abseits der ÖPNV-Erschließung. Im Kernstadtbereich ergeben sich durch den Wegfall des ergänzenden Busnetzes Erschließungslücken in der Spätverkehrszeit. Im Rahmen der Konzeption wird die Ausweitung alternativer Bedienungsformen sowie die Möglichkeit der regelmäßigen Verkehrsbedienun g von dichteren Siedlungsbereichen – insbesondere auch in Brake und Quelle – im Abendverkehr untersucht.

3.5.2 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität beschreibt die für den Fahrgast wichtige Eigenschaft der Häufigkeit von Verbindungen. Je häufiger eine Verbindung angeboten wird, desto flexibler ist das Verkehrssystem für den Fahrgast und desto geringer werden die als besonders unangenehm empfundenen Wartezeiten. Da die Verkehrsnachfrage im Tagesverlauf und zwischen den Tagarten stark schwankt, werden in der Hauptverkehrszeit mehr Fahrten angeboten als in der Schwachverkehrszeit. Die Bedienungsqualität ist daher differenziert im Hinblick auf Haupt- und Schwachverkehrszeit zu betrachten. Die Qualitätsvorgaben für die Bedienungsqualität differenziert nach Gebietstyp und nach Tageszeit sind in Kapitel 2.1.2 definiert.

Fahrtenhäufigkeiten innerhalb der Stadt Bielefeld

Der Bielefelder Westen und die Universität sind seit 2001 durch die Stadtbahnlinie 4 in dichtem Takt und mit kurzen Fahrzeiten mit der Innenstadt verbunden. Die Bedienung von Dürerstraße und Stapenhorststraße wurde verbessert, das Bezirkszentrum Heepen ist besser mit Oldentrup und Mitte verbunden. Ferner hat sich die Anbindung von Jöllenbeck an das Bielefelder Zentrum verbessert.

Die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV wird mit den Karten zur Bedienungsqualität und der Fahrtenhäufigkeit um Stadtzentrum (Jahnplatz) erfasst. Dabei beziehen sich die Karte 12 und Karte 13 auf die HVZ, die Karte 14 und Karte 15 stellen die Situation in der SVZ dar.

Deutlich wird die hohe Fahrtendichte auf den Hauptlinien in der HVZ sowie die deutlich geringere Fahrtenhäufigkeit in den Randbereichen sowie bei den Tangentialverbindungen. In der SVZ wird das Fahrtenangebot im Wesentlichen auf die Radiallinien beschränkt, AST-Verkehre übernehmen die Erschließung in den Randbereichen.

Karte 13 und Karte 15 stellen die Bedienung von Siedlungsbereichen mit Bezug auf das Stadtzentrum dar. Bereiche mit mehreren erschließenden Linien bzw. mit Linienüberlagerungen erreichen damit insbesondere in der HVZ eine hohe Bedienungsqualität (z. B. Jöllenbeck-Zentrum, Windelsbleiche, Dalbke), wie ebenso auf den im dichten Takt verkehrenden radialen Hauptlinien in HVZ sowie SVZ. Im Innenstadtbereich werden die in den Qualitätsvorgaben geforderten Fahrzeugfolgezeiten von 10 Minuten in der HVZ und von 15 Minuten in der SVZ damit deutlich unterschritten.

Fahrtenhäufigkeit von den Stadtbezirken in die Innenstadt

Die Bedienungsqualitäten zwischen den Bezirkszentren (Versorgungszentren gemäß stadtplanerischen Vorgaben) und der Innenstadt verglichen mit den Qualitätsvorgaben aus Kapitel 2.1.2 sind in der folgenden Tabelle gegenübergestellt (Tagesverkehr Bezirkszentren - Innenstadt alle 10 Minuten, Abendverkehr und Wochenende alle 30 Minuten). Als Bezirkszentren werden in diesem Zusammenhang Versorgungszentren gemäß der stadtplanerischen Vorgaben verstanden.

In der Hauptverkehrszeit wird die geforderte Bedienungsqualität annähernd erreicht, auf den Hauptlinien z.T. mehr als erfüllt. Abseits der Hauptachsen entsteht im Tagesverkehr durch die Überlagerung unterschiedlicher Linien ein recht dichter Takt auch nach Jöllenbeck, nach Windelsbleiche und ins nicht als Zentrum eingestufte Großdornberg.

In der SVZ werden die Hauptachsen nach Senne, Schildesche, Stieghorst, zur Universität und z.T. nach Heepen im 15-Minuten-Takt bedient, so dass für weite Teile der Innenstadt und des innerstädtischen Verdichtungsgebietes die Qualitätsvorgaben des NVP bereits übererfüllt sind.

Abbildung 3-9: Bedienungsqualität zw. Bezirkszentren und Innenstadt

Relation	Bedienungsqualität (Fahrzeugfolgezeit in Min.)		Bewertung
	Tagesverkehr geforderte Qualität: 10-Minuten-Takt	Abend/ Wochenende geforderte Qualität: 30-Minuten-Takt	
Innenstadt – Jöllenbeck	10 (wechselnder Fahrweg)	ca. 30 (wechselnder Fahrweg)	erfüllt: Mehrere Linien überlagern sich im Bereich des Bezirkszentrums zur geforderten Taktdichte.
Innenstadt – Schildesche	10	15	erfüllt: Das Angebot der Linie 1 ist hochwertiger als die Qualitätsvorgaben.
Innenstadt – Heepen	10	15-30	erfüllt: Das Angebot der Linien 21/22 und 25/26 entspricht den Qualitätsvorgaben.
Innenstadt – Brake	ca. 2-4 Fahrten mit Umstieg; SPNV ohne Umstieg	60 (SPNV); 15 (AST)	z.T. erfüllt: Die Überlagerung von Buslinien und SPNV erreicht in der HVZ gerade die Qualitätsanforderungen. In der SVZ werden die Vorgaben nicht erreicht.
Innenstadt – Stieghorst	10	15	erfüllt: Das Angebot der Linien 3 und 10 ist hochwertiger als die Qualitätsvorgaben.
Innenstadt – Sennestadt	10	30	erfüllt: Das Angebot der Linie 135 entspricht den Qualitätsvorgaben.
Innenstadt – Windelsbleiche	20 (z.T. wechselnder Fahrweg)	60	z.T. erfüllt: In der SVZ besteht nur ein 60-Min.-Takt.
Innenstadt – Brackwede	10	15	erfüllt: Das Angebot der Linie 1 ist hochwertiger als die Qualitätsvorgaben.

Leichte Erschließungsmängel – insbesondere im Abendverkehr – ergeben sich insgesamt für das Bezirkszentrum Senne in **Windelsbleiche**. Bei einer Verdichtung dieser Relation im Abendverkehr sollte die Wirtschaftlichkeit des Angebotes sorgfältig geprüft werden.

Der Stadtteil **Brake** weist stadtplanerisch Qualitäten eines Bezirkszentrums auf. Die ÖPNV-Bedienung wird diesem Status ohne Berücksichtigung des ergänzenden Angebotes im SPNV – insbesondere in den Abendstunden – nicht in vollem Umfang gerecht. Die Innenstadt kann ohne Betrachtung des nur punktuell erschließenden SPNV nur mit einem in den beiden Fahrtrichtungen gegeneinander versetzten 30- bzw. 60-Minuten-Takt mit Umstieg in Milse oder Schildesche erreicht werden.

Fazit

In der Hauptverkehrszeit werden die Qualitätsvorgaben für die Fahrtenhäufigkeit zwischen den planerischen Versorgungszentren und der Innenstadt – z.T. durch Überlagerungen unterschiedlicher Linien – weitgehend erfüllt. Leichte Schwächen in der Angebotsqualität ergeben sich für Brake und Windelsbleiche, welche sich in der Spätverkehrszeit insbesondere in diesen Bereichen verschärfen.

Fahrtenhäufigkeit zwischen den Bezirkszentren untereinander

Im Folgenden wird die Bedienungsqualität der Bezirkszentren untereinander im Vergleich zu den angestrebten Qualitätsvorgaben gegenübergestellt. Es bestehen deutliche Angebotsdifferenzen zwischen den Hauptachsen und den die Stadtbezirke untereinander verbindenden Tangentiallinien (siehe Karte 12 und Karte 14). Gefordert werden in Kapitel 2.1.2 Verbindungen im 20-Minuten-Takt in der HVZ sowie halbstündige Fahrtmöglichkeiten über das Zentrum in der SVZ.

Abbildung 3-10: Bedienungsqualität zw. benachbarten Bezirkszentren

Relation	Bedienungsqualität (Fahrzeugfolgezeit in Min.)		Bewertung
	Tagesverkehr geforderte Qualität: Tangentialverbindung 20-Minuten-Takt	Abend/ Wochenende geforderte Qualität: über Hauptzentrum im 30-Minuten-Takt	
			Qualitätsanforderung ...
Jöllensbeck – Schildesche	< 30 direkt, 20 mit Umstieg	60 direkt bzw. 60 über Hauptzentrum (sehr großer Umweg)	z.T. erfüllt: Die Leistung entspricht im Tagesverkehr weitgehend den Qualitätsvorgaben; im Abendverkehr sind die Vorgaben nicht erfüllt.
Schildesche – Heepen	30 direkt, 10 mit Umstieg	30 über Hauptzentrum	z.T. erfüllt: Die Leistung entspricht im Wesentlichen den Qualitätsvorgaben.
Schildesche – Brake	30-60 direkt; SPNV mit Umstieg	15 (AST) über Hauptzentrum; 60 (SPNV)	nicht erfüllt: Die Tangentialverbindung ist in der HVZ zu schwach bedient, in der SVZ besteht nur ein AST-Angebot.
Brake – Heepen	30-60 direkt, SPNV mit Umstieg	30 (AST) über Hauptzentrum; 60 (SPNV)	nicht erfüllt: Die Tangentialverbindung ist in der HVZ zu schwach bedient, in der SVZ besteht nur ein AST-Angebot.
Heepen – Stieghorst	30 direkt, 10 mit Umstieg	30 über Hauptzentrum	z.T. erfüllt: Die Leistung entspricht im Wesentlichen den Qualitätsvorgaben.
Stieghorst – Sennestadt	30-60 direkt 10 mit Umstieg	30 über Hauptzentrum	z.T. erfüllt: Es besteht in der HVZ nur eine selten fahrende Tangentialverbindung.
Sennestadt – Windelsbleiche	20 mit Umstieg (Vermeidung von Parallelverkehr)	60 mit Umstieg	nicht erfüllt: Es besteht in der HVZ keine umsteigefreie Tangentialverbindung.
Sennestadt – Brackwede	10	30	erfüllt
Brackwede – Windelsbleiche	20	60	z.T. erfüllt: Die Leistung entspricht im Tagesverkehr den Qualitätsvorgaben; im Abendverkehr sind die Vorgaben nicht erfüllt.

Die angestrebte Bedienungsqualität zwischen benachbarten Bezirkszentren wird im Tagesverkehr durch Direktverbindungen nur im Bereich parallel zu den ÖPNV-Hauptachsen erreicht.

In der Schwachverkehrszeit und am Wochenende kommt den Umsteigemöglichkeiten in der Innenstadt eine besondere Bedeutung zu, da das engmaschigere Netz der werktäglichen Haupt- und Normalverkehrszeit einem sternförmigen Grundmuster mit Stadtbahnlinien im 15/30-Minuten-Takt weicht, auf die die Innenstadtbus- sowie Anschlussbuslinien in die Bezirkszentren Stieghorst/ Hillegossen und Sennestadt (30 Min.-Takt) abgestimmt sind.

Fazit

Die Qualitätsvorgaben für die tangentialen Verbindungen zwischen benachbarten Bezirkszentren werden in der Hauptverkehrszeit nur für Relationen erfüllt, die parallel zu den Hauptachsen verlaufen. Die Konzeption wird dieses aufgreifen und Möglichkeiten zur Stärkung der Tangentialverbindungen im Tagesverkehr untersuchen. Die Tangentiallinien werden jedoch durch Verbindungen mit einem Umstieg auf den Hauptachsen ergänzt.

Da im Spätverkehr alle 30 Minuten Verbindungen zwischen den Bezirkszentren mit Umstieg in der Innenstadt vorgesehen sind, bestehen hier nur Defizite entlang der im 60-Minuten-Takt befahrenen Achsen. Dies ist zwischen Sennestadt bzw. Brackwede und Windelsbleiche sowie zwischen Schildesche und Jöllenbeck der Fall. Brake wird nur mittels AST bzw. über den stündlich fahrenden SPNV mit den Nachbarzentren verbunden.

Fahrtenhäufigkeit von den Verdichtungsgebieten bzw. vom Stadtrand ins nächste Versorgungszentrum sowie ins Hauptzentrum

Das innerstädtische Verdichtungsgebiet wird zu weiten Teilen durch die Stadtbahn- und Bus-Hauptachsen erschlossen und ist somit in einem dichten Takt an die Innenstadt und z.T. auch an die in den Bezirken liegenden Versorgungszentren (Schildesche, Brackwede, Heepen) angebunden.

Für die zwischen den Hauptachsen liegenden Gebiete stellen Quartierbuslinien (z.B. Linie 27) im 30-Minuten-Takt eine Grundversorgung bis etwa 20 Uhr sicher. Die geforderten Qualitätsstandards (20-Minuten-Takt in HVZ, 30-Minuten-Takt in SVZ) werden somit nicht erfüllt.

Am Stadtrand abseits der Hauptachsen liegende Wohnsiedlungsbereiche werden im 30- oder 60-Minuten-Takt erschlossen und mit dem Bezirkszentrum oder direkt mit der Innenstadt verbunden.

Fazit

Die Qualitätsstandards für die Anbindung der Gebietskategorien sonstiges Verdichtungsgebiet und Stadtrand werden im Tages- wie im Spätverkehr nur teilweise erfüllt. Die hier überwiegend als Ergänzungslinien verkehrenden Quartierbusse fahren gemessen an den Vorgaben zu selten und meist nur bis gegen 20.00 Uhr.

Regionalverkehr

Die Bedienungsqualitäten im Regionalverkehr sind in Karte 16 schematisch dargestellt. Die Mittelzentren Gütersloh, Halle, Herford und Lage werden durch den SPNV, Bad Salzuflen wird durch überlagerte Buslinien im Tagesverkehr wie in den Qualitätsanforderungen definiert mindestens alle 30 Minuten mit der Bielefelder Innenstadt verbunden. Verbindungen zu den benachbarten Bezirkszentren bestehen z.T. nicht wie gefordert alle 30, sondern nur alle 60 Minuten (Herford – Schildesche bzw. Herford – Milse), durch Umsteigeverbindungen kann dieser Nachteil jedoch z.T. kompensiert werden. Die geforderte Bedienungsqualität zwischen z.B. Lage und dem zugewandten Bezirkszentrum Stieghorst scheidet an der nicht vorhandenen Verknüpfung zwischen Regionalbahn und Bus.

Die Bedienungsqualität der Grundzentren hingegen entspricht in mehreren Fällen nicht den Kriterien der Angebotsqualität (30-Min.-Takt in der Hauptverkehrszeit und 60-Min.-Takt im Tagesverkehr), insbesondere Schloß Holte-Stukenbrock (abgesehen vom SPNV) und Verl. Dagegen besteht z.B. eine gute Bedienungsqualität im Tagesverkehr zwischen Jöllenbeck und Enger bzw. Spenge, Bad Salzuflen und Heepen (z.T. über Leopoldshöhe), Stieghorst bzw. Sennestadt und Oerlinghausen sowie zwischen der Innenstadt und Werther.

Generell ist eine verbesserte Verknüpfung zwischen Stadtverkehr und Regionalverkehr an den Haltepunkten des SPNV, so dass sich neue Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen umliegenden Grund- und Bezirkszentren ergeben (z. B. am Bahnhof Sennestadt, Windelsbleiche oder Oldentrup).

Im Abendverkehr sind viele Nachbargemeinden nur durch Einzelfahrten mit Bielefeld verbunden, nur für Gütersloh und Herford (SPNV) sowie Werther ist die Bedingung eines stündlichen Angebotes erfüllt. Bei tagsüber relativ gut erreichbaren Gemeinden wie Enger und Spenge fehlt jeglicher Abendverkehr, in Richtung Steinhagen sowie Asemissen – Oerlinghausen – Lage verkehrt ein täglicher Bus am Abend. Die Karte 17 zeigt die regionale Bedienungsqualität im Abendverkehr auf.

An den Wochenenden ist ein Zweistundentakt in der Normalverkehrszeit ein häufig vorzufindendes Angebot. Am Sonntagmorgen kann Bielefeld nur von wenigen Umlandgemeinden, darunter z. B. Werther, mit Einzelfahrten erreicht werden. Auch hier ist allein auf der Eisenbahnstrecke Ruhrgebiet – Bielefeld – Hannover ein kontinuierliches Angebot vorhanden.

Fazit

Im Regionalverkehr bestehen tagsüber insbesondere Defizite in der Fahrtenhäufigkeit zwischen Bielefeld und Schloß Holte – Stukenbrock bzw. nach Verl. Im Abendverkehr werden mehrere Verbindungen, die tagsüber eine hohe Bedienungsqualität aufweisen, nicht mehr bedient. Hier sind die Beziehungen nach Enger und Spenge zu erwähnen. An den Wochenenden ist ein Zweistundentakt in der Normalverkehrszeit ein häufig vorzufindendes Angebot.

3.5.3 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität beinhaltet die Anzahl der Umsteigevorgänge und die durchschnittliche Luftliniengeschwindigkeit auf dem Weg zwischen Quelle und Ziel der Fahrt. Die wichtigsten Fahrtziele müssen von den Aufkommensschwerpunkten aus möglichst umsteigefrei und schnell erreicht werden können. Aus wirtschaftlichen und betrieblichen Erwägungen ist ein Bus-/ Bahn-Parallelverkehr zu vermeiden, ein zusätzlicher Umstieg ist in diesem Fall zulässig. Die Umsteigehäufigkeiten bezogen auf die Innenstadt sind in Karte 19 im Anhang dargestellt.

Verbindung zwischen Bezirkszentren und der Innenstadt

Verbindungen zwischen Bezirkszentren und der Innenstadt sollen gemäß den Qualitätsvorgaben aus Kapitel 2.1.3 umsteigefrei sein. Die folgende Abbildung stellt die derzeit erreichte Qualität dar:

Abbildung 3-11: Verbindungsqualität zw. Bezirkszentren und Innenstadt

Relation	Verbindungsqualität (Zahl der Umstiege) geforderte Qualität: umsteigefrei	Bewertung Qualitätsanforderung ...
Innenstadt – Jöllenbeck	1 (Vermeidung von Parallelverkehr)	erfüllt
Innenstadt – Schildesche	direkt	erfüllt
Innenstadt – Heepen	direkt	erfüllt
Innenstadt – Brake	direkt (SPNV); 1 (Vermeidung von Parallelverkehr)	erfüllt
Innenstadt – Stieghorst	direkt	erfüllt
Innenstadt – Sennestadt	1 (Vermeidung von Parallelverkehr)	erfüllt
Innenstadt – Windelsbleiche	1 (Vermeidung von Parallelverkehr)	erfüllt
Innenstadt – Brackwede	direkt	erfüllt

Die zugehörige Karte 19 im Anhang weist einige Besonderheiten auf. Die Verbindung zwischen Innenstadt und Frordissen bzw. Dingerdissen mit der Linie 369 ist stadteinwärts immer mit einem Umstieg verbunden. Dies ist dadurch zu erklären, dass die Linie 369 nicht den als Zentrum definierten Jahnplatz, sondern den Hauptbahnhof direkt bedient. Von den Bereichen Bollstraße, Auf dem Busch und Okapiweg ist das Stadtzentrum zu einigen Tageszeiten nur durch zweimaliges Umsteigen zu erreichen.

Fazit

Die in den Qualitätsstandards geforderte Direktverbindung zwischen den Bezirkszentren und der Innenstadt wird – unter Berücksichtigung eines zulässigen Umstieges zwischen Bus und Stadtbahn zur Vermeidung von Parallelverkehren – ausnahmslos erfüllt.

Verbindungen zwischen benachbarten Bezirkszentren

Zwischen benachbarten Bezirkszentren ist maximal ein Umstieg zulässig, zur Vermeidung von Parallelverkehren dürfen damit insgesamt zwei Umstiege nicht überschritten werden.

Abbildung 3-12: Verbindungsqualität zw. benachbarten Bezirkszentren

Relation	Verbindungsqualität (Umstiege) geforderte Qualität: max. 1 Umstieg	Bewertung Qualitätsanforderung ...
Jöllenbeck – Schildesche	direkt	erfüllt
Schildesche – Heepen	direkt	erfüllt
Schildesche – Brake	direkt	erfüllt
Brake – Heepen	direkt	erfüllt
Heepen – Stieghorst	direkt	erfüllt
Stieghorst – Sennestadt	1 Umstieg/ direkt (Vermeidung von Parallelverkehr)	erfüllt
Sennestadt – Windelsbleiche	2 Umstiege (Vermeidung von Parallelverkehr)	erfüllt
Sennestadt – Brackwede	1 Umstieg (Vermeidung von Parallelverkehr)	erfüllt
Windelsbleiche – Brackwede	direkt	erfüllt

Fazit

Die in den Qualitätsstandards geforderte Verbindungsqualität zwischen benachbarten Bezirkszentren wird – unter Berücksichtigung eines zulässigen Umstieges zwischen Bus und Stadtbahn zur Vermeidung von Parallelverkehren – erfüllt.

Verbindungen zwischen Verdichtungsgebieten und Hauptzentrum bzw. zugehörigem Bezirkszentrum

Zwischen Verdichtungsgebieten und dem Haupt- bzw. Bezirkszentrum ist gemäß den Qualitätsvorgaben eine Direktverbindung anzubieten, zwischen Gebieten der Kategorie Stadtrand und dem nächsten Versorgungszentrum darf maximal ein Umstieg erfolgen. Die Verdichtungsgebiete sind gemäß Karte 20 überwiegend umsteigefrei an die zugehörigen Bezirkszentren angeschlossen.

Unter Berücksichtigung eines zusätzlichen Umstieges zur Vermeidung von Parallelverkehren sind die Verdichtungsgebiete und die gering verdichteten Gebiete am Stadtrand auch überwiegend in der vorgegebenen Qualität an die Innenstadt angeschlossen.

Fazit

Die umsteigefreie Erreichbarkeit des nächsten Versorgungszentrums bzw. der Innenstadt ist – unter Berücksichtigung eines zulässigen Umstieges zur Vermeidung von Parallelverkehr – überwiegend gewährleistet. Aus dem Bereich Frordissen/ Dingerdissen sollte eine umsteigefreie Verbindung zum Jahnplatz sowie eine Verknüpfung mit dem Versorgungsschwerpunkt Stieghorst gewährleistet werden.

Luftliniengeschwindigkeiten und Fahrzeiten

Neben den Umsteigenotwendigkeiten geben die Luftliniengeschwindigkeiten Aufschluss über die Direktheit der vorliegenden Verbindungsqualität.

Dargestellt sind die Luftliniengeschwindigkeiten inklusive der Umsteigezeiten in Karte 21 im Anhang. Die Qualitätsanforderungen geben mit 20-25 km/h für die Stadtbahn bzw. mit 15-20 km/h für den Bus recht hohe Vorgaben. Diese werden auf freier Strecke heute nur knapp erreicht. Im Allgemeinen liegen die Geschwindigkeiten aufgrund von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Behinderungen (dichter Verkehr, LSA-Wartezeiten, usw.) sowie wegen der Halte- und Fahrgastwechselzeiten unter den geforderten Werten.

Die Fahrzeit zum Hauptzentrum inkl. Umsteigezeit ist in Karte 22 dargestellt. Die Innenstadt ist überwiegend in unter 20-30 Minuten zu erreichen, Ausnahmen bilden die entlegenen Gebiete von Schröttinghausen, Jöllenbeck, Altenhagen, Sennestadt und Senne. Mit dem SPNV erschlossene Gebiete werden schnell, jedoch sehr punktuell an die Innenstadt angebunden. Hier wird die Notwendigkeit einer verbesserten Abstimmung zwischen städtischem Verkehr und SPNV deutlich.

Die Erreichbarkeit des nächsten Versorgungszentrums ist in Karte 23 dargestellt. Von der überwiegenden Mehrzahl der Siedlungsgebiete ein Versorgungszentrum in maximal 10-15 Minuten Fahrzeit zu erreichen, mit Ausnahme der Bereiche Frordissen/ Dingerdissen, Niederdornberg/ Schröttinghausen und entlegener Streusiedlungen von Brackwede.

Fazit

Direkte Verbindungen sind als ein wesentliches Qualitätsmerkmal des ÖPNV anzustreben. Zusätzlich ist die Weiterverfolgung von Beschleunigungsmaßnahmen im innerstädtischen ÖPNV zur Gewährleistung ausreichend schneller und attraktiver Verbindungen erforderlich.

Durch eine verbesserte Abstimmung zwischen innerstädtischem ÖPNV und dem regionalen SPNV können schnelle Verbindungen auch von den an Schienenwegen gelegenen Außenbereichen der Stadt zum Zentrum geschaffen werden.

Die Fahrzeiten zum nächsten Versorgungszentrum betragen in der Regel weniger als 20 Minuten.

3.5.4 Fahrzeugqualität

Die Umstellung der Fahrzeugflotte auf Niederflurfahrzeuge erfolgt Schritt für Schritt, eine vollständige Ablösung der Hochflurfahrzeuge ist mittlerweile absehbar. Der Anteil der Niederflurfahrzeuge mit Kneeling-Einrichtung (einseitiges Absenken des Busses an Haltestellen) beträgt derzeit bei Fahrzeugen im Eigentum von moBiel und BVO bereits 100%. Die neu beschafften Fahrzeuge sind mit Rampen ausgerüstet, um Rollstuhlfahrern einen barrierefreien Zutritt zum ÖPNV zu gewähren. Haltestellenansagen und -anzeigen gehören zur Serienausrüstung aller Fahrzeuge im Bus- und Stadtbahnbereich.

Ein ausschließlicher Einsatz von schwefelfreiem Kraftstoff ist bereits Standard. Die neu beschafften Fahrzeuge verfügen weiterhin über CRT-Filtertechnik zur Minimierung der Abgasbelastung und erfüllen die Abgasnorm Euro 3.

Fazit

Die in den Qualitätsstandards definierten Fahrzeugkriterien sind zum Großteil bereits erreicht und werden bei zukünftigen Fahrzeugbestellungen berücksichtigt.

3.5.5 Stationsqualität

Bushaltestellen

In Bielefeld sind in den vergangenen Jahren die Bushaltestellen kontinuierlich mit Wetterschutzdächern, Vitrinen, Fahrradbügeln sowie niederflurgerecht mit Buskapsteinen ausgebaut worden, so dass durch die Hochborde zusammen mit dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen die Voraussetzung für ein fast niveaugleiches Ein- und Aussteigen gegeben ist. Durch den Einsatz taktiler Leiteinrichtungen kommen diese Haltestellenverbesserungen auch sehbehinderten und blinden Personen zugute.

Die Zahl von behindertengerecht ausgebauten moBiel-Bushaltestellen hat sich von 6 im Jahre 1997 auf ca. 170 im Jahre 2003 vervielfacht. Der Verkehrsbetrieb moBiel hat sich im Rahmen eines geförderten Gemeinschaftsprojektes zusammen mit der Stadt Bielefeld engagiert und insgesamt 45 Haltestellen auf der Hauptbuslinie 25/26 behindertengerecht ausgestattet. Diese sind teilweise mit Wetterschutzdächern, Vitrinen und Fahrradbügeln ausgerüstet worden. Von der Stadt Bielefeld sind an den Linien 25/26 weitere 32 Haltestellen mit Buskapbordsteinen sowie taktilen Aufmerksamkeitsfeldern und -streifen ausgebaut worden bzw. der Ausbau ist in den nächsten Jahren geplant. Damit sind insgesamt über 20% der moBiel-Haltestellen behindertengerecht ausgebaut.

Im Zuge von Straßenbauarbeiten werden Bushaltestellen von der Stadt Bielefeld niederflurgerecht ausgebaut. Laut Amt für Verkehr sind insgesamt 200 der 850 angestrebten Haltestellenkanten dem Niederflursystem angepasst.

In Bielefeld sind von den 1.270 ÖPNV-Haltestellen ca. 340 mit Wetterschutzdächern ausgerüstet.

Der behindertengerechte Ausbau von Bushaltestellen mit Buskapsteinen und gegebenenfalls einem Wetterschutzdach sollte zur Steigerung von Sicherheit und Komfort für alle Fahrgäste fortgesetzt werden. Insbesondere die wichtigsten Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Netz – wie Jahn-

platz, Hauptbahnhof oder Brackwede Kirche – erfüllen nicht die in Kapitel 2.1.5 definierten Anforderungen an eine behindertengerechte Haltestelle.

Die finanziellen Mittel zum umfassenden Haltestellenausbau stehen derzeit weder der Stadt Bielefeld noch den Verkehrsunternehmen zur Verfügung. Deshalb erarbeitet die Stadt Bielefeld ein Haltestellenausbaukonzept zur Erstellung einer Prioritätenliste für den Ausbau weiterer Haltestellen. Haltestellen mit Sicherheitsdefiziten, hohem Fahrgastaufkommen (insbesondere Kinder, Schüler und Senioren) beziehungsweise in Nähe von Schulen, Kindergärten oder Altenheimen sollen soweit umsetzbar vorrangig ausgebaut werden.

Stadtbahn-Haltestellen

Die Errichtung von Hochbahnsteigen ist für die in Bielefeld eingesetzten Hochflur-Stadtbahnwagen ein wichtiges Qualitätsmerkmal bezüglich der Nutzbarkeit des Systems durch gehbehinderte Personen, Personen mit Gepäck oder mit Kinderwagen und vor allem Rollstuhlfahrer. Von den derzeit 62 Stadtbahn-Haltestellen sind insgesamt 45 mit Hochbahnsteigen ausgerüstet. Da an vielen Haltestellen im Straßenraum nicht ausreichend Fläche für die Errichtung eines Hochbahnsteiges im Straßenquerschnitt zur Verfügung steht, können nur noch vereinzelt Ausbaumaßnahmen stattfinden. Im Vordergrund steht auf diesem Gebiet in den kommenden Jahren die Umgestaltung der Endhaltestellen Sieker und Milse sowie die Errichtung von Hochbahnsteigen im Zuge des Ausbaus der Detmolder Straße an den Haltestellen Mozartstraße und Prießallee. Im Zuge der Umgestaltung der Endhaltestellen Sieker und Milse werden die P+R-Plätze ausgebaut, insbesondere in Milse auf über 200 Stellplätze.

Fazit

Der behindertengerechte Ausbau von Bushaltestellen, der bisher etwa an gut 20% der Haltestellen realisiert wurde, sollte zur Steigerung von Sicherheit und Komfort für alle Fahrgäste fortgesetzt werden, insbesondere an wichtigen Verknüpfungshaltestellen wie Jahnplatz, Hauptbahnhof und Brackwede Kirche. Die derzeit eingeschränkten finanziellen Mittel sollten gezielt für den Ausbau der Haltestellen entsprechend der Prioritätenliste eingesetzt werden, welche die Stadt im Rahmen des Haltestellenausbaukonzeptes erstellt.

Fast drei Viertel der Stadtbahnhaltestellen sind mit Hochbahnsteigen behindertengerecht ausgebaut. Weitere Ausbaumaßnahmen finden in den nächsten Jahren im Zuge der Umgestaltung von Endhaltestellen und des Ausbaus der Detmolder Straße statt.

4 Netz- und Angebotskonzeption

In diesem Abschnitt werden die Handlungsleitlinien für die Konzeption des Netzes der Stadtbahnen und Busse in Bielefeld und für die Angebotsgestaltung erläutert. Es folgen die Eckpunkte der längerfristigen Entwicklung des Nahverkehrsnetzes, die über den Zeitraum der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes hinausgehende Maßnahmen ansprechen. Anschließend werden die ausführlichen Beschreibungen der Netz- und Angebotskonzeptionen Stadtbahn und Bus sowie des Verknüpfungskonzeptes vorgelegt. Es werden Aussagen zur Infrastruktur und zum Fahrzeugpark getroffen. Nach Ausführungen zu den Aspekten Tarif, Kundeninformation, Marketing und Kommunikation wird das Kapitel durch die Konzeption des Qualitätsmanagements für den ÖPNV abgeschlossen.

4.1 Grundlagen der Konzeption

Bei der Bearbeitung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Bielefeld sind folgende Handlungsleitlinien maßgeblich:

Die erfolgreichen Weiterentwicklungen des ÖPNV-Angebotes in Bielefeld wurden bislang auf der betrieblichen Seite eigenwirtschaftlich erbracht. Angesichts der finanziellen Situation der Stadt Bielefeld und der steigenden Ertragserwartung in den Verkehrsunternehmen formuliert dieser Nahverkehrsplan in der Basisangebotsstufe Maßnahmen, die für den Fortschreibungszeitraum realistischerweise erreichbar sind.

Bewährte Strukturen werden gestärkt oder behutsam weiterentwickelt, um die Kunden nicht durch ein Übermaß an Änderungen zu verunsichern. Deshalb werden für die Beseitigung erkannter und als gewichtig eingestufte Mängel die bestehenden Strukturen nur insoweit geändert, wie es für die Formulierung eines neuen kundenfreundlichen und wirtschaftlichen Angebotes notwendig ist.

Defizite in den Qualitätsstandards sollen entsprechend ihrer Gewichtung in der Bewertung beseitigt werden. Dabei ist auch die Realisierbarkeit möglicher Lösungen entscheidend für die Aufnahme in die Maßnahmenpakete.

Generell ist darauf hinzuweisen, dass der Nahverkehrsplan den Charakter eines Rahmenplanes hat. In einer Großstadt wie Bielefeld werden über das normale Maß hinaus Präzisierungen notwendig, die beispielsweise bestimmte Haltestellen oder Straßenzüge im Verlauf bestimmen. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen müssen aber in der Umsetzung die Freiheit haben, im Rahmen der übergeordneten Zielsetzung im Detail Änderungen oder Präzisierungen vorzunehmen.

Fazit

Leitlinien der Konzeption des Nahverkehrsplanes sind:

- Wirtschaftlich realisierbare Maßnahmenpakete
- Aufrechterhaltung bewährter Strukturen
- Änderung erkannter Mängel nach Gewichtung und Realisierbarkeit

Der Nahverkehrsplan muss als Rahmenplan der Umsetzungsplanung ausreichend Freiheiten zur Verfügung stellen.

4.2 Eckpunkte der längerfristigen Nahverkehrsentwicklung

Die Stadtbahn stellt eindeutig das Rückgrat des Bielefelder ÖPNV-Systems dar. Die Weiterentwicklung des Netzes ist durch den Investitionsaufwand und den planerischen Vorlauf über längere Zeiträume hinweg gestreckt, was die Erfassung im Nahverkehrsplan nur teilweise ermöglicht. Nichtsdestotrotz sind in der Laufzeit dieser Fortschreibung Anstrengungen zur Planung weiterer Streckenabschnitte notwendig, wenn sie umsetzungsreif Bestandteil zukünftiger Nahverkehrspläne werden sollen. Drei Vorhaben werden in den Mittelpunkt planerischer Bemühungen der nächsten Jahre gerückt. Ferner werden mögliche Verbesserungen im SPNV aufgezeigt.

4.2.1 Stadtbahn Hillegossen

Die Verlängerung der Stadtbahn nach Hillegossen stellt nach bisherigen Untersuchungen eine Maßnahme dar, die hohe betriebswirtschaftliche Vorteile und verkehrlichen Nutzen in sich vereinigen kann. Durch die Übernahme von Busleistungen und die Erschließung eines verdichteten Wohngebietes wird die Linie 3 endgültig zum Rückgrat des ÖPNV im Stadtbezirk Stieghorst. Umsteigebeziehungen zum Busnetz können noch weiter optimiert werden.

Für die Verlängerung sind zahlreiche mögliche Trassenvarianten in einer Voruntersuchung bewertet worden. Dabei wurden die Varianten über die Schneidemühler Straße und den Grünzug sowie direkt von der Endstelle Stieghorst Zentrum durch den Grünzug in das Zentrum weiterer Planungen gerückt. Bisheriger Endpunkt ist den Überlegungen nach etwa an der Hillegossener Grundschule.

Innerhalb des Wirkungszeitraumes dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplanes kann die Planung bis zur Planfeststellung verfeinert werden. Von der zeitlichen Einordnung her ist damit die Stadtbahn Hillegossen der Umsetzungsreife im dritten NVP am nächsten.

4.2.2 Stadtbahn Sennestadt

Die Anbindung der Sennestadt ist seit Jahrzehnten ein Bestandteil der Überlegungen zum Ausbau des Bielefelder ÖPNV. Dabei wurde grundsätzlich immer von einer Verlängerung der Linie 1 in Senne ausgegangen. Bis zum Bau der A33 stehen die notwendigen Verkehrsflächen im Verlauf der B68 aber auf keinen Fall zur Verfügung. Auch zeigten anderen Stadtbahnprojekte bei Kosten/Nutzen-Überlegungen deutlichere Vorteile auf.

Überlegungen im Rahmen dieser Fortschreibung stellen nun die klassische Verlängerung der Linie 1 in Frage: Zwar übernimmt die Stadtbahn den Korridor einer Hauptbuslinie und ermöglicht das umsteigefreie Erreichen der Innenstadt, gegenüber dem Autoverkehr gerät sie aber aufgrund der langen Fahrzeit, teilweise sogar durch Tempo-30-Zonen, weiterhin extrem ins Hintertreffen.

Auf Basis der Erfahrung, dass der ÖPNV sehr hohe Attraktivität erlangt, wenn er deutliche Zeitvorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln aufweist, wurden alternative Linienführungen zur Sennestadt überschlägig abgeschätzt. Es wird empfohlen, eine Nutzwertanalyse aller möglichen Stadtbahnanbindungen der Sennestadt vorzunehmen. Innerhalb der Laufzeit des NVP kann eine Rahmenentscheidung getroffen werden, die Basis weiterer vertiefender Machbarkeitsstudien sein kann.

4.2.3 Tram Mitte – Radrennbahn – Heepen

Der Bielefelder Osten stellt mit seinen verdichteten Wohngebieten und zahlreichen Einrichtungen ein Potenzial dar, dass das anderer heute bereits von der Stadtbahn erschlossener Stadtbezirke bei weitem übersteigt. Bisherige Anschlussüberlegungen an das Stadtbahnnetz scheiterten an der Nord-Süd-Lage des Tunnels und an den erforderlichen Kapazitäten für Fahrplantrassen. Die Aussage, dass die „Stadtbahn Heepen“ letztendlich den Schritt über die reinen Verlängerungen hinaus bedeutet, kann mit der Erfahrung aus anderen europäischen und deutschen Städten verbunden werden, die Straßenbahnsysteme neu eingeführt oder wiederbelebt haben.

Aufgrund der möglichen Niederflurinfrastruktur stehen einerseits standardisierte Fahrzeuge zur Verfügung und andererseits brauchen die komplizierten Infrastrukturen der Hochbahnsteige nicht in diesem Siedlungskorridor angewandt werden. Bedingt durch die große Zahl ersetzbarer Busleistungen, der hohen Einwohnerzahl und aufgrund der Wahlmöglichkeit kostengünstigerer Bahnsysteme ist eine sehr gute Kosten/Nutzen-Relation zu erwarten. Eine vom restlichen Stadtbahnnetz unabhängige Niederflurstraßenbahn (oder heute bereits als Markenzeichen in anderen deutschen Städten wieder eingeführt: Tram) Mitte - Radrennbahn – Heepen ist deshalb von den überkommenen Vorstellungen des vom Rat der Stadt Bielefeld nicht beschlossenen GVEP abzugrenzen. Eine neue, realitätsgetreuere Kosten/Nutzen-Analyse wird empfohlen.

Innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes ist die Weiterführung der Planung zu empfehlen. Abschließend kann eine Systementscheidung getroffen werden und in Vorbereitung auf die Planfeststellung eine vertiefte Machbarkeitsstudie erfolgen.

4.2.4 Weitere Stadtbahnprojekte

Im Rahmen der Untersuchungen zum Gesamtverkehrsentwicklungsplan (GVEP) wurden Verlängerungen des Stadtbahnnetzes nach Jöllenbeck, Dornberg, Ummeln und Brackwede Süd in die langfristige Empfehlung aufgenommen. Diese Planungen sollen strategisch weiterverfolgt werden und in den Ausbauprogrammen des Landes eine Verankerung finden. Planerische Leistungen dazu sind in dieser Fortschreibungsperiode hinter den nun genannten Projekten zurückzustellen.

4.2.5 Entwicklungen im SPNV für Bielefeld

Für die Weiterentwicklung des SPNV ist der Aufgabenträger VVOWL zuständig. Die folgenden Anmerkungen in diesem Nahverkehrsplan sind als Empfehlung für den Aufgabenträger des SPNV zu sehen und sollen die Stadt Bielefeld bei der Attraktivitätssteigerung des Eisenbahnnetzes in ihrem Sinne unterstützen.

Aufgrund einer unter anderem vom VVOWL beauftragten „Machbarkeitsstudie zur Modernisierung der Sennebahn“ wird für den Bielefelder Süden von folgenden Stationsausbauten ausgegangen:

Mittelfristig berücksichtigt das Konzept die Einrichtung eines neuen Verknüpfungspunktes Wächterstraße im Stadtbezirk Senne. Dieser kann nach Komplettsanierung der Sennebahn fahrplantechnisch realisiert werden. Die seinerzeit angedachte Verlagerung des Bahnhofes Sennestadt wird dage-

gen nicht mehr verfolgt. Er wird am heutigen Standort als Zugkreuzungspunkt bestehen bleiben.

Aufgrund der Ergebnisse der integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW und der noch nicht abgeschlossenen Prüfung der SPNV-Investitionen durch das Ministerium für Bauen und Verkehr (unter anderem auf gewünschte Bestellgarantien der Zweckverbände) ist für die Modernisierung der Sennebahn ein konkreter Realisierungszeitpunkt noch nicht absehbar. Der NVP Bielefeld sollte bei erkennbarem Vorliegen dieser Voraussetzungen bedarfsgerecht fortgeschrieben werden.

Der von der Stadt Bielefeld angestrebte 30-Minuten-Takt Bielefeld – Schloß Holte ist abhängig von den finanziellen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen. Der ÖPNV der Stadt Bielefeld wird zeitnah an die Änderungen im Angebotskonzept der Sennebahn angepasst.

Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und ÖPNV sind in Bielefeld hinreichend vorhanden. Es fehlt dem Eisenbahnnetz allerdings eine Wahrnehmung der an vielen Stellen möglichen zusätzlichen Erschließungsfunktion. Wir empfehlen deshalb langfristig die Berücksichtigung der zusätzlichen drei Haltepunkte

- Auf dem Busch,
- Schildesche und
- Ummeln.

Die Einrichtung dieser Stationen geht nicht zu Lasten des örtlichen ÖPNV, sondern wird die Gesamtattraktivität des ÖPNV stärken können.

4.2.6 Fazit

Während der Laufzeit dieser Fortschreibung sind folgende längerfristigen Stadtbahn- und SPNV-Projekte planerisch weiter voranzutreiben:

- Stadtbahn Hillegossen:
Detaillierte Planungen und Erreichen des Planrechtes sowie der Bau-reife (Planfeststellung)
- Tram Mitte – Radrennbahn – Heepen:
Treffen einer Systementscheidung (Spurweite/Niederflur/Werkstatt-konzept) und Durchführung einer vertieften Machbarkeitsstudie
- Stadtbahn Sennestadt:
Nutzwertanalyse aller möglichen Varianten der Stadtbahn und Rah-menentscheidung für eine Variante, anschließend vertiefte Machbar-keitsstudie
- SPNV-Netz:
In Zusammenarbeit mit dem VVOWL Planung neuer Haltestellen in Bielefeld zur Verbesserung der Erschließungsqualität

4.3 Netz- und Angebotskonzeption Stadtbahn

Das Stadtbahnnetz bildet das Rückgrat des Bielefelder ÖPNV. In der Konzeption des Nahverkehrsplanes werden die Streckenverlängerungen zwischen Babenhausen Süd und Theesen sowie in Milse Ost berücksichtigt. Weitere längerfristig vorgesehene Maßnahmen im Stadtbahnnetz sowie Vorschläge zur Verbesserung der Erschließung durch den SPNV wurden bereits gesondert in Kapitel 4.2 dargestellt.

4.3.1 Stadtbahnverlängerung nach Theesen

Nach Aussage des GVEP weist der Streckenabschnitt von der heutigen Endhaltestelle Babenhausen Süd nach Theesen einen hohen verkehrlichen Nutzen auf. In Theesen werden ca. 4.000 Einwohner an das Stadtbahnnetz angeschlossen, im weiteren Einzugsbereich wohnen in Bielefeld und in Enger und Spenge zusätzlich ca. 30.000 Einwohner. Eine besondere Bedeutung kommt der Neugestaltung des Busnetzes im Falle der Stadtbahnverlängerung zu. Durch die Einsparung der Busleistung zwischen Theesen und Gellershagen können einerseits die Angebote nach Jöllenbeck (und Spenge/Enger) und andererseits die Verbindung nach Schildesche gestärkt werden.

Die Strecke verläuft von der zusammengefassten Haltestelle Voltmannstraße/Babenhausen Süd aus über die Haltestelle Westerfeldstraße (nördlich dieser Straße) westlich neben der neuen Jöllenbecker Straße nach Theesen. Am Ortseingang wechselt die Stadtbahn in die Mittellage, dort ist eine Haltestelle in der Ortsmitte vorgesehen. Am Homannsweg befindet sich wieder im Seitenbereich der Jöllenbecker Straße die Endhaltestelle dieser Verlängerung, die einen späteren Weiterbau Richtung Jöllenbeck zulässt. An den Haltestellen Babenhausen Süd, Westerfeldstraße und Homannsweg sind großzügige P+R- sowie B+R-Anlagen vorgesehen.

Für diese Maßnahme läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren. Die Modellrechnung des Nahverkehrsplanes berücksichtigte aus diesem Grund die bereits im ersten NVP eingeplante Verlängerung nach Theesen. Im Infrastrukturbedarfsplan Schiene des Landes NRW vom Mai 2006 ist die Stadtbahn Theesen in Stufe 2 (Vorhaben nach 2015; Neubewertung der Vorhaben bei Fortschreibung des Bedarfsplans) aufgenommen worden. Für die nächste Zeit ist die aktuelle Netz- und Angebotsstruktur mit Umstieg in Babenhausen Süd weiter gültig. Die Aussagen zum Verhältnis von Kosten- und Erlösen der Angebotskonzepte ändern sich im Grundsatz nicht.

Fazit

Für die Stadtbahn nach Theesen sprechen neben den Vorteilen in der Erschließungs- und Verbindungsqualität besonders wirtschaftliche Vorteile in der Gestaltung des Stadtbahn- und Busnetzes.

Aufgrund der aktuellen Entwicklung in der integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW ist für den Zeitraum des zweiten NVP von der Weitergeltung des aktuellen Busnetzes mit Stadtbahnanschluss in Babenhausen Süd auszugehen.

4.3.2 Stadtbahnverlängerung in Milse

In den Siebziger Jahren ist die Stadtbahn über Baumheide hinaus nach Milse verlängert worden. Die dortigen Siedlungsbereiche waren in der ursprünglichen Stadtplanung ebenfalls noch als Großwohnsiedlung vorgesehen. Die Stadtentwicklung hat andere Wege eingeschlagen, so dass die Endhaltestelle Milse – westlich der Elverdisser Straße gelegen – den Stadtteil Milse lediglich am südwestlichen Rand tangiert, während der Großteil der Wohnbebauung im östlichen Teil Milses liegt. Die Bebauung besteht nördlich des Buschbaches aus Ein- und Mehrfamilienhäusern, westlich des Moenkamps aus Geschosswohnungen in Reihen- und Zeilenbauweise. In Milse Ost, zwischen Moenkamp und Mecklenburger Straße, entstand in den letzten Jahren zusätzlich die verdichtete Siedlung „Moenkamp“.

Durch eine Neubaustrecke nach Milse Ost können, unter Berücksichtigung der heutigen Endhaltestelle, Bebauungsschwerpunkte in Milse an das Bielefelder Stadtbahnnetz angebunden werden. Je nach Einzugsbereich und Entwicklungsprognose werden 3.000 bis 5.000 zusätzliche Einwohner erreicht. Die Strecke bedient zwei neue Haltestellen.

Für diese Verlängerung ist die Umweltverträglichkeitsprüfung bereits erarbeitet worden. Als nächste Planungsschritte sind die konkrete Vorplanung und die politische Abstimmung auf einen der Planfeststellung zugrunde zu legenden Entwurf abzuarbeiten.

Fazit

Für die Stadtbahn nach Milse Ost sprechen besonders die Vorteile in der Erschließung des Siedlungsschwerpunktes.

Der Nahverkehrsplan berücksichtigt Planfeststellung, Bau und Inbetriebnahme der Verlängerung nach Milse Ost.

4.3.3 Angebotskonzeption Stadtbahn

Ausgehend von einer einheitlichen Netzkonzeption werden in diesem Nahverkehrsplan zwei unterschiedliche Angebotsstufen untersucht. Das „Basis-Konzept“ geht für alle Stadtbahnlinien von einer Betriebsleistung aus, die dem heutigen Status Quo entspricht. Kernbestandteil ist der 10-Minuten-Takt im Tagesangebot. Die Angebote in den Abendstunden und am Sonntag (Schwachverkehrszeit: SVZ) entsprechen dem heutigen Fahrplan. Die Verlängerungen nach Theesen und in Milse werden gemäß dem heutigen Standard der Linienäste bedient, allerdings werden die zusätzlichen Einsatzwagen in der Morgenspitze auf der Linie 3 nur bis Gellershagen geführt.

Im weitergehenden „Plus-Konzept“ wird der 15-Minuten-Takt in der SVZ auf alle die Linie 2 ausgedehnt und umfasst dann auch die Wohngebiete entlang der Detmolder Straße und in Baumheide und Milse.

4.4 Netz- und Angebotskonzeption Bus

In Abschnitt 4.1 sind die Grundlagen der Konzeption bereits vorgestellt worden. Aufgrund der erfolgreichen Umsetzung des ersten Nahverkehrsplanes der Stadt Bielefeld bleibt der Leitgedanke einer „behutsamen“ Weiterentwicklung erhalten. Das Linienkonzept basiert auf den im Kapitel 3 identifizierten Handlungsschwerpunkten. Es werden keine vollständig neuen Bedienungskonzepte entwickelt. Ausnahme ist hier das Linienkonzept in Brackwede, das aufgrund vielfältiger Mängel stärker verändert wurde.

Kernpunkte sind weiterhin die Beseitigung herausragender Erschließungsmängel und die Stärkung von Tangentialverbindungen. Der Abbau der Parallelverkehre zwischen Stadtbahn und Bus wird weiterentwickelt, da bekannterweise mit zunehmender Zentrumsnähe die Attraktivität der Umstiege überproportional abnimmt. Mit Ausbau der Stadtbahn (in diesem Fall die Verlängerung nach Theesen) werden entsprechende Abschnitte im Busnetz zurückgezogen.

Die Beziehung zu den Umlandgemeinden ist weiterhin zu stärken, damit die Verkehrsentwicklung die Tendenzen der regionalen Siedlungsentwicklung entsprechend aufnehmen kann. Ein Fokus liegt dabei insbesondere auf der Stärkung regionaler Verbindungen im Abendverkehr.

Die Angebotskonzepte „Basis“ und „Plus“

Die Bedienungsqualität unterscheidet sich für das jeweils identische Netzkonzept nach zwei Angebotsstufen:

- **Basis-Angebot:**
Die Betriebsleistung orientiert sich am Status quo. Bei neuen Linien wird die Angebotsdichte von eventuellen Vorgänger- oder Vergleichslinien herangezogen.
- **Plus-Angebot:**
Es enthält Vorgaben zu dichteren Takten auf einzelnen Linien bzw. Linienabschnitten sowie zusätzliche Ergänzungslinien und bedeutet gegenüber der Basis-Variante einen Personal- und Fahrzeugmehrbedarf.

Beide Angebotskonzepte beschreiben realisierbare Planungen, die innerhalb des Umsetzungszeitraums jedoch unterschiedliche wirtschaftliche Konsequenzen nach sich ziehen, die im Kapitel 5.2.3 genauer aufgeschlüsselt werden.

Linienbeschreibungen

In der Tabelle 1 im Anhang 2 sind alle Linien mit Ihrer Angebotscharakteristik erfasst, zudem sind dort wesentliche Änderungen noch einmal aufgeführt. Im Anhang 4 sind detaillierte Linienbeschreibungen mit den wichtigsten Daten jeder einzelnen Linie (Charakterisierung, Linienweg, wichtige Haltestellen, Taktfolgen, Verknüpfungspunkte, Betriebsleistungen und Anmerkungen zu wichtigen Anschlüssen und Linienverflechtungen) zu finden. Angehängt ist eine kartographische Übersicht über den Linienverlauf.

Generell sind dort nur drei Verkehrszeiten explizit genannt: HVZ, NVZ und SVZ. Aus Gründen der Vereinfachung und um dem Rahmenplancharakter dieses Nahverkehrsplanes gerecht zu werden, sind zu Beginn des Anhanges 4 Ableitungen aufgeführt, aus denen sich die Vorgaben für weitere Zeitschichten zum Beispiel am Sonntagnachmittag errechnen lassen.

Allgemeine Anmerkungen zu den Angebotskonzepten

Einsatzwagen sind Bestandteil der Leistungsrechnung, aber nicht definierte Vorgabe im Angebotskonzept. Sie sind durch die Verkehrsunternehmen flexibel planbar.

Allgemein zulässig ist eine Veränderung der Netz- und Angebotsstruktur in den frühen Morgenstunden am Wochenende, wenn an Stelle des hier definierten Angebotes ein abgewandeltes Nachtbusnetz die Bedienung übernimmt.

Anmerkungen zur Netzkonzeption

In den folgenden Unterkapiteln werden die Änderungen im Liniennetz dargestellt. Dabei werden bisherige Linienbezeichnungen möglichst weiterverwendet, auch wenn teilweise andere Linienwege befahren werden. Dies ist vor allem bei der Wiederverknüpfung von bestehenden Linienabschnitten eventuell missverständlich. In der kundenorientierten Umsetzung der Netzänderung ist zu empfehlen, teilweise andere (bisher ungenutzte) Linienbezeichnungen zu wählen, um Irritationen bei einsteigenden Fahrgästen über Ziel und Fahrweg ihres Busses zu vermeiden. Dieser Nahverkehrsplan vermeidet wenn möglich Neubearbeitungen, um diese Entscheidung der detaillierten Umsetzungsplanung zu überlassen.

Die Netz- und Angebotskonzeption wird nach Bedienungsgebieten gegliedert vorgestellt. Die genannten Taktzeiten beziehen sich, soweit explizit nicht anders genannt, auf die Normalverkehrszeit (NVZ) von Montag bis Freitag.

Einen Überblick im Uhrzeigersinn geben Karte 24: Liniennetz Bielefeld Nordwest bis Karte 28: Liniennetz Bielefeld Mitte über alle wesentlichen Linien, mit Ausnahme der Linien des Schul- und Zubringerverkehres.

4.4.1 Innenstadt, Gadderbaum, Schildesche

Das Busliniennetz im innerstädtischen Bereich bleibt relativ unverändert, insbesondere die Hauptbuslinien 21/22 und 25/26 verkehren weiterhin auf den gewohnten Linienwegen.

Im Bielefelder Westen stehen die attraktive Erschließung verdichteter Wohngebiete und die Anbindung der Universität in einem Zielkonflikt. Es ist mit den Zielen dieses NVP vereinbar, wenn die Umsetzungsplanung konkretisiert, bislang in der Nachfrage schwächere Fahrten der Buslinie 25/26 teilweise von und zur Universität zu führen.

Die Quartierbuslinien in der Innenstadt werden neu verknüpft. Begründung dafür ist vor allem die Verknüpfung in der Fahrgastnachfrage relativ ähnlicher Linienäste. Dies lässt die Wahl angemessener Taktverdichtungen und die Anpassung an adäquate Fahrzeuggrößen zu. Die Tangentiallinie 31 bleibt unverändert.

Aufgrund der erst in jüngster Zeit erfolgten Ausbaumaßnahmen in der Altstadt und wegen der durch die Einbahnstraßen notwendigerweise bedingten komplexen Linienführung wird von einer ÖPNV-Erschließung innerhalb des Hufeisens abgesehen. Zudem ist von einer zu hohen Störanfälligkeit für die Fahrplangestaltung auszugehen.

Die Änderungen im einzelnen:

- **Linie 24:**
Im Rahmen der Neuordnung im sekundären Busnetz wird der westliche Streckenast Dornberg – Jahnplatz mit dem Ostast der bisherigen Linie 29 Jahnplatz – Baderbach verknüpft.
- **Linie 27:**
Die Linie 27 besteht aus den bekannten Linienästen Sieker – Jahnplatz und Jahnplatz – Siegfriedplatz der bisherigen Linien 24 Ost bzw. 27 West. Sie stellt mit Midi-Bussen ausreichende Kapazitäten auf dem neu kombinierten Linienweg dar. Im Bereich Otto-Brenner-Straße wird das Angebot durch die Linie 369 über das heutige Maß hinaus verdichtet.
- **Linie 28:**
Mit der neuen Linie 28 (ergänzend zu den Linien 59/60) Innenstadt – August-Bebel-Straße – Kamphof – Sudbrackstraße – Horstheider Weg – Babenhausen Süd werden zahlreiche Erschließungsmängel in diesen dicht besiedelten Bereichen beseitigt. Aufgrund der wirtschaftlichen Einschätzung ist sie allein im Plus-Angebot enthalten.
- **Linie 29:**
Diese Buslinie wird vom Schildhof über den Jahnplatz auf dem Fahrweg der bisherigen Linie 27 nach Schildesche und der bisherigen Linie 33 weiter nach Baumheide geführt. Im Basis-Angebot ist ein 30-Min.-Takt vorgesehen. Im Plus-Angebot ist auf dem stärker frequentierten Abschnitt zwischen Schildesche und Schildhof eine Verdichtung auf einen 20-Min.-Takt vorgesehen. Der schwächere Linienast nach Baumheide verbleibt im 30-Min.-Takt.
Zur besseren Erschließung des Schildhofes sind folgende drei Linienvarianten in der Detailplanung einer Abwägung zu unterwerfen: Die stadtauswärtige Führung Richtung Schildhof über Langenhagen/Hohenzollernstraße, die stadtauswärtige Führung Richtung Schildhof über Am Schildhof/Heinrich-Kraak-Straße oder die heutige Linienführung. Zwischen Bethel und dem Adenauerplatz kann diese Linie in beiden Richtungen durch die Gadderbaumer Straße geführt werden.
- **Linie 122:**
Der durch die Straßenverhältnisse in Bethel bedingte Linienweg dieser mit Midi-Bussen befahrenen Linie sollte unverändert bleiben. Zur Angebotsverbesserung in Bethel ist vorrangig eine Angebotsverdichtung zum Abbau von Kapazitätsengpässen anzustreben. Deshalb ist im Plus-Angebot eine Verdoppelung der Taktdichte in der HVZ auf einen 10-Min.-Takt und in der NVZ auf einen 20-Min.-Takt vorgesehen.
- **Linie 369:**
Diese Linie wird im Bezirk Mitte abweichend vom heutigen Fahrweg über Otto-Brenner-Straße und Spindelstraße geführt. Einzelne schulbezogene Fahrten sollten auf dem alten Linienweg verbleiben.
Durch eine zusätzliche Haltestelle Jahnplatz Nord (in der Friedrich-Ebert-Straße vor der ehemaligen Post) oder eine veränderte Führung über den Jahnplatz und die Mindener Straße zum Hbf erhält sie eine verbesserte Anbindung an die Innenstadt und die Stadtbahn.

4.4.2 Bielefelder Westen, Dornberg, Werther

Nach Eröffnung der Stadtbahnlinie 4 sind in diesem Bereich nur wenige Änderungen vorgesehen. Einschränkungen erfordern die relativ hohen Betriebsleistungen für die Linien 57/58, die sich nicht in den Fahrgastzahlen widerspiegeln. Die zur Umsetzung vorgesehene Konzeption erhält die Bedienungs- und Erschließungsqualitäten weitgehend aufrecht.

Im Bereich Johannistal/Hoberge-Uerentrup/Kirchdornberg bleibt die Linie 24 wie gewohnt erhalten.

- **Linie 21/62:**
Das Basis-Angebot sieht unverändert einen 30-Minuten-Takt zwischen Jahnplatz und Werther vor. Im Plus-Angebot ist aufgrund der positiven Nachfrageeinschätzung die Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt nach Werther ZOB vorgesehen.
- **Linie 57:**
Die Linie 57 Lohmannshof – Dornberg – Babenhausen Süd wird im 30-Min.-Takt auf ihrem bisherigen Linienweg beibehalten. Das Plusangebot sieht zusätzlich in der Schwachverkehrszeit abends einen 60-Min.-Takt vor. Dieser Linie ist zwischen Großdornberg und Lohmannshof der Linienweg über Großdornberger Straße und Spandauer Allee (bislang Linie 58) zuzuordnen.
- **Linie 58:**
Die Buslinie 58 wird während der NVZ montags bis freitags im Stundentakt geführt. Durch die wechselseitige Erschließung von Babenhausen-Süd und vom Lohmannshof aus kann für Schröttinghausen tagsüber eine Bedienung zweimal pro Stunde aufrechterhalten werden. Dieser Linie ist zwischen Großdornberg und Lohmannshof der Linienweg über Wertherstraße und Zehlendorfer Damm (bislang Linie 57) zuzuordnen.

4.4.3 Jöllenbeck, Spenge, Enger, Herford

Die Veränderungen im Busnetz werden vor allem durch die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 bestimmt, die von Babenhausen Süd bis zum Hermannsweg in Theesen geführt werden soll. Durch eine Verlagerung der Busleistungen wird damit eine Verdichtung des Angebotes zwischen Theesen und Jöllenbeck erreicht.

Die Bedienungsqualität auf der Achse Schildesche – Vilsendorf – Jöllenbeck bleibt erhalten. In Vilsendorf ist die verbesserte Erschließung des Blackenfeldes vorgesehen.

Für die Beseitigung von Erschließungsdefiziten in den Randbereichen von Jöllenbeck wird aus wirtschaftlichen Gründen auf die Möglichkeit eines Bürgerbusprojektes verwiesen (siehe 4.4.8).

- **Linien 54/56:**
Diese Linien enden nach der Verlängerung der Linie 3 in Theesen, der weitere Linienvorlauf nach Enger bzw. Spenge bleibt unverändert. Das Plus-Angebot sieht für die Linie 54 einen Abendverkehr nach Enger vor.
- **Linie 55:**
Die Linie 55 führt in Abstimmung mit den Linien 54 und 56 von Jöllenbeck über Theesen nach Schildesche. Zur besseren Erschließungswir-

kung wird eine Linienführung über den Horstheider Weg statt über die Theesener Straße vorgeschlagen. Das Plus-Angebot sieht für diese Verbindung einen durchgehenden 60-Min.-Takt in HVZ und NVZ vor.

- **Linie 101:**
Diese Linie stellt unverändert eine schnelle Verbindung zwischen Schildesche, Brake und Herford her. Sie erschließt auf ihrem Weg zwischen Schildesche und Brake das Blackenfeld und verdichtet damit zusätzlich das Angebot zwischen Schildesche und Vilsendorf durch die Überlagerung mit der Linie 155.
- **Linie 155:**
Die Linie fährt unverändert von Schildesche über Vilsendorf nach Jöllenbeck. Im Plus-Angebot wird eine Verlängerung der Linie 155 im Abendverkehr nach Spenge konzipiert.

4.4.4 Heepen, Stieghorst, Herford, Bad Salzuflen, Leopoldshöhe

Im Nordosten von Bielefeld ist die Neukonzeption vor allem durch die Stärkung der Verbindungsqualitäten zwischen den verschiedenen Ortsteilen des Stadtbezirkes Heepen geprägt. Hauptansatzpunkt ist die Einrichtung einer „Osttangente“ Brake – Baumheide – Heepen – Stieghorst, die dann weiter nach Sennestadt geführt wird. Diese neue Linie 30 ersetzt zwischen Brake und Milse die Linie 51, die auf ihren Westabschnitt begrenzt wird. Zwischen Baumheide und Heepen löst die Linie 30 die Linie 33 ab.

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 nach Milse Ost hat wenig Rückwirkungen auf das Busnetz, da die Busverknüpfung in Milse verbleibt. Die Linie 352 kann zur Verbesserung der Bedienungsqualität durch die Wohngebiete nördlich des Buschbachtals geführt werden. Eine bedarfsgerechte Anbindung des interkommunalen Gewerbegebietes Bielefeld/ Herford/ Bad Salzuflen ist perspektivisch zu prüfen.

Die Änderungen im einzelnen:

- **Linie 30:**
Die neue direkte und damit schnellere Osttangente Brake – Milse – Heepen – Stieghorst – Sennestadt verbindet im 30-Minuten-Takt die Heeper Ortsteile untereinander sowie diese mit Stieghorst und Sennestadt. In Brake erschließt diese Linie vorrangig die nördlichen Wohngebiete im Grenzgebiet zu Stedefreund. Eine weitere Erschließung der Braker Ortsteile ist im Rahmen der Detailplanungen zu untersuchen und mit der Erschließungswirkung der Linie 51 abzustimmen. In der NVZ wird die Weiterführung nach Sennestadt im 60-Min.-Takt bedient.
- **Linie 33:**
Diese Linie beschränkt sich auf den Linienweg Sieker – Stieghorst – Oldentrup – Heepen und endet am Alten Bauhof. Der bisherige Linienweg zwischen Heepen, Baumheide und Schildesche wird durch die Linien 30 und 29 aufgenommen.
- **Linie 50:**
Diese Linie ersetzt den östlichen Teil Linie 51. Sie bedient auf dem bisherigen Linienweg den Abschnitt Milse – Altenhagen – Heepen am Büscherhof. So ist die Anbindung der Schulzentren in Heepen gewährleistet. Das Angebot im Basiskonzept orientiert sich am heutigen Stand.

Im Plus-Konzept wird für diese Linie ein durchgehender Halbstundentakt auch in der NVZ angenommen.

- **Linie 51:**
Die Linie 51 wird auf den Abschnitt Schildesche – Brake verkürzt. Das Plus-Angebot sieht in der NVZ durchgängig Fahrten im 30-Min.-Takt sowie eine stündliche Bedienung im Spätverkehr vor. Der Linienabschnitt Brake – Milse wird von der neuen Linie 30 übernommen, der Abschnitt Heepen – Altenhagen – Milse von der Linie 50.
Die detaillierte Linienführung der Linie 51 ist in der Umsetzungsplanung abgestimmt auf die Linien 30 und 101 für Brake festzulegen. Die Einrichtung einer bahnhofsnahe Umsteigehaltestelle zwischen den Linien ist zu untersuchen und anzustreben. Dafür ist auch eine Wendemöglichkeit östlich der Bahnstrecke in Betracht zu ziehen.
- **Linie 52:**
Die Linie 52 erhält einen neuen Fahrweg über Hebridenstraße.
- **Linie 352:**
Die Stadtbahnverlängerung nach Milse Ost ermöglicht die Verkürzung des Fahrweges über Hebridenstraße und Milser Straße (in Elverdissen, Herford). Die Haltestellen an der Milser Straße (in Bielefeld) werden allein durch schulbezogene Fahrten bedient.
- **Linien 350/351:**
Die Linien 350 und 351 von Bad Salzuflen verbleiben unverändert zwischen Heepen und dem Bielefelder Hauptbahnhof. Durch eine zusätzliche Haltestelle Jahnplatz Nord (in der Friedrich-Ebert-Straße vor der ehemaligen Post) oder eine veränderte Führung über den Jahnplatz und die Mindener Straße zum Hbf erhalten sie eine verbesserte Anbindung an die Innenstadt und die Stadtbahn.
Im Plus-Angebot wird ein Abendverkehrs-Angebot in Richtung Leopoldshöhe – Bad Salzuflen und eine Angebotsverdichtung nach Leopoldshöhe auf einen durchgehenden 30-Min.-Takt in der HVZ und NVZ (gemäß dem NVP Kreis Lippe) mit aufgenommen.

4.4.5 Stieghorst, Leopoldshöhe, Oerlinghausen

In diesem Bereich sind als Kernpunkte der Konzeption neben der oben bereits aufgeführten Einführung der Osttangente die optimierte Erschließung von Frordissen und Dingerdissen und die verbesserte Anbindung der Nachbarkommunen aufzuführen.

In die Umstrukturierung des östlichen Stieghorster Busnetzes werden sowohl die Buslinien 38/138 wie 369 einbezogen. Dabei wird sowohl eine innere Erschließung in den Wohngebieten Auf dem Busch wie Bollstraße erreicht. Die Linien 38/138 bleiben zwischen Stieghorst Zentrum und der Haltestelle An der Wesebreede gebündelt.

Die neue Linie 36 verbindet Oerlinghausen direkt mit der Endstation in Sieker und ist Teil der auf dem Lipper Hellweg gebündelten Linien 32, 35 und neu 36. Die Linie 32 wird nicht mehr nach Stieghorst geführt, dieser Abschnitt des Linienweges wird von der Linie 30 übernommen.

Die Überlagerung der direkten Linie 30 mit der über Oldentrup geführten Linie 33 lässt an der Station Oldentrup Bahnhof eine verbesserte Verknüpfung zur Eisenbahn zu. Die Linie 131 bleibt unverändert.

- **Linie 32:**
Beschränkung auf den Linienweg Sieker – An den Gehren. Die Bedienung der Haltestellen an der Detmolder Straße übernimmt die Linie 30. Auf dem Lipper Hellweg bleibt der 20-Minuten-Takt durch Überlagerung der Linien 32, 35 und 36.
- **Linie 36:**
Die neue, schnelle Direktverbindung bedient im Nachbarortsverkehr zwischen Sieker und Oerlinghausen einen direkten Linienweg über den Lipper Hellweg und die Oerlinghauser Straße im 60-Min.-Takt.
- **Linie 38:**
Die Linie 38 verkehrt von Stieghorst aus über die Detmolder Straße nach Oerlinghausen. Im Zuge des Neubaus der B66n ist eine Busspur in der heutigen Lage der Bundesstraße vorgesehen, die die Bedienung des Gewerbegebietes Asemissen sowie eine Führung von Süden her an den Bahnhof Oerlinghausen ermöglicht. Von hier aus setzt sie ihren heutigen Weg über Oerlinghausen, Lipperreihe und Dalbke nach Sennestadt fort.
Im Plus-Angebot ist in der NVZ ein 30-Min.-Takt auf dem gesamten Linienweg vorgesehen.
- **Linie 138:**
Die Linie 138 wird in Ubbedissen auf zwei Linienwege aufgeteilt: Im 30-Minuten-Takt wird der Endpunkt Pyrmonter Straße unverändert angefahren. In einem weiteren 30-Minuten-Takt wird die Linie über Ubbedissen Kirche und das Wohngebiet Bollstraße sowie die Linnenstraße zum Endpunkt Pyrmonter Straße geführt. In der NVZ können teilweise Fahrten auf die Endhaltestelle An der Weesebreite beschränkt werden. In der SVZ bleibt der heutige Linienweg bestehen.
- **Linie 369:**
Diese Linie bedient den Stadtbezirk Stieghorst unverändert. Von Oldentrup aus fährt diese Linie mit den in 4.4.1 genannten Änderungen den gewohnten Linienweg in die Innenstadt.
Das Plus-Angebot sieht entsprechend NVP Kreis Lippe in der NVZ einen 30-Min.-Takt auf dem gesamten Linienweg vor.
- Die Schulbuslinien **34** und **127** bleiben erhalten, soweit das heutige Angebot nicht durch Fahrten der Linien 36 und 30 abgedeckt ist.

4.4.6 Sennestadt, Senne, Schloß Holte – Stukenbrock

Als wesentliche Merkmale der Neukonzeption sind die Einrichtung der Osttangente Sennestadt – Stieghorst – Heepen – Brake, die Verlängerung der Linie 35 nach Schloß Holte und die veränderte Bedienung und Erschließung der Sennestädter Südstadt zu erwähnen.

- **Linie 30:**
Die neue Osttangente Brake – Heepen – Milse – Stieghorst – Sennestadt verbindet erstmals direkt Sennestadt im 60-Minuten-Takt (in der HVZ teilweise 30-Minuten-Takt) mit den nördlicheren Stadtbezirken. In

der Sennestadt ist eine Führung über die Rheinallee vorgesehen. Diese Linie übernimmt die neue Erschließung des Gewerbegebietes Fuggerstraße mit zahlreichen Arbeitsplätzen.

- **Linie 35:**

Die Linie Sieker – Hillegossen – Sennestadt – Heideblümchen wird im 60-Min.-Takt nach Schloß Holte Bahnhof verlängert. Durch die direkte Busverbindung werden die nicht durch den SPNV abzudeckenden Verkehrsbeziehungen zwischen Schloß Holte, Sennestadt und weiter in den Bielefelder Osten berücksichtigt.

Die Buslinie wird in der Südstadt im Austausch mit der Linie 37 über die Altmühlstraße geführt. Damit wird eine verbesserte Erschließung des Bahnhofes erreicht.

Im Plus-Angebot ist ein durchgehender 30-Minuten-Takt bis Heideblümchen vorgesehen, die HVZ-Fahrten werden bis Schloß Holte geführt.

- **Linie 37:**

Zur besseren Verknüpfung mit der Sennebahn am Sennestädter Bahnhof (unabhängig von der Standortfrage: an der Krackser Straße oder der Bleicherfeldstraße) tauschen die Linien 35 Sieker – Sennestadt – Heideblümchen – Schloß Holte und 37 Sennestadt – Eckardtsheim auf der Altmühlstraße und der Bleicherfeldstraße in Sennestadt-Süd die Linienwege.

- **Linie 82:**

Zur Entfaltung einer höheren Erschließungswirkung wird die Linie 82 von Stukenbrock über Dalbke (Schlinghofstraße) und den Sennestadt-ring Richtung Brackwede geführt. Der Abschnitt Brackwede Hauptstraße – Rosenhöhe wird durch eine Erschließung des Krankenhauses und der Senoreinrichtungen Rosenhöhe ersetzt. An der Stadtbahnhaltestelle Rosenhöhe ist die Linie mit der Stadtbahn zu verknüpfen.

- **Linie 135:**

Die Linie 135 Senne – Sennestadt bleibt unverändert im 10-Minuten-Takt. Das Plus-Angebot sieht in der SVZ eine Angebotsverdichtung auf einen 15-Minuten-Takt abgestimmt auf die Stadtbahn in Senne vor.

Die Fahrten der Linie 235 sollten aufgrund ihrer geringen Nachfrage vor allem in Richtung Senne in Fahrten der Linie 135 umgewandelt werden, da sie das Taktangebot aus dem Bezirkszentrum heraus wesentlich durchbrechen. Es besteht in weiterer Entfernung in der Rheinallee ein ersetzendes Angebot mit der neuen Linie 30.

4.4.7 Brackwede, Senne, Bethel, Gütersloh, Verl, Steinhagen

Im Stadtbezirk Brackwede wird das Liniennetz einer relativ starken Neukonzeption unterworfen. Basis der Überlegungen zur Linienführung ist die gemeinsame Führung aller Linien über die Hauptstraße, wobei in Abkehr von der Konzeption des ersten Nahverkehrsplanes die Linien soweit wie möglich im Bezirkszentrum verknüpft werden, um sogenannte Durchmesserlinien zu erhalten.

In der Brackweder Hauptstraße besteht die kurzfristig bestmögliche Stadtbahnverknüpfung. Die Endstelle am Stadtring wird durch die neue Konzeption teilweise aufgehoben und zum Brackweder Bahnhof (Eisenbahn) ver-

legt. Sie sollte optional allerdings für die Nutzung in der SVZ erhalten bleiben.

Zusätzlich zur Hauptanschlusslinie 94 nach Windelsbleiche/Windflöte, die weitgehend unverändert bleibt, entsteht so ein Linienkreuz mit den Linien 117 Sieker – Brackwede – Windelsbleiche – Senne und 119 Innenstadt – Gadderbaum – Brackwede – Ummeln.

Die Änderungen im einzelnen:

- **Linien 22/88/N14:**
Im Basis-Angebot verkehrt die Nachtbuslinie N 14 unverändert abends mit einer Einzelfahrt (am Wochenende drei Fahrten) nach Quelle. Zur Verbesserung des Abendverkehrs ist im Plus-Angebot statt dessen abends auf der Linie 22 ein Stundentakt zwischen dem Jahnplatz und Quelle vorgesehen. Alternativ kann auch mit der Linie 88 Steinhagen eingebunden werden.
- **Linie 80:**
Die ansonsten unveränderte Linie von Brackwede über Verl nach Lippstadt beginnt und endet am Bahnhof Brackwede. Die derzeit zwischen Brackwede und Bielefeld-Zentrum im Parallelverkehr zur Stadtbahn erbrachten Leistungen sind vermehrt in eine Angebotsverdichtung zwischen Brackwede und der Nachbarkommune Verl umzuwandeln. Im Plusangebot ist ein durchgehender Stundentakt in der HVZ nach Verl vorgesehen.
- **Linie 83:**
Die ansonsten unveränderte Linie von Brackwede über Verl/Sende nach Schloß Holte beginnt und endet am Bahnhof Brackwede.
- **Linie 87:**
Diese Linie verkehrt weiterhin stündlich von Gütersloh über die Brockhagener Straße und Brackwede Bahnhof (Stadtbahn) zum Jahnplatz und zum Hauptbahnhof. Zur Verbesserung der Erschließungswirkung wird die Linie durch Ummeln über die Straße Am Specksel geführt. Diese Linie verkehrt abwechselnd mit der Linie 95 zwischen Gütersloh ZOB und Bielefeld Hbf, so dass zusammen ein angenäherter 30-Minuten-Takt erreicht wird.
- **Linie 94:**
Die ansonsten unveränderte Linie von Brackwede über Friedrichsdorf nach Gütersloh ZOB beginnt und endet am Bahnhof Brackwede.
- **Linie 95:**
Zur Entfaltung einer höheren Erschließungswirkung insbesondere der Heidekampsiedlung wird die ansonsten unveränderte Linie 95 in Ummeln über Umlostraße, Brockhagener Straße und Sommerstraße geführt. Diese Linie verkehrt abwechselnd mit der Linie 87 zwischen Gütersloh ZOB und Bielefeld Hbf, so dass zusammen ein angenäherter 30-Minuten-Takt erreicht wird.
- **Linie 116:**
Zur verbesserten Erschließung der Ortschaft Bethel wird die Linie 116 im Stundentakt von Brackwede aus über den Quellenhofweg nach Bethel geführt. Die Bedienung des Eggeweges und der Deckertstraße mit Verbindung bis in die Innenstadt übernimmt die Linie 119. Zwischen

dem Wohngebiet Alleestraße und Brackwede ist zumindest in der HVZ das Angebot auf einen 30-Minuten-Takt zu verdichten. Im Plus-Konzept ist eine teilweise Weiterführung von Fahrten bis in den Schildhof möglich, um verbindende Fahrten zwischen den Ortsteilen von Gadderbaum anzubieten. Ebenfalls im Plus-Konzept ist zur Stärkung des schwachen Linienastes zur Queller Buschkampsiedlung und zur Verbindung der Ortsteile Steinhagen, Quelle, Brackwede die Verlängerung bis Steinhagen (Haltepunkt Bielefelder Straße) vorgesehen.

- **Linie 117:**

Diese neue Linie stellt einerseits neue Verbindungen innerhalb des Bezirkes Senne her und erschließt in wesentlich besserem Maß die Wohngebiete Okapiweg und das AquaWedde. Der Linienweg sichert in Brackwede die Anbindung des Schulzentrums. Durch die Verlängerung der Linie über die Osningsstraße nach Sieker kann dieser Linienabschnitt nun im konsequenten Halbstundentakt bedient werden. Sämtliche Leistungen der heutigen Linie 114 werden durch die Linie 117 übernommen, ferner alle Leistungen der aufgehobenen Linie 118 zwischen Brackwede und Sieker, zusätzlich zu einem kleineren Teil auch Leistungen der schulbezogenen Linien 104 und 105.

Zu klären ist noch die Bedienung der bisherigen Haltestelle Schillingshof, die mit der gleichzeitigen Bedienung des Von-Plettenbergstiftes konkurriert. Bei der Umsetzung des NVP ist in der Detailplanung eine mögliche Linienführung zwischen dem Schillingshof und der Senner Ortsmitte über den Bahnhof Windelsbleiche zu prüfen.

- **Linie 119:**

Diese Linie fasst von Ummeln aus die bisherigen Leistungen der Linien 118 und 119 zusammen und bietet einen konsequenten Halbstundentakt auf der Achse Ummeln – Südwestfeld – Brackwede. Dieser Linienabschnitt ist mit dem bisherigen Linienweg der Linie 116 über Gadderbaum und Bethel mit der Innenstadt verbunden. In Ummeln bleibt die Umfahrt über die Straße Am Speksel und die Gütersloher Straße erhalten, allerdings wird der Endpunkt von der Haltestelle Ahornstraße an die Umlostraße verlegt. Für den Schülerverkehr Ummeln – Südwestfeld – Brackweder Schulzentrum notwendige Einsatzfahrten werden abweichend durch die Kölner Straße geleitet.

- **Linie 123:**

Die Linie 123 verkehrt nahezu unverändert, bedient jedoch durch Fahrwegänderung über die Düsseldorfer Straße an Stelle der Haltestelle Am Wißbrock zusätzlich die Haltestelle Winterberger Straße. Im Angebot wird diese Linie wegen des Wegfalles der Linie 118 auch auf die Morgenspitze ausgedehnt.

- **Linie 295:**

Diese Linie erfasst die bisher auf mehrere Linien verteilten Schülerverkehre zwischen Ummeln und dem Gymnasium bzw. der Realschule in Brackwede, die über Brockhagener Straße und Güterloher Straße zu führen sind.

4.4.8 Flexible und alternative Bedienungsformen

In den Schwachverkehrszeiten (SVZ) wird das Verkehrsangebot auf die Hauptverkehrsachsen konzentriert. In nachfrageschwachen Räumen und Zeiten werden Buslinien durch flexible, alternative Bedienungsformen ersetzt.

Alternative Bedienungsangebote können aber auch in Haupt- und Nebenverkehrszeiten als ergänzendes Verkehrsangebot in nachfrageschwachen Gebieten zum Einsatz kommen, wo ein Linienbusverkehr nicht wirtschaftlich zu betreiben ist. Ein Beispiel für solche Formen ist der Bürgerbus, wie er bereits erfolgreich in ostwestfälischen Kommunen betrieben wird.

Die Nachtbuslinien werden nicht in den NVP der Stadt Bielefeld aufgenommen, da es sich hier um eigenwirtschaftlich erbrachte Zusatzleistungen handelt, die aber erfahrungsgemäß auch die Verkehrsnachfrage im Tages- und Abendverkehr stärken.

Folgende Konzepte sind mit dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplanes verbunden:

Anruf-Sammel-Taxi (AST)

Durch AST-Verkehr soll weiterhin in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten (abends ab ca. 20 Uhr sowie sonntags bis ca. 12 Uhr) eine flächendeckende Erschließung des Bielefelder Stadtgebietes angeboten werden. Aufgrund der Mängelanalyse sollten die bestehenden AST- Bedienungs-zonen in folgenden Bereichen ausgeweitet werden:

- Leichte Korrekturen bei den AST-Gebieten Schildesche (Bereich Hohes Feld) und Heepen-Ost (Bereich Salzufler Straße).
- Ausweitungen des AST-Gebietes Senne insbesondere im Bereich am Flugplatz.
- Einführung eines AST-Gebietes Jöllenbeck, vorrangig für die Siedlungsbereiche westlich des Ortszentrums.
- Durch die Linienkonzeption wird das Tages-AST Rosenhöhe von der Linie 82 ersetzt.

Die weiteren Anruf-Sammel-Taxi-Gebiete sollen erhalten bleiben.

Anruf-Linien-Fahrten (ALF)

Die ALF-Linie 224 erschließt weiterhin bei Bedarf das Twellbachtal, da eine Bedienung im Busverkehr wirtschaftlich nicht darstellbar ist. Eine Ausdehnung des Linienweges auf weitere Wohngebiete im Verlauf der Mönkebergstraße mit einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich der Markuskirche ist empfehlenswert.

Die Umwandlung sehr schwach nachgefragter Kurse in Anruf-Linien-Fahrten kann auf Strecken in den Außengebieten in Tagesrandlagen die Qualitätsziele dieses Nahverkehrsplanes und die wirtschaftliche Betriebsführung sicherstellen.

Bürgerbus

Zur Einrichtung eines Bürgerbusverkehrs ist ein Bürgerbusverein zu gründen, der die ehrenamtlichen Fahrpersonale stellt. Seitens der Fahrzeuge wird er durch einen Verkehrsbetrieb betreut. Der Betrieb sollte sich durch

Fahrgeldeinnahmen und Landeszuschüsse für Organisation und Fahrzeugbeschaffung finanzieren.

Dieser Nahverkehrsplan schreibt keine Bedienungsräume fest, da in Bielefeld zur Zeit keine Vereinsstrukturen bestehen. Es werden allerdings zwei Räume als geeignet für derartige Konzepte aufgenommen:

Bürgerbus Sennestadt

Diese Linie kann verschiedene Bedienungsideen aufnehmen, die im klassischen Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden können: Anbindung der Großmärkte (Marktkauf, Ratio/Novo) an die Sennestädter Innenstadt, Anbindung der Tagungsstätten am Senner Hellweg (Buntes Haus, Haus Neuland) und der Wochenendhaussiedlung Markengrund.

Bürgerbus Jöllenbeck

Die Feinerschließung insbesondere der schlecht erschlossenen Wohngebiete abseits der Hauptverkehrsstraßen kann durch einen ergänzenden Bürgerbus erfolgen.

Aufgrund der ausstehenden Detailplanung für solche Konzepte bleiben die Bürgerbussysteme in der weiteren Konzeption unberücksichtigt.

4.4.9 Fazit

Kernpunkte des Netzkonzeptes der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sind:

- Die Stadtbahnverlängerung nach Theesen
- Die Stadtbahnverlängerung in Milse
- Die Schaffung einer tangentialen Verbindung im Bielefelder Osten zwischen Brake, Heepen, Stieghorst und Sennestadt
- Die Neuordnung des Liniennetzes im östlichen Stadtbezirk Stieghorst zur Verbesserung der Erschließungswirkung
- Die Einführung einer Nachbarortsverbindung nach Oerlinghausen und Sieker
- Die Neuordnung des Brackweder Liniennetzes

4.5 Verknüpfungskonzeption

Im folgenden werden die Verknüpfungspunkte im Sinne des Linienkonzeptes definiert und Regeln für die Fahrplanabstimmung aufgestellt.

4.5.1 Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte im Sinne dieses Linienkonzeptes sind vorrangig alle Umsteigepunkte auf der Stadtbahn, die Verknüpfungspunkte der Stadtbahn zu den Anschlusslinien 1. und 2. Ordnung (siehe nächster Abschnitt). Dabei ist jeweils der kürzeste Linienweg berücksichtigt, wenn der Umstieg an mehreren Haltestellen möglich ist.

Im Übergang zur Eisenbahn werden an dieser Stelle alle Berührungspunkte mit geeigneten Umsteigewegen dargestellt. Unbeschadet davon können einige dieser Stationen aufgrund der derzeitigen oder der kurz- bis mittelfristig geplanten Fahrplankonstruktion keine Verknüpfungsfunktion wahrnehmen. Generell keine Verknüpfungsfunktion kommt wegen der längeren Umsteigewege den Haltepunkten Kupferheide und Windelsbleiche zu.

Innerhalb des Busnetzes stellen nur die Berührungspunkte zwischen den Linien Verknüpfungspunkte dar, die dieses aufgrund der Nachfrage rechtfertigen. An den anderen Punkten können sich Umsteigemöglichkeiten im Detailfahrplan ergeben, sie sind aber kein Ziel der Fahrplankonstruktion.

Die Verknüpfung in Brackwede wird in die Hauptstraße gelegt, abgesehen von der Abfahrt der Linie 123 übernimmt also die Haltestelle Normannenstraße diese Funktion von der Haltestelle Brackwede Kirche.

Bei den Eisenbahnverknüpfungspunkten ist außerhalb Bielefelds der Bahnhof Oerlinghausen aufgenommen, da er von besonderer Bedeutung für den Stadtbezirk Stieghorst ist.

Die Karte 29: Verknüpfungspunkte für Bielefeld im Anhang zeigt die Lage der Verknüpfungspunkte im Bielefelder ÖPNV-Netz.

Abbildung 4-1: Verknüpfungspunkte in Bielefeld

Verknüpfungspunkt	Eisenbahn	Stadtbahn	Bus
Hauptbahnhof	●	●	●
Jahnplatz		●	●
Rathaus / Turnerstraße		●	●
Landgericht		●	
Schildesche		●	●
Deciusstraße		●	●
Adenauerplatz / Kunsthalle		●	●
Bethel		●	●
Brackwede Bahnhof	●	●	●
Brackwede Normannenstraße / Kirche		●	●
Rosenhöhe		●	●
Senne		●	●
Milse		●	●
Baumheide		●	●
Sieker		●	●
Theesen		●	●
Babenhausen Süd		●	●
Lutherkirche		●	●
Stieghorst Zentrum		●	●
Lohmannshof		●	●
Universität		●	●
Siegfriedplatz		●	●
Ostbahnhof / Hakenort	●		●
Brake Bahnhof	●		●
Oldentrup Bahnhof	●		●
Ubbedissen	●		●
Oerlinghausen Bahnhof	●		●
Wächterstraße	●		●
Sennestadt Bahnhof	●		●
Dornberg Bezirksamt			●
Jöllenbeck Dorf			●
Heepen Hassebrock			●
Lohbreite/ Am Großen Holz/ Hakenort			●
Sennestadthaus			●
Quelle Albertstraße			●

4.5.2 Verknüpfungsprioritäten und Fahrplanabstimmung

Den Idealfall stellt die über sämtliche Verknüpfungspunkte einer Linie hinweg erfolgreiche Darstellung von fahrplangemäßen Umstiegen dar. Alle Linien passen sich dem endgültig gewünschten Konzept an. In der Realität lässt sich ein Fahrplan aber nur aufbauen, wenn bestimmte Linien mit einer höheren Hierarchie vorrangig geplant werden und sich dann weitere ergänzenden Netze darauf ausrichten. Beispiel dafür ist in Bielefeld das Stadtbahnnetz, dass aufgrund der gemeinsamen Nutzung des innerstädtischen Tunnelabschnittes schon für sich alleine sehr komplexe Ansprüche an die Umsteigebeziehungen aufstellt. Das Busnetz muss sich deshalb den Fahrplanvorgaben der Stadtbahn unterwerfen.

Selbst dann lässt sich nur ein Teil der wünschenswerten Wegebeziehungen sicherstellen, da neben den Verknüpfungen auch noch weitere Anforderungen an die Fahrplanlage gestellt werden. Besonders seltener bediente Linien im 30- oder 60-Minuten-Takt sind zum Beispiel auf Schulanfangs- und Endzeiten oder auf Ladenöffnungszeiten ausgerichtet. Einen weiteren unauflösbaren Gegensatz bildet die Verknüpfung von bestimmten Taktmustern. Eine Linie im 20-Minuten-Takt kann bestenfalls einmal pro Stunde gut mit einer Linie im 30-Minuten-Takt verknüpft werden.

Folgende Hierarchieebenen bestimmen die Verknüpfungskonzeption:

1. Stadtbahn
2. Stadtbus 1. Ordnung
3. Stadtbus 2. Ordnung oder Regionalbus
4. Schul- und Zubringerverkehr

In den Linienbeschreibungen ist im Anhang 4 die jeweilige Charakterisierung dargestellt. Dabei ist es für die Verknüpfungsregeln unerheblich, ob die Linien innerhalb Bielefelds verkehren oder im Nachbarortsverkehr bedient werden. Die Verknüpfungspriorität ist immer nur bei den gleich oder niedrigerrangigen Linien aufgeführt. Die Prioritäten geben darüber Auskunft, in welcher Abfolge im Konfliktfall die Detailplanung einen fahrplangemäßen Umstieg sicherstellen soll.

Verknüpfungen zum SPNV

Eine besondere Schwierigkeit stellt die Anbindung an den SPNV dar. Wegen seiner landes- und bundesweiten Einbindung der Fahrplantrassen kann er nicht auf lokale Ansprüche hin optimiert werden. Eine reine Ausrichtung auf diese höhere Hierarchieebene ist aber ebenfalls nicht immer lösbar, da die anschließenden Buslinien häufig wiederum an die Stadtbahn oder andere genannte Zwangspunkte angepasst sind. Leichter fällt die Anbindung dann, wenn mehrere Linien sich die Bedienung bestimmter Relationen teilen. In diesem Konzept eröffnet die gemeinsame Bedienung von Oldentrup Bahnhof durch die Linien 30 und 33 sowie auch 131 wesentlich größere Chancen, attraktive Umstiege von und zur Bahn aus den Bezirkszentren Heepen und Stieghorst darstellen zu können. Das gleiche gilt für die Anbindung der Sennestadt an den Bahnhof Sennestadt mit den Linien 35 und 37. Damit erreichen in der Sennestädter Südstadt etwa 3.000 Einwohner eine bessere Anbindung.

An den Haltestellen Brackwede Bahnhof und Wächterstraße ist die Verknüpfung mit der notwendigen Abstimmung auf die Rendezvous-Zeiten am ZOB Gütersloh abzuwägen. Der Haltepunkt Wächterstraße weist zukünftig etwa 1.500 Einwohner im direkten Einzugsbereich und etwa 7.000 Einwohner im Einzugsbereich der verknüpften Buslinien auf.

In Brake erschweren ungleichmäßige Abfahrtszeiten bei der Eisenbahn (Abfahrten Richtung Bielefeld derzeit zu den Minuten 5 und 42) eine konsequente Verknüpfung. Auf der Bahnlinie nach Oerlinghausen kann die Linie 38 nur an einem Berührungspunkt sinnvoll verknüpft werden. Hier ist der Symmetriepunkt Oerlinghausen Bahnhof höherrangig als der weitere Haltepunkt Ubbedissen einzustufen. Der Haltepunkt Ubbedissen weist etwa 500 Einwohner im direkten Einzugsbereich und nördlich bzw. südlich der Bahnlinie weitere 500 bzw. 1.500 Einwohner im Einzugsbereich der verknüpften Buslinie auf.

Fahrplankonstruktion

In der Fahrplankonstruktion sind neben der Berücksichtigung der Verknüpfungspunkte auch Vorgaben für die Fahrplanabstimmung möglich, wenn zum Beispiel Linien in einer bestimmten Reihenfolge eine Umsteigehaltestelle durchfahren sollen. Es kann gewünscht sein, dass vorrangig ein Umstieg von Linie A auf Linie B gewünscht ist (in der Gegenrichtung dann selbstverständlich: Vorrang B auf A). Derartige Vorgaben sind in der Rahmenplanung nur bedingt möglich und, wo möglich, auch im Anhang 4 festgehalten.

Wenn sie nicht fest in einem gemeinsamen Taktmuster miteinander verbunden sind, ist es zudem wünschenswert, dass Linien auf gemeinsamen Linienwegen möglichst so verkehren, dass relativ regelmäßige Abstände zwischen den Abfahrten eine hochwertige Bedienung ermöglichen. In den Linienbeschreibungen im Anhang vier ist das als „Linie A abgestimmt mit Linie B“ aufgenommen. Gegenüber den Verknüpfungsprioritäten und den Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit ist diese Regel nachrangig

4.6 Infrastruktur und Fahrzeuge

Nachfolgend werden Anforderungen und Empfehlungen hinsichtlich der Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte des ÖPNV, der Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen für den Linienverkehr, der Entwicklung von P+R- und B+R-Anlagen sowie hinsichtlich der Fahrzeugausstattung dargestellt.

4.6.1 Stadtbahnhaltestellen und Verknüpfungspunkte

Dieser Abschnitt gliedert sich in die Unterpunkte Haltestellen/Infrastruktur Stadtbahn inklusive der Verknüpfungspunkte Stadtbahn/Bus, Verknüpfungspunkte SPNV/Bus sowie Verknüpfungspunkte im Busnetz.

Haltestellen/Infrastruktur Stadtbahn, Verknüpfungspunkte Stadtbahn – Bus

Beim Neubau von Stadtbahnstrecken bzw. beim punktuellen Umbau einzelner Stationen ist die Anlage von behindertengerechten Hochbahnsteigen mit Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten, Fahrkartenautomat und Informationseinrichtungen inzwischen obligatorisch. Die Ausstattung von Verknüpfungspunkten innerhalb des Stadtbahnnetzes mit Einrichtungen zur dynamischen Fahrgastinformation ist anzustreben.

Bei der Umsetzung des empfohlenen Netzkonzeptes sowie bei vorgesehenen Ausbau- bzw. Instandhaltungsmaßnahmen werden in den folgenden Jahren folgende Stadtbahnhaltestellen bzw. Verknüpfungspunkte zwischen Stadtbahn- und Busnetz neu gebaut:

Abbildung 4-2: Stadtbahnhaltestellen, Neubau und Ausbau

Stadtbahnlinie, Maßnahme	Haltestelle	Bus/Schiene- Verknüpfungspunkt mit den Buslinien
1; Artur-Ladebeck-Str.	Bethel Friedrich-List-Str. Eggeweg	...
2; Umbau Verknüpfungspunkt Milse	Milse	30, 33, (52, 251,) 352
2; Verlängerung Milse Ost	Buschbachtal	
	Milse Ost	
2; Sanierung Detmolder Straße	Mozartstraße	
	Prießallee	
2; Umbau Verknüpfungspunkt Sieker	Sieker	27, 32, 35, 36, 33, 117
3; Verlängerung Theesen	Babenhäuser Süd	31, 57, (158)
	Westerfeldstraße	
	Theesen Mitte	
	Theesen Homannsweg	54, 55, 56

Die Errichtung weiterer Hochbahnsteige wird auf längere Sicht an den Haltestellen Krankenhaus Mitte, Hartlager Weg und/oder Sieker Mitte, Lange Straße sowie August-Schroeder-Straße an der Linie 3 sowie Windelsbleicher Straße an der Linie 1 angestrebt.

Bei allen Instandsetzungs- und Neubaumaßnahmen wird die Streckeninfrastruktur bereits auf einen Betrieb mit breiten Stadtbahnwagen (Breite des Wagenkastens 2,65 m statt der heute üblichen 2,30 m) ausgelegt. Dies ermöglicht eine Kapazitätserhöhung, da die Leistungsfähigkeitsgrenzen des Stadtbahntunnels (Bahnen/Stunde) in der Spitzenzeit unter Beibehaltung der heutigen Signaltechnik erreicht werden. Angestrebt wird die schrittweise Beseitigung der noch vorhandenen Engstellen, so dass nach und nach breitere Stadtbahnwagen zum Einsatz kommen können.

Eine weitere Möglichkeit zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist der verstärkte Einsatz von Langzügen, wobei die maximale Länge der Stadtbahnzüge auf 75 m begrenzt ist. Langzüge fahren heute ausschließlich auf der Linie 4, da nur hier die Infrastruktur einen Betrieb dieser Fahrzeuge zulässt (Bahnsteiglängen, LSA-Anlagen, Gleisfreimeldeeinrichtungen etc.). Vorrangig ist geplant, Langzugfahrten der Linie 4 weiter nach Brackwede bzw. nach Senne führen zu können und im Verlauf der Detmolder Straße bei den Ein- und Aussetzfahrten Fahrgäste aufnehmen zu können.

Zusätzlich zu den in Abbildung 4-2 genannten Stadtbahnhaltestellen besteht bei den existierenden Verknüpfungspunkte zwischen Stadtbahn- und Busnetz Handlungsbedarf. Insbesondere werden Maßnahmen an zentralen Verknüpfungspunkten als vordringlich eingestuft:

- Am **Hauptbahnhof** sind Verbesserungen in der Wegeführung und der Information auf dem Bahnhofsvorplatz notwendig. Die Bushaltestellen sind behindertengerecht umzugestalten, so dass ein barrierefreier Wechsel zwischen den Systemen SPNV, Stadtbahn und Bus gewährleistet wird. Eine mögliche Verbindung zwischen dem Fußgängertunnel unter den Eisenbahngleisen und der Stadtbahnhaltestelle sollte weiterverfolgt werden, zumindest ist die Errichtung eines Wetterschutzes zwischen Bahnhof und Stadtbahnhaltestelle anzustreben.
- Die Bushaltestelle **Jahnplatz** ist der zentrale Umsteigepunkt von Bus zu Bus und von Bus zu Stadtbahn. Die vorhandene Infrastruktur wird dieser Bedeutung derzeit nicht gerecht: Der behindertengerechte Ausbau der Bushaltestellen mit Buskapsteinen und taktilen Leiteinrichtungen ist mittelfristig zu realisieren.
- Einen Handlungsbedarf bei den vorhandenen Verknüpfungspunkten Bus/Stadtbahn ergibt sich an den Haltestellen in der **Brackweder Hauptstraße**. Alle in diesem Bereich fahrenden Buslinien treffen in der Hauptstraße zusammen und sind dort mit der Stadtbahn verknüpft. Aufgrund des engen Straßenraumes waren bislang keine Hochbahnsteige vorgesehen. In der Fortschreibungsperiode sollten Vorschläge hinsichtlich alternativer Hochbahnsteig-Bauformen erarbeitet werden.
- Eine behindertengerechte Umgestaltung des Verknüpfungspunktes **Bethel** mit Buskapsteinen und taktilen Leiteinrichtungen in der Straße Kantensiek ist aufgrund der Nähe zu den Einrichtungen der von Bodelschwingh'schen Anstalten Bethel von zentraler Bedeutung. Die Busanlagen müssen ausreichend für die wachsenden Verknüpfungsaufgaben der Linien 29, 116, 119 und 122 dimensioniert sein.

Verknüpfungspunkte SPNV – Bus

Zwischen der Eisenbahn und dem Busnetz sind folgende Maßnahmen konzeptionell zu berücksichtigen:

- Für den Bahnhof **Sennestadt** ist im Bereich Krackser Straße/ Verler Straße/ Sender Straße eine neue Haltestelle zur Verknüpfung der Buslinien 35 und 37 mit der Sennebahn vorzusehen.
- Am Bahnhof **Brake** sind Warte- bzw. Haltezonen für die Busse der Linien 30 und 51 mit fußläufigen Anbindungen zum Bahnsteig vorzusehen. Aus Sicht des Buskonzeptes ist dafür die Westseite geeigneter, da ansonsten zusätzlich Wendemöglichkeiten eingerichtet werden müssen.
- An den Haltepunkten **Wächterstraße** (in Planung durch den VVOWL) und **Ubbedissen** kann sich die Herstellung der Verknüpfungsfunktion auf die günstige Anlage der Bushaltestellen beschränken.

Verknüpfungspunkte im Busnetz

An diesen zentralen Verknüpfungspunkten besteht Verbesserungsbedarf:

- Im Bereich der Haltestelle **Dornberg Bezirksamt** ist die Endhaltestelle mit Wendemöglichkeit für die Linie 24 zu bestimmen. Dabei sind auch ausreichende Sozialräume für das Fahrpersonal zu berücksichtigen. Kurze Umsteigewege sowie eine behindertengerechte Ausstattung des Verknüpfungspunktes sind anzustreben.
- Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der **Osningstraße** zwischen Lipper Hellweg und Detmolder Straße ist anzustreben. Dadurch können in der Hauptverkehrszeit knappe Umsteigezeiten am Verknüpfungspunkt **Sieker** zwischen den auf dem Lipper Hellweg verkehrenden Linien 32, 35 und 36 sowie der Linie 117 aufgefangen werden.
- Als weitere wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb des Busnetzes sind die Haltestellen **Lohbreite**, **Radrennbahn** und **Jöllenbeck Dorf** zu nennen, an denen neben einer Verbesserung der Haltestellenausstattung (behindertengerechter Ausbau) auch ein Handlungsbedarf im Hinblick auf die sichere Querung von stark befahrenen Straßen durch umsteigende Fahrgäste besteht. Dieser Punkt ist auch für die Haltestellen Carl-Severing-Schulen und Luther-Kirche von Bedeutung.

Fazit

Die zentralen Maßnahmen im Bereich Stadtbahnhaltestellen und -infrastruktur bestehen in der Verlängerung der Stadtbahnlinien nach Milse Ost und Theesen sowie in der Erhöhung der Beförderungskapazitäten, welche derzeit in den Spitzenzeiten an ihre Grenzen stoßen.

Der Neu- bzw. Umbau von Stadtbahnhaltestellen und Verknüpfungspunkten berücksichtigt die Belange eines behindertengerechten und fahrgastfreundlichen Ausbaus. Hinsichtlich der notwendigen Verbesserungen an bestehenden Haltepunkten werden Maßnahmen an den Haltestellen Hauptbahnhof, Jahnplatz, Bethel sowie in der Brackweder Hauptstraße als prioritär/vordringlich eingestuft.

Auch im Busnetz gibt es Verknüpfungspunkte mit Optimierungsbedarf, insbesondere am Bezirksamt in Dornberg und am Bahnhof Sennestadt.

4.6.2 Haltestellen und Betriebsanlagen im Busnetz

Das Kapitel Haltestellen im Busnetz stellt das Ausbauprogramm, neue Haltestellen an bestehenden Linienwegen und neue Haltestellen und Betriebsanlagen an neuen oder veränderten Linienwegen vor.

Ausbauprogramm

Die Ausstattung von Bushaltestellen mit Buskapsteinen und taktilen Leiteinrichtungen in Kombination mit dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen ermöglicht ein nahezu niveaugleiches Ein- und Aussteigen. Gerade älteren bzw. gehbehinderten Fahrgästen, Personen mit Gepäck oder Kinderwagen sowie sehbehinderten oder blinden Personen wird die Nutzung des ÖPNV erheblich erleichtert. Deshalb ist das Programm zum Ausbau der niederflurgerechten Haltestellen weiterzuführen.

In Bielefeld besteht noch ein erheblicher Bestand an nicht behindertengerecht umgebauten Haltestellen: Derzeit sind ca. 200 der 850 Haltestellen dem Niederflursystem angepasst. Aufgrund fehlender Mittel in den öffentlichen Haushalten sind Investitionen in die Bushaltestellen-Infrastruktur zu meist nur in Kombination mit Straßenbaumaßnahmen realistisch.

Bislang wurde bei der Auswahl der auszubauenden Haltestellen der Schwerpunkt insbesondere auf die höhere Verkehrssicherheit für Schulkinder gelegt. Dieses Ziel ist größtenteils erreicht. Für die Zukunft wird empfohlen, verstärkt Haltestellen mit einer hohen Zahl einsteigender Fahrgäste umzubauen. Weiterhin wird eine Fortsetzung der Ausstattung von aufkommensstarken Haltestellen mit Schutzdächern anzustreben. Der dabei anzuwendende Ausbaustandard wurde bereits in Kapitel 2.1.5 Stationsqualität dargestellt.

Neue Haltestellen an bestehenden Linienwegen

Folgende Linienabschnitte sind auf die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen zu überprüfen, um erkannte Erschließungsmängel zu beseitigen. Zur Information wird auf die Nummerierung der in der Mängelanalyse als unzureichend erschlossen eingestuften Wohngebiete hingewiesen, wie sie in Karte 10 und 11 dargestellt sind. Neue Haltestellen im Zuge neuer Linienwege sind danach aufgeführt:

Abbildung 4-3: Neue Haltestellen an bestehenden Linienwegen

Linie	Zusätzliche Haltestelle nach...	...bzw. vor Haltestelle	Gebietsnr. (Mängelliste gem. Karte 10/11)
54 / 155 / ...	Jöllenberg Dorf	Adlerdenkmal	1
54	Detmers	Gelber Weg	2
54-56	Im Langen Siek	Jöllenberg Dorf	3
155	Oerkenkrug	Am Waldschlößchen	4/5
54-56	Horstheide	Deliusstraße	5
54-56	Homannsweg	Horstheide	7
57	Niemeyer	Pottkamp	16
369	Otto-Brenner-Str.	Großmarkt	31
80 / 94	Vormbrock	Flötotto	44
48	Café Sport	Einschlingen	47 (problematische Querung)

Haltestellen auf neuen Linienwegen

Da das Busnetz in den prägenden Linienführungen konstant bleibt, sind für die Umsetzung des Netzkonzeptes keine gravierenden Auswirkungen auf die Infrastruktur im Busbereich notwendig. Dennoch sind an einigen Stellen im Netz infrastrukturelle Maßnahmen erforderlich. Die folgende Liste beinhaltet die vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen geordnet nach Liniennummer:

Abbildung 4-4: Neue Haltestellen auf neuen Linienwegen

Linie	Zusätzliche Haltestelle	Gebietsnr. (Mängelliste gem. Karte 10/11)
29	Im Schildhof	34
30	In der Fugger- und der Innstraße	50
30	bestehende Schulbus-Haltestellen Sandbrink, Heidenheimer Straße und ggf. Fischerheide	
38	An der geplanten Überführung über die B66n: Gewerbegebiet Asemissen	
55	im Bereich Untere bzw. Obere Wende als Ersatz für Kobusch und im Bereich Horstheider Weg/Westerfeldstr.	10
82	Bestehende AST-Haltestelle Krankenhaus-Rosenhöhe	
101	Bestehenden Nachtbus-Haltestellen im Blackenfeld	9
116	In den Straßen Am Rennplatz und Hengstweg	
116	Im Quellenhofweg	35
117	In der Straße Am Flugplatz, in den Wohngebieten Wahlbrink und Breipohls Hof sowie in der Kölner Straße	40
123	In der Düsseldorfer Straße als Ersatz für Am Weißbrock	
138	bestehende Schulbus-Haltestellen Altes Dorf, Am Bollholz und Gärtnerei Koch (s. Anmerkung unten)	E
369	In der Spindelstraße	30
ALF 224	Mönkebergstraße	14

Bei der Linie 138 ist die Lage der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Wohngebiet Bollstraße äußerst unglücklich, da sehr lange Fußwege zu den Haltestellen entstehen, obwohl die Linie mitten durch den Siedlungsschwerpunkt geführt wird. Eine dauerhafte Verlegung der bestehenden Haltestellen und die Neueinrichtung einer zusätzlichen Haltestelle ist anzustreben.

Neue betriebliche Anlagen: Wendemöglichkeiten, Endhaltestellen

- **Linie 30:**
Eine Wendemöglichkeit wird sowohl in Brake als auch in der Senne-stadt benötigt. In Brake ist eine Blockumfahrt durch die Husumer Stra-ße, Glückstädter Straße und über die Straße Lämmkenstatt möglich, alternativ ist eine Wendemöglichkeit auf Herforder Seite in Stedefreund zu prüfen, die unter dem Gesichtspunkt der Erschließung zu bevorzu-gen ist. An der Fuggerstraße sind Mitnutzungen der Gewerbestraßen abzuklären.
- **Linie 82:**
Der Endpunkt am Krankenhaus Rosenhöhe ist einzurichten.
- **Linien 80, 83 und 94:**
Der Endpunkt am Brackweder Bahnhof ist hinsichtlich der Verkehrsflä-chen ausgebaut, es fehlen allerdings Sozialeinrichtungen, die für einen größeren Endpunkt wünschenswert sind. Die Haltestelle Stadtring bleibt für Einsatzfahrten im Schulverkehr oder im Spätverkehr bestehen.
- **Linie 116:**
Die vorgesehenen Kurzfahrten zwischen Brackwede und Quelle führen über das Wohngebiet Alleestraße. Hier ist eine neue Endhaltestelle in der Nähe der heutigen Haltestelle Quelle Friedhof vorzusehen.

Fazit

Im Busnetz sollten die begonnenen Maßnahmen zum behindertenge-rechten Ausbau der Bushaltestellen sowie zur Ausstattung von Haltestel-len mit Schutzdächern fortgesetzt werden.

Das Netzkonzept sieht im Busbereich die Ergänzung durch zusätzliche Haltestellen vor. Punktuelle Erschließungsmängel werden durch neue Haltestellen an bestehenden Linienwegen aufgegriffen und können ohne großen Aufwand auf Umsetzbarkeit geprüft und realisiert werden.

Im Rahmen von Linienwegsänderungen werden strukturelle Mängel durch das Netzkonzept beseitigt. Die Bereiche, in denen hier neue Haltestellen eingerichtet werden sollten, sind ebenfalls tabellarisch aufgeführt. Zur vollständigen Ausführung des vorgeschlagenen Linienkonzeptes sind Inf-rastrukturmaßnahmen (z.B. Endhaltestellen) einzurichten.

4.6.3 Beschleunigung und Ausbau außerhalb der Haltestellen

Im Rahmen der Linienkonzeption sind an verschiedenen Punkten Ausbaumaßnahmen und Beschleunigungen für den Busverkehr auf den Linienwe-gen erforderlich:

- Die Straße Am Blackenfeld ist soweit auszubauen, dass die Möglichkeit für einen Begegnungsverkehr geschaffen wird.
- An der Eisenbahnüberführung Warendorfer Straße ist die sichere Durchfahrt für Gelenkbusse durch die Einrichtung einer Lichtsignalan-lage zu gewährleisten.
- Die Linie 32 endet am Lipper Hellweg auf Höhe der Haltestelle An den Gehren. Eine Blockumfahrt über Wappenstraße, Detmolder Straße und Oerlinghauser Straße ist befahrbar, sollte jedoch zuverlässig freigehal-ten werden.

- Das Netzkonzept basiert für die Linie 38 auf der bislang bekannten Straßenführung entlang der geplanten B66neu in Leopoldshöhe. Änderungen an der Straßenplanung können die Wirtschaftlichkeit der Linie 38 beeinflussen.
- Die Bus-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen in Brackwede ist für die Umsetzung des Netzkonzeptes Voraussetzung. Dabei sind insbesondere die Lichtsignalanlagen in der Zufahrt zum Brackweder Bahnhof und die Querungen am Stadtring zu berücksichtigen.
- Das Netzkonzept basiert für die Linie 117 auf der bislang bekannten Straßenführung entlang der geplanten A33 mit einer Ablenkung der Senner Straße zu einem Kreisverkehr an der Friedrichsdorfer Straße hin. Änderungen in der Straßenplanung können die Wirtschaftlichkeit der Linie 117 beeinflussen.
- Für die Linie 369 ist der Kreuzungsbereich Spindelstraße/Oststraße in der Fahrbahnmarkierung und der LSA-Steuerung anzupassen.
- Die Einrichtung eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich Oerlinghauser/Lämershagener Straße wird empfohlen, um das Abbiegen der Busse von der Lämershagener Straße in Richtung Stieghorst zu erleichtern.

Generell ist die weitere Beeinflussung von Lichtsignalanlagen voranzutreiben, da diese Form der ÖPNV-Bevorrechtigung im Vergleich zu festen Bevorrechtigungsanlagen (beispielsweise Busspuren) einen äußerst hohen Nutzen bei relativ geringer, zielgerichteter Einschränkung des IV bietet.

Fazit

Um das Linienkonzept umsetzen zu können, sind nicht nur Maßnahmen an den Haltestellen, sondern auch Verbesserungen an der Straßeninfrastruktur notwendig. Neben dem Ausbau der Straße Blackenfeld, der Einrichtung einer LSA-Anlage an der Warendorfer Straße sowie des Ausbaus einiger Einmündungen und Kreuzungsbereiche ist die weitere Beschleunigung von LSA-Anlagen notwendig, um einen sicheren, schnellen und zuverlässigen ÖPNV gewährleisten zu können.

4.6.4 P+R- und B+R- Standortkonzept

Die P+R- und B+R-Standorte erfahren insbesondere durch die Verlängerungen der Stadtbahn nach Theesen und den Ausbau der bisherigen Endstation Milse eine wesentliche Stärkung.

Insgesamt wird hinsichtlich des P+R-Ausbaues empfohlen bzw. ist vorgesehen:

- in Sieker der Ausbau von 38 auf 65 Plätze,
- der Umbau des P+R-Platzes Babenhausen Süd,
- die Einrichtung eines Platzes an der Westerfeldstraße mit ca. 60 Plätzen,
- die Einrichtung einer P+R-Anlage am Homannsweg mit ca. 100 Plätzen
- und in Milse der Ausbau von 65 auf 199 Plätze (ohne Anrechnung des Zusatzplatzes neben der Fläche der bisherigen Endstation).

Die neuen oder umzubauenden Stadtbahnstationen Sieker, Babenhausen Süd (zusammengelegt mit Voltmannstraße), Westerfeldstraße, Theesen Homannsweg, Milse, Buschbachtal und Milse Ost sollen mit B+R-Anlagen ausgestattet werden.

4.6.5 Fahrzeuge

Bei der Bielefelder Stadtbahn sind die Fahrzeuge systemabhängig nur an Hochbahnsteigen barrierefrei zugänglich. Bei eventuellen Neubeschaffungen ist wie bisher darauf zu achten, dass mindestens eine Tür je Fahrzeug für breite Rollstühle/Kinderwagen geeignet ist.

Alle Fahrzeuge im Busliniennetz in Bielefeld sind verpflichtend in Niederflurtechnik einzusetzen. Ausnahmen können für Ersatzfahrzeuge im Zubringer- und Schulverkehr gemacht werden. In Zukunft ist davon auszugehen, dass auch der Markt älterer Fahrzeuge komplett niederflurig sein wird, diese Ausnahmeregelung sich also dauerhaft als überflüssig erweisen wird.

Entsprechend den Anforderungen der Fahrzeugförderung, wie sie dem Kriterienkatalog für die Linienbusbeschaffung in §13 Regionalisierungsgesetz NRW entspricht, ist der Einbau von vorzugsweise manuell bedienten Rampen vorzusehen. Zwei Kinderwagen-/Rollstuhlpositionen sind je Fahrzeug mindestens vorzusehen.

Ebenfalls wird die automatische Haltestellenansage und -anzeige in allen Stadtbahnen und Bussen empfohlen.

Emissionsanforderungen

Von zunehmender Bedeutung ist vor dem Hintergrund der Debatte um die Feinstaubbelastung die Entlastungswirkung des ÖPNV in der Gesamtrechnung zu berücksichtigen. Die Stadt Bielefeld wird weiterhin die Bestrebungen der Verkehrsunternehmen unterstützen, Fahrzeuge mit CRT-Filtern auszustatten und schwefelfreien Kraftstoff einzusetzen. Soweit Mittel des Aufgabenträgers eingesetzt werden, sind am Fahrzeugmarkt eingeführte, bewährte Methoden der Luftreinhaltung als Vorgabe anzusehen.

Für die Sicherung weitergehender Standards ist die Teilnahme an Forschungsvorhaben der EU, des Bundes oder des Landes möglich. Die höheren Betriebskosten müssen durch Förderprogramme kompensiert werden.

Die Verkehrsunternehmen sind aufgefordert, durch Schulungsprogramme für den Fahrdienst auf energiesparende Fahrweisen einzuwirken.

4.7 Tarifgestaltung und Informationssystem

Bei der ÖPNV-Akzeptanz und der ÖPNV-Zufriedenheit ist das Tarif- und Vertriebssystem für den Kunden von zentraler Bedeutung. Durch kundenfreundliche Bezugsquellen und einfache, transparente Tarifangebote können Zugangshemmnisse abgebaut und neue Kunden gewonnen werden. Die Gestaltung liegt in der unternehmerischen Verantwortung, allerdings sind die Tarife durch die Bezirksregierung zu genehmigen.

4.7.1 Tarifentwicklung

Mit dem Gemeinschaftstarif „Der Sechser“ wurde Mai 2000 der gesetzlich geforderte, alle öffentlichen Nahverkehrsmittel umfassende Tarif in der Stadt Bielefeld und den Kreisen Gütersloh, Herford, Lippe und Minden-Lübbecke geschaffen. Für eine tarifliche Verknüpfung mit den Nachbarräumen und teilweise nach Niedersachsen sorgen Übergangsregelungen. Der Sechser ist ein auf Stadt/Gemeindegrenzen bezogener Flächentarif mit Kurzstreckenregelung und sechs Preisstufen, bei dem sich aus der Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen in der Regel der Fahrpreis ergibt.

Seit Juni 2005 bietet der NRW-Tarif landesweite Tickets für kombinierte Fahrten mit Bus, Straßenbahn, Stadt-, U- und S-Bahn, Nahverkehrszügen über den Geltungsbereich des Gemeinschaftstarifes hinaus.

Für das Stadtgebiet Bielefeld soll weiterhin gewährleistet sein, dass Tarife in Bielefeld (Tarifstufe 1 und Kurzstrecke) auf Grundlage des Angebotsniveaus differenziert zu den Nachbararifgebieten bestimmt werden können.

4.7.2 Vertriebswege

Folgende Rahmenanforderungen sollten im Sinne möglichst geringer Zugangshemmnisse für die Kunden in allen Verkehrsunternehmen möglichst einheitlich erfüllt sein:

- Das Netz der **Vorverkaufsstellen/Verkaufsagenturen** ist zu erhalten und nach Möglichkeit auszuweiten. Hier sollten alle meistverlangten Tickettypen erhältlich sein.
- In den Bussen soll der Ticketverkauf durch das **Fahrpersonal** beibehalten werden. Das Sortiment sollte zugunsten eines beschleunigten Betriebsablaufes möglichst klein gehalten werden.
- In den **Beratungs- und Servicezentren** der Verkehrsunternehmen ist der persönliche Kauf des gesamten Ticketsortiments zu ermöglichen.
- An den Stadtbahnhaltestellen und sowie zentralen Stadtbushaltestellen (in den Bahnstationen und Zügen des Nahverkehrs nach Vorgabe des VVOWL) ist der Verkauf über **Automaten** zu gewährleisten.
- Hochwertige Tickets sollen weiterhin **per Post** zustellbar sein.
- Dem Vertrieb über **Internet** und **elektronische Medien** (zum Beispiel per SMS) kommt steigende Bedeutung zu. Auf einzelne Kommunen oder Unternehmen beschränkte Insellösungen sind zu vermeiden.

4.7.3 Information, Beratung, Service, Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen sind aufgefordert, den unterschiedlichen Informations- und Kommunikationsbedürfnissen der Kunden entgegenzukommen. Folgende Informationskanäle sollen den Kunden offen stehen:

- Persönliche Beratung in den **Beratungs- und Servicezentren** der Verkehrsunternehmen. Das Leistungsspektrum sollte Fahrplan- und Tarifauskünfte, allgemeine Mobilitätsberatung, Informationen zum Car Sharing, Freizeitangeboten und Veranstaltungen zu Themen rund um den ÖPNV für verschiedene Zielgruppen umfassen.
- Fahrplan- und Tarifauskünfte sollen **telefonisch** durch die Beratungs- und Servicezentren geleistet werden.
- Das in Fahrzeugen und an Haltestellen **eingesetzte Sicherheits- und Servicepersonal** sollte Fahrplan- und Tarifauskünfte geben können.
- Im **Internet** sollten über elektronische Fahrplanauskunftssysteme aktuelle regionale und überregionale verkehrsmittelübergreifende Verbindungen zu erfragen sein. Das Internet ist für die Darstellung aktueller ÖPNV-Baustelleninformationen/ Verkehrsmeldungen besonders geeignet. Die Verkehrsunternehmen sollen die Übersichtlichkeit und Bedienerfreundlichkeit beständig weiterentwickeln.
- In **gedruckter Form** sollen Fahrpläne und Liniennetzpläne zur Verfügung stehen. In besonderen Situationen (zu Feiertagen, Festen oder bei längeren Baustellen) sollten Sonderfahrpläne die Kunden rechtzeitig informieren.

An den **Haltestellen** als „Visitenkarten“ des ÖPNV im Straßenraum ist die Ausstattung mit Fahrgastinformationseinrichtungen je nach verkehrlicher Bedeutung und Funktion zu unterscheiden:

Abbildung 4-5: Informationseinrichtungen an Stadtbahnhaltestellen

Stadtbahnhaltestellen	Standardausstattung	Zusatzausstattung für Verknüpfungshaltestellen
Oberirdisch	Haltestellenfahrplan, Netzplan, Umgebungsplan, Tarif-Info, Ticketautomat mit Lautsprecher Optional: Dyn. Fahrgastinformation/ Zugzielanzeiger	Dynamisches Fahrgast-Informationssystem (DFI) und Zugzielanzeiger Stadtbahn/Bus-Anschlussfahrpläne
unterirdisch zusätzlich	DFI und Zugzielanzeiger Notruf + Videoüberwachung	

Abbildung 4-6: Informationseinrichtungen an Bushaltestellen

Bushaltestelle Mindeststandard	Fahrgaststarke Haltestellen	Verknüpfungshaltestellen
Info-/Fahrplankasten (Haltestellenfahrplan)	Infovitrine mit Haltestellenfahrplan, Netzplan, Tarif-Info	Vitrine mit Haltestellenfahrplan, Netzplan, Tarifinfo, Umgebungsplan. Optional: Ticketautomat mit Lautsprecher und Dyn. Fahrgastinformation

Die Verkehrsunternehmen sollten Anregungen und Beschwerden zeitnah bearbeiten und, wenn möglich über ein Beschwerdemanagementsystem gestützt, Schwerpunkte bei Kundenbeschwerden erkennen können. Anregungen und Beschwerden sollen zumindest schriftlich und telefonisch zu äußern sein, idealerweise aber auch im Internet und bei den Beratungs- und Servicezentren der Verkehrsunternehmen.

4.8 Marketing und Kommunikation

Die Verkehrsunternehmen, die Leistungen im Gebiet der Stadt Bielefeld übernehmen, sollen eine aktive Rolle bei der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs übernehmen.

Das Marketing sollte Instrumentarien dafür entwickeln,

- den möglichst einfachen Zugang zum ÖPNV-System zu vermarkten,
- positive imageprägende Aussagen zu verankern,
- den ÖPNV im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln positiv zu positionieren. Dabei sind insbesondere die entlastende Rolle im Stadtverkehr, die umweltpolitischen Zielsetzungen dienende Aufgabe und nicht zuletzt die soziale Funktion als allen zur Verfügung stehende Mobilitätsdienstleistung zu betonen.

Dieses umfassende, ziel- und zielgruppenbezogene Marketing soll vorrangig durch die Verkehrsunternehmen geleistet werden. In Aufgabenfeldern der Servicegesellschaften (vorrangig im Tarifmarketing) sollte die Verantwortung dort verankert werden.

Von besondere Bedeutung ist weiterhin der Umgang mit den „Produkten“ im ÖPNV. In diesem Rahmenplan wird auf die Schaffung bzw. Zuschreibung von Produkten oder Produktdefinitionen (z.B. Schnellbus, Quartierbus, usw.) verzichtet und die Verantwortung dafür den Verkehrsunternehmen übertragen. Es besteht aber die ausdrückliche Empfehlung, eingeführte Definitionen, wie sie in Bielefeld etwa bei der Stadtbahn oder beim Nachtbus bekannt sind, nicht zu verwässern. Bei unterschiedlichen Anbietern gleicher oder gleichartiger Verkehrsmittel ist Vorsorge zu treffen, dass sich werbliche Botschaften nicht widersprechen.

5 Bewertung

In diesem Kapitel wird die Konzeption einem verkehrlichen und einem wirtschaftlichen Bewertungsverfahren unterworfen. Ziel der verkehrlichen Bewertung in Kapitel 5.1 ist es, die in Kapitel 3.5 festgestellten Mängel mit den Lösungsvorschlägen der Konzeption gegenüberzustellen und die Konzeption anhand der erreichten Verbesserungen, aber auch anhand der Analyse der nicht gelösten Problemfelder zu beurteilen.

Die wirtschaftliche Bewertung in Kapitel 5.2 stellt anschließend die Leistungsentwicklung dar und unterzieht die Konzeption einer Gegenüberstellung von Kosten und Erlösen. Die verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung des Konzeptes bilden die Grundlage für den Handlungsrahmen und das Umsetzungskonzept in Kapitel 6.

5.1 Verkehrliche Bewertung

Die verkehrliche Bewertung gliedert sich entsprechend den Qualitätsstandards in Aussagen zu der Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität und nimmt Bezug auf die zukünftige Haltestellensituation sowie die Qualität der zum Einsatz vorgesehenen Fahrzeuge.

Dabei wird auf die im Rahmen der Analyse festgestellten Erschließungsmängel sowie auf die Anregungen der unterschiedlichen Träger öffentlicher Belange eingegangen. Im Vorhinein werden im Folgenden die nicht durch die Neukonzeption abgedeckten Punkte aufgeführt. Meistenteils lässt sich aufgrund des geringen Potenzials, fehlender Einbindungsmöglichkeiten in das Liniennetz oder baulicher Schwierigkeiten keine Lösung aufzeigen. Die Darstellung der Gebietsnummerierung basiert auf Abbildung 3-7 und Abbildung 3-8 im Kapitel Analyse.

Abbildung 5-1: Kurzübersicht über die im Text nicht näher erläuterten Bereiche mit leichten Erschließungsmängeln

Stadtbezirk	Gebiet	Nr. Analyse	Ergebnis der gutachterlichen Abschätzung / Untersuchung
Erschließungsmängel			
Jöllenbeck	Markscheide, Voßbrink	6	Geringes Potenzial, Einbindung in Liniennetz nicht möglich
	Telgenbrink, Eickelnbreite	8	Geringes Potenzial, Einbindung in Liniennetz nicht möglich
	außerhalb der HVZ: Butenkamp	(A)	Geringes Potenzial, fußläufig bedingt erreichbar
Schildesche	Upfeldweg, Loheide	11	Geringes Potenzial, Haltestelle verkehrlich nicht zu empfehlen
	Zentrum f. Interdisziplinäre Forschung (ZIF)	12	fußläufig bedingt erreichbar, evtl. neue Haltestelle möglich
Dornberg	Am Petersberg	15	Sehr abgelegenes Gebiet, in Liniennetz nicht integrierbar
	Arroder Weg, Kampheide	17	Geringes Potenzial, Einbindung in Liniennetz nicht möglich
Heepen	Gewerbegebiet Grafenheider Straße	18	Nur auf Kosten anderer Bereiche in das Liniennetz integrierbar
	Elsener Straße, An der Aa	19	Geringes Potenzial, Einbindung in Liniennetz nicht möglich
	Schelpmilser Weg	20	Geringes Potenzial, Einbindung in Liniennetz nicht möglich
	Kammeratsheide, Am Wellbach	21	Geringes Potenzial, fußläufig bedingt erreichbar
Mitte	Freizeiteinrichtungen Heeper Fichten	24	fußläufig bedingt erreichbar, evtl. neue Haltestelle möglich
	Wertherstraße; Roonstraße	29	Einbindung in Liniennetz nicht möglich, fußläufig bedingt erreichbar
Stieghorst	Gustav-Winkler-Straße, Walter-Werning-Straße	36	fußläufig bedingt erreichbar, evtl. neue Haltestelle möglich
Senne	Am Pferdebrink/Am Fichtenbrink	41	Geringes Potenzial, Einbindung in Liniennetz nicht möglich
	Buschkampstraße, Krackser Straße	43	Streusiedlungen, Einbindung in Liniennetz nicht möglich
Brackwede	Erpestraße, Wipperstraße	48	Streusiedlungen, Einbindung in Liniennetz nicht möglich
	Schwachverkehrszeit: Duisburger Str./Südring	63	Geringes Potenzial, Einbindung in Liniennetz nicht möglich
	Schwachverkehrszeit: südl. Gütersloher Straße	68	Streusiedlungen, Einbindung in Liniennetz nicht möglich
	Schwachverkehrszeit: südl. Brockhagener Str	69	Streusiedlungen, Einbindung in Liniennetz nicht möglich
Mängel in der Verbindung / Verknüpfung; weitere Anregungen			
Jöllenbeck	Einrichtung Busspur in Engerscher Straße		zu geringe Fahrtenzahl (Straßen.NRW: ≥ 10 Busfahrten/Std. erforderlich)
Schildesche	Anbindung der südlichen Beckhausstr-, ggf. durch Verlängerung der Linie 31		Einbindung in Liniennetz nicht möglich, fußläufig bedingt erreichbar
Dornberg	Direkte Busverbindung Schröttingh'n - Werther		Wirtschaftlich nicht darstellbar, Umsteigeverbindung ist vorhanden
Gadderbaum	Bessere Bedienung des unteren Eggeweges im Anschluss an Linie 1		Nur auf Kosten anderer Bereiche in das Liniennetz integrierbar, fußläufige Erreichbarkeit vorhanden
Senne	Verknüpfung Bus / Bahn am Bf.Windelsbleiche		Nur auf Kosten anderer Bereiche in das Liniennetz integrierbar, verknüpft wird am Haltepunkt Wächterstraße

5.1.1 Erschließungsqualität

Einer guten Erschließungsqualität kommt hinsichtlich der Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV eine Schlüsselrolle zu. Auf Grundlage der in der Mängelanalyse aufgezeigten nicht erschlossenen Einwohnerpotenziale wurden im Rahmen der Konzeption Lösungsvorschläge für die Bereiche mit Handlungsrelevanz erarbeitet.

Die Bewertung der Erschließungsqualität gliedert sich wie die Analyse in die Unterpunkte Haupt- und Normalverkehrszeit sowie Schwachverkehrszeit.

Hauptverkehrszeit und Normalverkehrszeit

Die Benennung im folgenden Abschnitt bezieht sich auf die Abbildung 3-7 und Abbildung 3-8 im Kapitel Mängelanalyse.

Der Stadtbezirk **Jöllenberg** ist durch seine Straßenstruktur durch geradlinig auf das Zentrum zulaufende Verbindungsstraßen und flächige Siedlungsbereiche mit kleinen Erschließungsstraßen gekennzeichnet, welche für einen schnellen Busverkehr nicht geeignet sind. Die heutige Linienführung der Regional- und Stadtbusse ist bei Optimierung der Haltestellensituation positiv zu bewerten. Die Erschließungssituation der Gebiete Im Hagen, Marsstraße (Nr. 1), Lechtermanns Hof, Otto-Boge-Straße (Nr. 2), Jöllenbergstraße, Waldstraße (Nr. 3), Oerkenweg, Waldschlößchen (Nr. 4), Wörheider Weg, Naturstadion (Nr. 5) sowie Horstheider Weg, Telgenbrink (Nr. 7) kann verbessert werden.

Die wichtigste Änderung im Stadtbezirk Jöllenberg ist die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 bis Theesen. Sie ersetzt die Linien 54 und 56 zwischen Babenhausen Süd und Theesen und verbessert die Erschließungswirkung.

Zur Erschließung des Bereiches Blackenfeld (Nr. 9) ist eine Änderung der Linie 101 vorgesehen. Mit der neuen Linienführung der Linie 55 wird eine Verbesserung der Erschließung im Bereich Untere Wende und Obere Wende (Nr. 10) erreicht.

Die oft gewünschte verbesserte innere Erschließung des Stadtbezirks Jöllenberg kann nur durch einen Bürgerbusverkehr mit kleinen, wendigen Fahrzeugen gewährleistet werden, der die Hauptlinien ergänzt. Zusätzliche Linienbusse innerhalb des Stadtbezirkes führen zu einer Schwächung der Hauptachsen des ÖPNV und werden daher nicht empfohlen.

Im Stadtbezirk **Dornberg** wurde die Erschließung des Twellbachtals (Bereich B) durch ein regelmäßiges Linienverkehrsangebot untersucht. Aufgrund der bisher nur sehr geringen Inanspruchnahme des ALF-Angebotes im Twellbachtal und aufgrund der zu erwartenden Fahrgastverluste in anderen Linienabschnitten fehlt die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Linienverkehrsangebotes in diesem Bereich. Das bestehende ALF-Angebot wird jedoch beibehalten bzw. auf den Bereich Mönkebergstraße (Nr. 14) ausgedehnt.

Aufgrund der Straßenverhältnisse können die Siedlungsgebiete Auf der Egge (Nr. 13) und Wendischhof (Nr. 16) nicht oder nur umwegig erschlossen werden. In Babenhausen ist im Bereich Droste-Hülshoff-Straße (Nr. 16) eine Verbesserung durch eine zusätzliche Haltestelle möglich.

Der Stadtbezirk **Schildesche** weist außerhalb der HVZ leichte Erschließungsmängel im Bereich Horstheider Weg und Mergenthaler Weg (Bereich C) auf. Die im Plus-Konzept vorgesehene Ergänzung der Regionallinien 59 und 60 durch eine neue Quartierbuslinie 28 (Jahnplatz – Babenhausen Süd) verbessert die Erschließungswirkung in diesem Bereich deutlich.

Der Stadtbezirk **Heepen** ist bereits sehr gut durch den ÖPNV erschlossen. Eine Verbesserung der Erschließungssituation ergibt sich hier insbesondere durch die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 nach Milse Ost für den dicht bebauten Siedlungsbereich Moenkamp.

Die etwas abseits der Kernbesiedlung gelegenen Bereiche Auf der Horst, Graf Bernadotte-Straße (Nr. 22) sowie der Bereich Rote Erde, Lübrasser Weg, Bentruperheider Weg (Nr. 23) können aufgrund der Straßenführung durch den ÖPNV nicht besser erschlossen werden.

Im dicht besiedelten Bereich **Mitte** können Erschließungsdefizite durch die Führung der Linie 369 in der Spindelstraße (Nr. 30) minimiert werden. Der Kamphof (Nr. 26) muss wegen des bestehenden Stichstraßensystems weiterhin vom Rand her erschlossen werden.

Eine verbesserte Erschließung der Meisenstraße und Am Wiehagen (Nr. 31) sowie der Händelstraße, Wilhelm-Raabe-Straße und Furtwänglerstraße (Nr. 33) ist aufgrund der Straßenführungen nicht umsetzbar. Eine zusätzliche Haltestelle im Bereich Oldentruper Straße/Meisenstraße ermöglicht eine bessere Erreichbarkeit des Technologiezentrums. Die Erschließung der Bereiche Petristraße, Lutherschule (Nr. 27) und Stadtheider Straße, Turbinenstraße (Nr. 25) und der Industriegebiete Am Stadtholz und Eckenfelder Straße (Nr. 28) ist wirtschaftlich nicht realisierbar.

In **Gadderbaum** können Erschließungsdefizite im Wohngebiet Schildhof (Nr. 34) durch die veränderte Führung der Linie 29 stadtauswärts beseitigt werden.

Der Bereich Quellenhofweg und Remterweg (Nr. 35) mit den dort befindlichen Einrichtungen der von Bodelschwingschen Anstalten erhält eine verbesserte Erschließung durch die Linie 116.

In **Stieghorst** liegt der Schwerpunkt der Netzkonzeption bei einer Verbesserung der Erschließung der Wohngebiete Pyrmonter Straße und Bollstraße (E). Durch die Neukonzeption der Linie 138 können die bestehenden Erschließungsmängel weitgehend beseitigt werden.

Die Erschließungssituation in den Bereichen mittlere Ubbedisser Straße, Feldkamp (Nr. 37) sowie im Industriegebiet Potsdamer Straße/Ostring (F), welches nur mit gezielten Fahrten bedient wird kann im Rahmen der Neukonzeption nicht verbessert werden.

Auch im Stadtbezirk **Sennestadt** können Verbesserungen erreicht werden: Die schlechte Anbindung des Gewerbegebietes an der Fuggerstraße (Nr. 45, u.a. AVA mit zahlreichen Arbeitsplätzen) wird durch die neue Linie 30 aufgehoben, welche ihren Endpunkt an der Fuggerstraße haben wird. Das Gewerbegebiet Industriestraße (G) wird nach dem neuen Konzept durch die Linie 30 von der Rheinallee aus peripher erschlossen.

Die Nachfrage im Wochenendhausgebiet Markengrund (Nr. 46) ist nur sehr schwer abzubilden und kann zusammen mit den Tagungseinrichtungen

Haus Neuland und Buntes Haus durch den Bürgerbus an den ÖPNV angebunden werden.

Im Stadtbezirk **Senne** kann durch die Linienführung der neuen Linie 117 die Erschließung im Bereich Sattlerweg (Nr. 40) verbessert werden. Die Gebiete Senner Hellweg (Nr. 38), Nordkampweg und Pferdekampweg (Nr. 39) liegen nördlich der B68 und können in stadtauswärtiger Richtung aufgrund fehlender Quermöglichkeiten nicht erreicht werden. Von einer einseitigen Verkehrsanbindung wird aufgrund der mangelnden Transparenz dieses Angebotes abgesehen.

Das Wohngebiet Okapiweg (Nr. 42), welches derzeit starke Erschließungs- und Bedienungslücken aufweist, wird durch die Linie 117 erschlossen. Für die Bereiche Narzissenweg und Krokusweg (Nr. 44) verbessert sich die Situation durch eine zusätzliche Haltestelle auf den Linien 80 und 94.

In **Brackwede** können Erschließungsmängel im Bereich Breedenstraße, Steinbreede (Nr. 47) durch die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle beseitigt werden.

Fazit

In der Haupt- und Normalverkehrszeit ist das Bielefelder Stadtgebiet derzeit bereits nahezu flächendeckend durch ein ÖPNV-Angebot in attraktiver Entfernung erschlossen. Die dennoch vorhandenen Erschließungslücken wurden im Rahmen der Konzeption auf Optimierungsmöglichkeiten hin untersucht.

- Für schlecht erschlossene Gebiete entlang der Hauptachsen wird die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen vorgeschlagen (schwerpunktmäßig in Jöllenbeck).
- Bei örtlich begrenzten Erschließungsmängeln werden Buslinien verlegt (Blackenfeld, Spindelstraße).
- Bei strukturellen Problemlagen werden neue Linienkonzepte erarbeitet (Bollstraße, Horstheider Weg).
- Erschließung in Randbereichen verbunden mit schwach nachgefragten Binnenverkehren münden in die Einrichtung von Bürgerbussen (Jöllenbeck und Sennestadt).
- Abseits der Hauptachsen gelegene, nicht wirtschaftlich durch Busangebote erschließbare Gebiete werden durch ALF-Verkehre bedient (Twellbachtal, Mönkebergstraße).

Durch dieses abgestufte Maßnahmenkonzept können zahlreiche Erschließungsdefizite abgemildert bzw. gelöst werden. Durch die Verlängerung der Stadtbahnlinien profitiert insbesondere das Gebiet Moenkamp.

Schwachverkehrszeit

Hinsichtlich der sozialen Sicherheit stellt die Erschließungsqualität in der Spätverkehrszeit einen sensiblen Bereich dar. Der Freizeitverkehr nimmt dabei einen großen und potenziell wachsenden Teil der Nachfrage ein.

In **Jöllennebeck** werden Erschließungsmängel in der SVZ entlang der Spenger-, Pödinghauser und Eickumer Straße durch die Konzeption von Spätverkehrs-Angeboten im Plus-Konzept in Richtung Enger und abgemildert. Bestehende Schwächen an der Beckendorfstraße, Barkholzstraße (Nr. 50) sowie Heidsieker Heide (Nr. 51) und Theeser Heide (Nr. 52) können durch die Einrichtung eines AST-Gebietes Jöllennebeck aufgefangen werden.

Der Stadtbezirk **Schildesche** weist im Bereich Apfelstraße/Hohes Feld (Nr. 53) Erschließungsmängel in der Schwachverkehrszeit auf. Diese werden durch ein erweitertes AST-Gebietes Schildesche aufgegriffen und beseitigt.

Der als Bezirkszentrum eingestufte Stadtteil Brake (Nr. 54) im Stadtbezirk **Heepen** weist in der Schwachverkehrszeit bislang eine weitgehend flächendeckende Versorgung mit AST-Verkehren auf. Der im Plus-Konzept vorgeschlagene Abendverkehr der Linie 51 zwischen Schildesche und Brake ergänzt das vorhandene, punktuell erschließende Fahrtenangebot des SPNV zu einem ausreichend bemessenen Angebot.

In den Stadtbezirken **Mitte, Stieghorst und Sennestadt** wird das bestehende Spätverkehrs-Angebot als ausreichend bewertet. Die schlecht erschlossenen Gebiete sind zum einen Industriegebiete (z.B. Potsdamer Straße (Nr. 59), Altenburger und Bielitzer Straße (Nr. 60), Eckendorfer Straße (Nr. 61), Industriestraße (Nr. 62)) oder Wohngebiete mit einem ÖPNV-Angebot in erreichbarer Nähe (z.B. Petristraße, Walkenweg (Nr. 56), Wertherstraße (Nr. 57) oder nördliche Osningstraße (Nr. 58)).

In **Dornberg** wird im Plus-Konzept eine bestehende AST-Zone teilweise durch eine Spätverkehrsverbindung der Linie 57 ersetzt, so dass im Bereich Babenhausen ein sehr gutes Abendverkehrsangebot erreicht wird.

Deutlich schlechter als im Tagesverkehr erschlossen sind die Gebiete Friedhofstraße, Am Flugplatz (Nr. 64), Bereiche von Windelsbleiche (Nr. 65) mit Streusiedlungen, das Wohngebiet am Okapiweg (Nr. 66) mit der JVA Senne sowie der nördliche Bereich von Windflöte (Nr. 67) im Stadtbezirk **Senne**. Hier ist die Ausdehnung ist die Ausdehnung einer erweiterten AST-Zone Senne zu begrüßen. Die starke Zersplitterung der Gebiete erschwert jedoch die Schaffung eines zusammenhängenden AST-Gebietes.

Im Stadtbezirk **Brackwede** bildet der Bereich Quelle (Nr. 70) einen Siedlungsschwerpunkt. Das Plus-Konzept sieht eine regelmäßige Linienverkehrserschließung durch die Linie 22 vor.

Fazit

Entlang der Hauptachsen bestehen bereits derzeit kaum Erschließungslücken in der Schwachverkehrszeit. Die flächige Bedienung wird in den Außenbereichen weiterhin durch AST-Angebote sichergestellt. Gezielt kann durch eine Ausweitung von AST-Zonen eine Verbesserung der Situation erreicht werden, so z.B. in Jöllennebeck, Senne oder Schildesche. In dichter besiedelten Gebieten wird die Umwandlung von AST-Zonen in Linienverkehre empfohlen, z.B. in Brake oder Quelle. Auf diese Weise können die noch bestehenden Erschließungsmängel in der Spätverkehrszeit deutlich abgemildert werden.

5.1.2 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität gibt die Fahrtenhäufigkeit des ÖPNV differenziert nach Raumtypen an und stellt damit ein wichtiges Kriterium für die Attraktivität des Systems ÖPNV dar. Anhand der Ergebnisse der Mängelanalyse wird das Linienkonzept zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Folgenden hinsichtlich der angebotenen Verbesserungen bewertet. Die Gliederung der Mängelanalyse (Kapitel 3.5.2) wurde dabei übernommen.

Fahrtenhäufigkeit von den Stadtbezirken in die Innenstadt

In Abbildung 3-16 wurde die Bedienungsqualität zwischen den Bezirkszentren und der Innenstadt dargestellt. Es konnten lediglich leichte Mängel in der Bedienungshäufigkeit zwischen den Bezirkszentren Brake bzw. Windelsbleiche und der Innenstadt festgestellt werden. Analog stellt die folgende Abbildung die Situation gemäß dem Linienkonzept des fortgeschriebenen Nahverkehrsplanes dar:

Abbildung 5-2: Bedienungsqualität zwischen Bezirkszentren und Innenstadt

Relation	Bedienungsqualität (Fahrzeugfolgezeit in Min.)		Bewertung
	Tagesverkehr Anforderung 10-Minuten-Takt	Abend/ Wochenende Anforderung: 30-Minuten-Takt	
Innenstadt – Jöllenbeck	10 (wechselnder Fahrweg)	ca. 30 (wechselnder Fahrweg)	erfüllt: Mehrere Linien überlagern sich im Bereich des Bezirkszentrums zur geforderten Taktichte.
Innenstadt – Schildesche	10	15	erfüllt: Das Angebot der Linie 1 ist hochwertiger als die Qualitätsvorgaben.
Innenstadt – Heepen	10	15-30	erfüllt: Das Angebot der Linien 21/22 und 25/26 entspricht den Qualitätsvorgaben.
Innenstadt – Brake	Basis-Konzept: 4-5 Fahrten mit Umstieg, SPNV ohne Umstieg	Basis-Konzept: 60 (SPNV), 15 (AST)	z.T. erfüllt: Die Überlagerung von Buslinien und SPNV erreicht in der HVZ gerade die Qualitätsanforderungen. In der SVZ werden die Vorgaben nur bedingt erreicht (AST).
	Plus-Konzept: 5 Fahrten mit Umstieg, SPNV ohne Umstieg	Plus-Konzept: 60 (SPNV), 60 (Linie 51)	erfüllt: Die Überlagerung von Buslinien und SPNV erreicht im Tages- wie im Abendverkehr gerade die Qualitätsvorgaben; ein erkennbarer Takt von SPNV und Bus kann jedoch nicht garantiert werden.
Innenstadt – Stieghorst	10	15	erfüllt: Das Angebot der Linien 3 und 10 ist hochwertiger als die Qualitätsvorgaben.
Innenstadt – Sennestadt	10	Basis-Konzept: 30 Plus-Konzept: 15	erfüllt: Das Angebot der Linie 135 entspricht den Qualitätsvorgaben.
Innenstadt – Windelsbleiche	5 Fahrten mit Umstieg (z.T. wechselnder Fahrweg)	60, Der SPNV stellt bedingt eine Ergänzung dar.	z.T. erfüllt: In der SVZ besteht nur ein 60-Min.-Takt.
Innenstadt – Brackwede	10	15	erfüllt: Das Angebot der Linie 1 ist hochwertiger als die Qualitätsvorgaben.

Die Bedienungsqualität kann in denen am Grenzwert liegenden Bereichen Brake und Windelsbleiche verbessert werden: **Brake** wird im Tagesverkehr durch die Linien 51 und 30 erschlossen und erhält damit insbesondere im Pluskonzept mehr Fahrtmöglichkeiten im Busverkehr als im heutigen Zustand. Dieses Angebot wird weiterhin durch Fahrten des SPNV überlagert. Eine Verbesserung im Spätverkehr kann durch die Einführung des in der Plus-Variante konzipierten Spätverkehrs-Angebotes durch die Linie 51 erreicht werden, welche das vorhandene SPNV-Angebot ergänzt.

In **Windelsbleiche** wird die bestehende Linie 94 (20-Min.-Takt) durch die Linie 117 (30-Min.-Takt) ergänzt, welche einen Anschluss an die Stadtbahn in Senne herstellt. Vorwiegend erhält die Linie 117 jedoch die Funktion, die Senner Ortsteile mit dem Bezirkszentrum Windelsbleiche zu verknüpfen. Im Abendverkehr wird der bestehende 60-Min.-Takt der Linie 94 – ergänzt durch einzelne Fahrten der Sennebahn mit sehr punktueller Erschließung – unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und der Einwohnerdichte des Bezirkszentrums Windelsbleiche als ausreichend eingestuft.

Fazit

In der Hauptverkehrszeit werden die Qualitätsvorgaben für die Fahrtenhäufigkeit zwischen den planerischen Versorgungszentren und der Innenstadt – z.T. durch Überlagerungen unterschiedlicher Linien – weitgehend erfüllt. Leichte Schwächen in der Angebotsqualität bleiben für Brake und Windelsbleiche im Spätverkehr bestehen.

Fahrtenshäufigkeit zwischen den Bezirkszentren untereinander

In Abbildung 3-10 wurde die Bedienungsqualität der benachbarten Bezirkszentren untereinander im Vergleich zu den angestrebten Qualitätsvorgaben gegenübergestellt. Die folgende Abbildung stellt die Situation gemäß dem Linienkonzept des fortgeschriebenen Nahverkehrsplanes dar.

Die angestrebte Bedienungsqualität zwischen Bezirkszentren wird im Tagesverkehr vor allem durch die neue Tangentiallinie 30 zwischen den Bezirkszentren im östlichen Stadtgebiet verbessert: Neben Sennestadt und Brackwede, Windelsbleiche und Brackwede sowie z.T. zwischen Jöllenbeck und Schildesche werden nun auch zwischen Stieghorst und Sennestadt sowie zwischen Stieghorst, Heepen und Brake Tangentialverbindungen in der gewünschten Qualität angeboten. Die Umsetzung der Plus-Variante auf der Linie 51 verbessert die Verbindung Schildesche – Brake.

Leicht beeinträchtigt wird durch das neue Konzept die Direktverbindung zwischen den Bezirkszentren Schildesche und Heepen, da die Linie 29 in Baumheide endet und die Linie 33 die Verbindung Heepen – Altenhagen – Milse übernimmt. Neben einer Umsteigemöglichkeit in Baumheide bestehen zusätzliche Verbindungen im 10-Minuten-Takt über das Hauptzentrum, so dass attraktive Alternativen bestehen.

Die Umsteigeverbindung zwischen Sennestadt und Windelsbleiche bleibt erhalten. Der bislang notwendige doppelte Umstieg in Senne und Brackwede Kirche wird durch eine Verbindung über die Linien 135 und 117 mit nur einmaligem Umstieg in Senne ergänzt. Der SPNV stellt aufgrund der Lage insbesondere des Sennestädter Bahnhofes nur bedingt eine Alternative dar. Dieses gilt ebenso für den Bahnhof Brackwede in der Verbindung nach Windelsbleiche.

Abbildung 5-3: Bedienungsqualität zwischen benachbarten Bezirkszentren

Relation	Bedienungsqualität (Fahrzeugfolgezeit in Min.)		Bewertung
	Tagesverkehr Anforderung: tangential 20-Minuten-Takt	Abend/ Wochenende Anforderung: Über Zentrum 30-Minuten-Takt	
			Qualitätsanforderung ...
Jöllenbeck – Schildesche	Basis-Konzept: < 30 direkt, 20 mit Umstieg Plus-Konzept: 3 Fahrten direkt, 3 mit Umstieg	60 direkt bzw. 60 über Hauptzentrum (sehr großer Umweg)	z.T. erfüllt: Die Leistung entspricht im Tagesverkehr – insbesondere im Plus-Konzept – weitgehend den Qualitätsvorgaben; im Abendverkehr sind die Vorgaben nicht erfüllt.
Schildesche – Heepen	30 bis Baumheide, 10 mit Umstieg	30 über Hauptzentrum	z.T. erfüllt: Die Leistung entspricht im Wesentlichen den Qualitätsvorgaben.
Schildesche – Brake	Basis-Konzept: 2-3 Fahrt. direkt, SPNV mit Umstieg	Basis-Konzept: 15 (AST) über Hauptzentrum; 60 (SPNV)	z.T. erfüllt: Die Tangentialverbindung ist in der HVZ ausreichend bedient, in der SVZ nur ein AST-Angebot.
	Plus-Konzept: 3 Fahrten direkt, SPNV mit Umst.	Plus-Konzept: 60 (Linie 51), 60 (SPNV)	erfüllt
Brake – Heepen	Basis-Konzept: 30 direkt, SPNV mit Umstieg	Basis-Konzept: 30 (AST) über Hauptzentrum; 60 (SPNV)	z.T. erfüllt: In der SVZ besteht nur ein nicht ausreichendes AST-Angebot.
	Plus-Konzept: 30 direkt, SPNV mit Umstieg	Plus-Konzept: 60 (Linie 51) über Zentrum, 60 (SPNV)	erfüllt
Heepen – Stieghorst	4 Fahrten direkt, 10-Min.-Takt mit Umstieg	30 über Hauptzentrum	erfüllt
Stieghorst – Sennestadt	3-4 Fahrten direkt, 10-Min.-Takt mit Umstieg	Basis-Konzept: 30 über Hauptzentrum Plus-Konzept: 15 über Zentrum	erfüllt
Sennestadt – Windelsbleiche	20 mit Umstieg (Vermeidung Parallelverkehr), 30 mit Umstieg	60 mit Umstieg, Der SPNV stellt bedingt eine Ergänzung dar.	z.T. erfüllt: Es besteht in der HVZ nur eine Umsteigeverbindung; im Abendverkehr nur ein 60-Min.-Takt.
Sennestadt – Brackwede	10	Basis-Konz.: 30 Plus-Konz.: 15	Erfüllt
Brackwede – Windelsbleiche	20	60, Der SPNV stellt bedingt eine Ergänzung dar.	z.T. erfüllt: Die Leistung entspricht im Tagesverkehr den Qualitätsvorgaben; im Abendverkehr nicht erfüllt.

Fazit

Die Qualitätsvorgaben für die tangentialen Verbindungen zwischen benachbarten Bezirkszentren können in der Hauptverkehrszeit nach dem derzeit bestehenden Netz nur für Relationen, die parallel zu den Hauptachsen verlaufen, erfüllt werden. Das überarbeitete Netzkonzept verbessert insbesondere die Verbindungen der Bezirkszentren im östlichen Stadtgebiet untereinander. Die Tangentiallinien werden zusätzlich durch Verbindungen mit einem Umstieg auf den Hauptachsen ergänzt.

Da im Spätverkehr alle 30 Minuten Verbindungen zwischen den Bezirkszentren mit Umstieg in der Innenstadt gefordert sind, bestehen hier nach wie vor Defizite entlang der im 60-Minuten-Takt befahrenen Achsen. Dies ist zwischen Sennestadt bzw. Brackwede und Windelsbleiche (der SPNV stellt hier nur bedingt eine Alternative dar) sowie zwischen Schildesche und Jöllenbeck der Fall. Brake wird nur bei Umsetzung der Plus-Variante für die Linie 51 durch die Überlagerung von SPNV und Busverkehr gemäß den Qualitätsvorgaben mit den Nachbarzentren verbunden.

Durch die Einführung der neuen Osttangente stellt sich die Verbindungsqualität der Bezirkszentren untereinander deutlich besser dar als derzeit. Die Umsetzung des Plus-Konzeptes für die Linie 51 bringt weitere Vorteile in der Verbindungsqualität und ist ergänzend zu betrachten.

Fahrtenhäufigkeit von den Verdichtungsgebieten bzw. vom Stadtrand ins nächste Versorgungszentrum sowie ins Hauptzentrum

Die einzelnen Verdichtungsgebiete in den Bielefelder Stadtteilen sind auch nach der neuen Konzeption durch differenzierte Taktdichten mit dem nächsten Versorgungszentrum verbunden.

Durch die Ausdehnung der Hauptachsen des Stadtbahnnetzes nach Theesen und Milse Ost profitieren weitere Bürger von häufigen, schnellen und umsteigefreien Verbindungen in die Innenstadt. Für die zwischen den Hauptachsen liegenden Gebiete stellen auch im fortgeschriebenen Netzkonzept Quartierbuslinien überwiegend im 30-Minuten-Takt eine Grundversorgung sicher. In der SVZ endet der Betrieb auf den ergänzenden Quartierbuslinien weiterhin zum Großteil gegen 20.00 Uhr. Die Qualitätsvorgaben (HVZ 20-Min.-Takt; SVZ 30-Min.-Takt) können damit insbesondere in der SVZ aus wirtschaftlichen Gründen nicht voll erfüllt werden.

Am Stadtrand abseits der Hauptachsen liegende Wohnsiedlungsbereiche werden im 30- oder 60-Minuten-Takt erschlossen und mit dem Bezirkszentrum oder direkt mit der Innenstadt verbunden. Hier fordern die Qualitätsstandards aus Kapitel 2.1.2 einen 30-Minuten-Takt in der HVZ sowie eine Bedienung durch alternative Bedienungsformen in der SVZ. Letztere werden gemäß den Vorschlägen im Kapitel Erschließungsqualität in den Stadtbezirken Jöllenbeck, Schildesche und Senne weiter ausgebaut.

Im Rahmen des Basis-Konzeptes bietet insbesondere die neu konzipierte Linie 117, welche die Senner Ortsteile miteinander und mit dem Bezirkszentrum Windelsbleiche verknüpft, eine Erhöhung der Bedienungsqualität im Stadtbezirk Senne. Eine Bündelung der Linien 87 und 95 im Bereich Ummeln/Heidekamp sorgt auch in diesem Bereich für eine Erhöhung der Fahrtenzahl, die Linie 119 verbindet Ummeln zusätzlich alle 30 Minuten mit

Brackwede. Weitere Bereiche, etwa die stadtrandnahen Siedlungsgebiete Lämershagen und Gräfinghagen profitieren durch eine verbesserte Bedienungsqualität von den neu eingerichteten Linien 30 und 36.

Das Plus-Konzept beinhaltet weitergehende Maßnahmen, u.a. eine dichtere Taktfolge auf den Linien 21/62 (mit verbesserter Bedienungsqualität für Großdornberg, Werther), 33 (Altenhagen, Milse), 51 (Grafenheide, Brake), 55 (Theeser Heide, Jöllenneck), 38 (Ubbedissen, Oerlinghausen, Dalbke), 369 (Spindelstraße, Oldentrup), 122 (Bethel), 350/351 (Brönninghausen, Bastertsiedlung) sowie ein Bürgerbussystem in Sennestadt, wodurch insbesondere Gebiete im innerstädtischen Verdichtungsbereich und am Stadtrand profitieren. Durch die im Plus-Konzept vorgeschlagenen Angebotsausweitungen auf der Linie 80 profitieren ebenfalls die stadtrandnahen Bereiche von Windflöte bzw. das Verdichtungsgebiet Okapiweg. Das Plus-Konzept sieht zudem die Einführung einer zusätzlichen Quartierbuslinie 28 zu den Linien 27 und 59 vor, welche im 30-Min.-Takt das vorhandene Angebot im Verdichtungsgebiet Horstheider Weg zwischen den Hauptachsen verstärkt.

Fazit

Am deutlichsten profitieren die Siedlungsgebiete in Theesen und Milse Ost hinsichtlich der Bedienungsqualität vom Anschluss an das Stadtbahnnetz. Die Qualitätsstandards für die Anbindung der Gebietskategorien sonstiges Verdichtungsgebiet und Stadtrand können abseits der Hauptachsen im Tages- wie im Spätverkehr auch nach Umsetzung des neuen Linienkonzeptes aus wirtschaftlichen Gründen nicht vollständig erfüllt werden. Die hier überwiegend als Ergänzungslinien verkehrenden Quartierbusse fahren gemessen an den Vorgaben zu selten und meist nur bis gegen 20.00 Uhr. Dennoch werden bereits in der Basis-Variante Verbesserungen für stadtrandnahe Gebiete insbesondere in Senne und Ummeln konzipiert. Noch deutlich positivere Entwicklungsmöglichkeiten des Angebotes werden in der Plus-Variante aufgezeigt.

Regionalverkehr

Die Verbindungen im Regionalverkehr entsprechen in Bezug auf die Mittelzentren Gütersloh, Halle, Herford, Lage und Bad Salzuflen im Tagesverkehr bereits weitgehend den Qualitätsanforderungen (Verbindungen mindestens alle 30 Minuten mit der Bielefelder Innenstadt). Die direkten Verbindungen zu den benachbarten Bezirkszentren werden durch Umsteigeverbindungen ergänzt, so dass die Qualitätsvorgaben eingehalten werden.

Gemäß der fortgeschriebenen Netzkonzeption werden im Tagesverkehr für Schloß Holte (im Basis-Konzept) und Verl (enthalten im Plus-Konzept) Busverbindungen im 60-Minuten-Takt vorgesehen. Neben der optimierten Bedienungsqualität des Bielefelder Zentrums wird damit auch die Verbindungshäufigkeit zu den benachbarten Bezirkszentren erhöht.

Bereits im Basis-Konzept enthalten ist die Direktverbindung Sieker – Oerlinghausen über den Lipper Hellweg im Stundentakt. Durch die Nutzung dieses direkten Weges entsteht ein ergänzendes Angebot, Oerlinghausen und der Bielefelder Osten rücken im ÖPNV zeitlich enger zusammen.

Für die Verbindung nach Werther sieht das Plus-Konzept im Tagesverkehr eine Verdichtung des bestehenden 30-Minuten-Taktes in Richtung Innenstadt auf einen 20-Minuten-Takt vor. Ebenfalls aufgewertet werden im Plus-Konzept die Verbindungen Stieghorst – Oerlinghausen, Oerlinghausen – Sennestadt und Stieghorst – Asemissen. Die Linie 116 wird im Plus-Konzept zum Bahnhof Steinhagen, Bielefelder Straße verlängert und ergänzt so das Angebot zwischen den beiden Nachbarkommunen.

Die gute Bedienungsqualität im Tagesverkehr zwischen Jöllenbeck und Enger bzw. Spenge wird im Plus-Konzept im Spätverkehr bis gegen 0.30 Uhr weitergeführt: Die Linie 54 wird in diesem Konzept stündlich bis Enger, die Linie 155 stündlich bis Spenge geführt.

Fazit

Im Regionalverkehr können durch die neue Basis-Konzeption insbesondere die Defizite in der Bedienungsqualität zwischen Bielefeld und Schloß Holte abgemildert werden, das Angebot aus Richtung Oerlinghausen wird durch eine schnelle Direktverbindung in den Bielefelder Osten ergänzt. Im Spätverkehr werden insbesondere die tagsüber bereits guten Verbindungen nach Enger und Spenge aufgewertet.

Die Plus-Konzeption beinhaltet mit der Verdichtung des Fahrtenangebotes zwischen Bielefeld und Werther weitere Verbesserungen im Nachbarortsverkehr. Erstrebenswert ist insbesondere auch eine höhere Bedienungsqualität zwischen Bielefeld und Verl.

5.1.3 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität beinhaltet die Anzahl der Umsteigevorgänge und die durchschnittliche Luftliniengeschwindigkeit auf dem Weg zwischen Quelle und Ziel der Fahrt. Sie stellt damit wie die Bedienungsqualität ein wichtiges Qualitätskriterium für die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes dar. Wie in den vorherigen Punkten orientiert sich auch hier der methodische Aufbau am entsprechenden Kapitel 3.5.3 in der Mängelanalyse.

Verbindung zwischen Bezirkszentren und der Innenstadt

Verbindungen zwischen Bezirkszentren und der Innenstadt sollen gemäß den Qualitätsvorgaben aus Kapitel 2.1.3 umsteigefrei sein, ein Umstieg zwischen Bus und Stadtbahn ist zulässig. Hier konnten bereits für das bestehende Angebot keine Mängel festgestellt werden. Die folgende Abbildung stellt die Situation für das fortgeschriebene Netzkonzept dar:

Abbildung 5-4: Verbindungsqualität zw. Bezirkszentren und Innenstadt

Relation	Verbindungsqualität (Zahl der Umstiege) geforderte Qualität: umsteigefrei	Bewertung Qualitätsanforderung ...
Innenstadt – Jöllenbeck	1 (Vermeidung von Parallelverkehr)	erfüllt
Innenstadt – Schildesche	direkt	erfüllt
Innenstadt – Heepen	direkt	erfüllt
Innenstadt – Brake	direkt (SPNV); 1 (Vermeidung von Parallelverkehr)	erfüllt
Innenstadt – Stieghorst	direkt	erfüllt
Innenstadt – Sennestadt	1 (Vermeidung von Parallelverkehr)	erfüllt
Innenstadt – Windelsbleiche	1 (Vermeidung von Parallelverkehr)	erfüllt
Innenstadt – Brackwede	direkt	erfüllt

Fazit

Die in den Qualitätsstandards geforderte Direktverbindung zwischen den Bezirkszentren und der Innenstadt wird – unter Berücksichtigung eines zulässigen Umstieges zwischen Bus und Stadtbahn zur Vermeidung von Parallelverkehren – ausnahmslos erfüllt. Weiterhin löst die neue Liniennetzkonzeption bereits in der Basis-Variante auch Detailprobleme in der Verbindungsqualität etwa zwischen Frordissen, Dingerdissen und dem Stadtzentrum.

Verbindungen zwischen benachbarten Bezirkszentren

Zwischen benachbarten Bezirkszentren ist gemäß den Qualitätsstandards maximal ein Umstieg zulässig, zur Vermeidung von Parallelverkehren dürfen damit insgesamt zwei Umstiege nicht überschritten werden. In der folgenden Abbildung sind jeweils die umsteigeärmsten Verbindungen aufgeführt. Diese Verbindungen sind aufgrund des z.T. geringen Fahrtenangebotes für den Fahrgast nicht zu jeder Zeit ohne Wartezeiten nutzbar. In diesem Fall liegt eine unzureichende Bedienungsqualität vor.

Abbildung 5-4: Verbindungsqualität zw. benachbarten Bezirkszentren

Relation	Verbindungsqualität (Umstiege) geforderte Qualität: max. 1 Umstieg	Bewertung Qualitätsanforderung ...
Jöllenbeck – Schildesche	direkt	erfüllt
Schildesche – Heepen	1 Umstieg	erfüllt
Schildesche – Brake	direkt	erfüllt
Brake – Heepen	direkt	erfüllt
Heepen – Stieghorst	direkt	erfüllt
Stieghorst – Sennestadt	direkt	erfüllt
Sennestadt – Windelsbleiche	1 Umstieg; 2 Umstiege (Vermeidung von Parallelverkehr)	erfüllt
Sennestadt – Brackwede	1 Umstieg (Vermeidung von Parallelverkehr)	erfüllt
Windelsbleiche – Brackwede	direkt	erfüllt

Die Bezirkszentren Stieghorst und Sennestadt werden durch die neue Osttangente erstmals direkt miteinander verbunden. Durch die Neukonzeption des Netzes im Norden entsteht jedoch ein Umstieg zwischen den Bezirkszentren Schildesche und Heepen, welche zuvor eine umsteigefreie Verbindung besaßen.

Fazit

Die in den Qualitätsstandards geforderte Verbindungsqualität zwischen benachbarten Bezirkszentren wird – unter Berücksichtigung eines zulässigen Umstieges zwischen Bus und Stadtbahn zur Vermeidung von Parallelverkehren – erfüllt.

Verbindungen zwischen Verdichtungsgebieten und Hauptzentrum bzw. zugehörigem Bezirkszentrum

Zwischen Verdichtungsgebieten und dem Haupt- bzw. Bezirkszentrum ist gemäß den Qualitätsvorgaben eine Direktverbindung anzubieten, zwischen Gebieten der Kategorie Stadtrand und dem nächsten Versorgungszentrum darf maximal ein Umstieg erfolgen.

Unter Berücksichtigung eines zusätzlichen Umstieges zur Vermeidung von Parallelverkehren sind die Verdichtungsgebiete und die gering verdichteten Gebiete am Stadtrand überwiegend in der vorgegebenen Qualität an die Innenstadt angeschlossen.

Das Gebiet Auf dem Busch/östliche Oldentruper Straße kann durch die Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Friedrich-Ebert-Straße am Jahnplatz direkt mit der Linie 369 an die Innenstadt angebunden werden. Stieghorst kann aus Richtung Frordissen durch die neue Konzeption umsteigefrei mit der Linie 138 erreicht werden.

Durch die Maßnahmen zur Verlängerung der Stadtbahnlinien 2 und 3 nach Milse Ost bzw. Theesen können weitere Bereiche umsteigefrei an die Innenstadt angebunden werden.

Positive Wirkungen auf die Erreichbarkeit des nächsten Versorgungszentrums entfaltet insbesondere auch die Linie 117, welche die Senner Siedlungsgebiete direkt mit dem Bezirkszentrum Windelsbleiche verbindet. Die Linien 30 und 33 stellen die Verbindung der nordöstlichen Siedlungsgebiete mit den Bezirkszentren Heepen und Brake sicher. Auch das Siedlungsgebiet Theeser Heide profitiert durch eine verbesserte Verbindung nach Schildesche über die Linie 55.

Es besteht weiterhin eine Umsteigenotwendigkeit für die Bewohner von Schröttinghausen zum nächsten Versorgungszentrum: nach Schildesche mit Umstieg in Babenhausen Süd oder über Großdornberg bzw. Lohmannshof (Anschluss an die Stadtbahnlinie 4) direkt zur Innenstadt.

Damit werden die Qualitätsvorgaben für die Verbindungsqualität zum Hauptzentrum bzw. zum nächsten Versorgungszentrum überwiegend erfüllt.

Fazit

Die umsteigefreie Erreichbarkeit des nächsten Versorgungszentrums bzw. der Innenstadt ist – unter Berücksichtigung eines zulässigen Umstieges zur Vermeidung von Parallelverkehr – überwiegend gewährleistet. Aus den Bereichen Theesen, Milse Ost und Frordissen/Dingerdissen können durch die neue Konzeption umsteigefreie Verbindungen zum Jahnplatz gewährleistet werden, Frordissen wird zusätzlich umsteigefrei mit dem Bezirkszentrum Stieghorst verknüpft. Die neu konzipierten Linien 117, 30 und 33 verbinden die Bezirkszentren Brake, Heepen und Windelsbleiche direkter als zuvor mit den zugehörigen Siedlungsgebieten.

Luftliniengeschwindigkeiten und Fahrzeiten

Neben den Umsteigenotwendigkeiten sind die Luftliniengeschwindigkeiten ein wichtiges Kriterium für die Direktheit der vorliegenden Verbindungsqualität.

Vom Zentrum entfernte Stadtteile wie Schröttinghausen, Jöllenbeck, Altenhagen, Sennestadt und Senne weisen weiterhin eine überdurchschnittliche Reisezeiten zum Hauptzentrum auf, welche durch die neue Netzkonzeption nicht kompensiert werden kann.

Der Bereich Frordissen ist durch das neue Konzept für die Linie 138 nun mit dem zugehörigen Bezirkszentrum Stieghorst verbunden. Aus dem Bereich Niederdornberg/Schröttinghausen bestehen dagegen aufgrund der großen Entfernung zum Hauptzentrum weit überdurchschnittliche Fahrzeiten zum nächsten Versorgungsschwerpunkt.

Als eine Maßnahme zur weiteren Reduktion der Reisezeiten wird wiederholt eine verbesserte Abstimmung zwischen ÖPNV und SPNV vorgeschlagen, um die flächige Erschließungswirkung des Busverkehrs mit der schnellen Verbindung durch den SPNV zu kombinieren. In beiden Systemen bestehen jedoch zahlreiche Abhängigkeiten und Restriktionen, die eine enge fahrplanmäßige Abstimmung der in unterschiedlichen Netzzusammenhängen eingebundenen Verkehrsträger erschweren. Zur Verbesserung der Anschlüsse zwischen Busverkehr und SPNV ist im neuen Konzept vorgesehen, die Verknüpfung in Sennestadt, an den Haltepunkten Wächterstraße und Ubbedissen sowie am Bahnhof Oerlinghausen zumindest auf Netzebene herzustellen. Eine fahrplangenauere Abstimmung kann jedoch hier ebenso wenig garantiert werden wie in Brake oder am Bahnhof Steinhagen, Bielefelder Straße.

Zur Steigerung der Reisegeschwindigkeiten ist die konsequente Fortführung der ÖPNV-Beschleunigung ein wesentlicher Faktor. Für den Busverkehr sind neben einem ausreichend bemessenen und schadensfreien Straßenzustand generell Beschleunigungen von Lichtsignalanlagen, die Einrichtung von Busspuren bzw. -schleusen sowie der Bau von Buskaps von Bedeutung. Im Stadtbahnbereich stellen Lichtsignalbeschleunigungen sowie die Optimierung der Trassierung bzw. eine ausreichende Instandhaltung die wichtigsten Maßnahmen dar.

Fazit

Der Anteil direkter Verbindungen als ein wesentliches Qualitätsmerkmal des ÖPNV steigt mit der Umsetzung des neuen Netzkonzeptes. Hierzu leisten die Verlängerungen des Stadtbahnnetzes nach Theesen und Milse Ost bereits einen wichtigen Beitrag. Zusätzlich ist die konsequente Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im innerstädtischen ÖPNV zur Gewährleistung ausreichend schneller und attraktiver Verbindungen erforderlich, da die Fahrzeiten zum Großteil von der vorhandenen Infrastruktur abhängen.

Durch eine verbesserte Abstimmung zwischen innerstädtischem ÖPNV und dem regionalen SPNV können schnelle Verbindungen auch von den an Schienenwegen gelegenen Außenbereichen der Stadt zum Zentrum geschaffen werden. Eine exakte fahrplanmäßige Abstimmung kann aufgrund unterschiedlicher Restriktionen nicht immer garantiert werden.

5.1.4 Fahrzeugqualität

Das System der hochflurigen Stadtbahnwagen kombiniert mit Hochbahnsteigen ist in Bielefeld baulich manifestiert und grundsätzlich als barrierefrei zu bewerten. Aufgrund der zur Zeit an vielen Haltestellen und auch Verknüpfungspunkten noch nicht vorhandenen Hochbahnsteige bestehen hier weiterhin Verbesserungsmöglichkeiten.

Im Busnetz sind die Zielvorgaben bereits heute als erfüllt zu bewerten. Die Zukunft wird weitere Verbesserungen insbesondere hinsichtlich der Ausstattung der Fahrzeuge mit Klapprampen bringen.

Hinsichtlich der Emissionsanforderungen erfüllen die modernen Fahrzeuge mit CRT-Filtertechnik und schwefelfreiem Kraftstoff die Anforderungen der Abgas-Norm Euro 3. Im Zuge von Fahrzeug-Ersatzbeschaffungen wird der Anteil schadstoffarmer Busse weiter zunehmen, so dass hier keine Defizite hinsichtlich der Erfüllung der Qualitätsvorgaben zu erkennen sind. Das Thema Feinstaub kann durch die aktuelle öffentliche Diskussion u.U. Rückwirkungen auf den Fahrzeugeinsatz auf bestimmten Linien haben, so dass hier zukünftig Handlungsbedarf entstehen kann.

Fazit

Die in den Qualitätsstandards definierten Anforderungen an einen barrierefreien Ein- und Ausstieg sind im Stadtbahn- wie im Busnetz durch die eingesetzten Fahrzeuge erreichbar, weitere Infrastrukturmaßnahmen sind zur vollständigen Erfüllung der Anforderungen jedoch noch umzusetzen.

Hinsichtlich der Schadstoffemissionen werden die derzeitigen Anforderungen erreicht.

5.1.5 Stationsqualität

Im Busbereich sind bereits zahlreiche Haltestellen mit Buskapsteinen behindertengerecht und mit Schutzdächern fahrgastfreundlich ausgebaut worden. Die Konzeption sieht zur kontinuierlichen Verbesserung der Situation eine Fortführung dieses Infrastruktur-Ausbauprogramms vor. Die Konzeption macht insbesondere Vorschläge zur behindertengerechten Umgestaltung der Verknüpfungspunkte Hauptbahnhof, Jahnplatz und Bethel, wodurch zahlreiche Umsteiger profitieren werden.

Neben der Ausstattung ist eine günstige Lage der Haltestellen ein wichtiges Kriterium für die Nutzung des ÖPNV. Die Konzeption macht zahlreiche Vorschläge, um die Haltestellensituation lokal zu verbessern.

Hinsichtlich der Ausstattung von Stadtbahnhaltestellen wichtige fehlende Stationen in der Konzeption berücksichtigt. Für alle Stadtbahn-Neubaumaßnahmen ist die behindertengerechte und fahrgastfreundliche Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte vorgesehen.

Fazit

Im Stadtbahn- wie im Busnetz sind die angestrebten Qualitätsstandards bezogen auf den behindertengerechten Haltestellenausbau noch nicht vollständig erreicht, aufgrund des großen Investitionsvolumens ist die schwerpunktmäßige Berücksichtigung der zentralen Haltestellen und Verknüpfungspunkte zielführend. Hinsichtlich des angestrebten behindertengerechten Ausbaus der Bushaltestellen sind die von der Stadt erarbeiteten Prioritätenlisten zugrunde zu legen.

5.2 Wirtschaftliche Bewertung

Nach der Darstellung der verkehrlichen Bewertung erfolgt in diesem Kapitel eine wirtschaftliche Bewertung der Netzkonzeptionen. Vorgeschaltet ist eine generelle Einschätzung der Chancen und Risiken in der zukünftigen ÖPNV-Entwicklung. Es werden anschließend die geplanten Leistungs- und Nachfragesteigerungen und die damit verbundenen Kosten- und Erlöserwartungen beschrieben.

5.2.1 Potenziale und Risiken

Potenziale und Risiken der zukünftigen Entwicklung des ÖPNV in Bielefeld hängen von einer Vielzahl an unterschiedlichen Faktoren ab. Wesentliche Einflussgrößen sind die politisch gesetzten Faktoren, die wirtschaftliche und soziale Entwicklung sowie die Unsicherheiten in der demographischen Entwicklung. Insbesondere durch die Benzinpreise kann sich das Verhältnis in der Nutzung der Verkehrsmittel ändern.

Zu allererst sei darauf hingewiesen, dass viele der in aktuellen politischen Diskussionen genannten Maßnahmen Rückwirkungen auf die Nutzung des ÖPNV haben: Hier sind die zurückgehende Pendlerförderung, die veränderte Förderung des Eigenheimbaues, mögliche Erhöhungen im Renteneintrittsalter und veränderte Besteuerungen im Straßenverkehr zu nennen. Dazu kommen umweltpolitische Eingriffe, die ebenfalls Rückwirkungen auf die Nutzungshäufigkeit nach sich ziehen können.

Bezogen auf die **demographische Entwicklung** liegen Prognosen auf Basis fortgeschriebener Strukturdaten für Bielefeld vor, die bis 2015 von einem stärkeren Rückgang der Bevölkerung auf ca. 305.000 Einwohner ausgehen. Ebenso wird ein Rückgang der Schülerzahlen sowie der eingeschriebenen Studenten und Berufsschüler und ein weiterer Einbruch bei den Zahlen der Erwerbstätigen prognostiziert, wobei jedoch die Einpendlerströme aufgrund eines weiterhin unterstellten Zuzugs im Umland des Oberzentrums als relativ konstant eingestuft werden.

Auf Basis der Daten der letzten Jahre und der derzeitigen politischen Diskussion geht der Nahverkehrsplan bis 2010 aber von einer nahezu konstant bleibenden Einwohnerzahl für Bielefeld aus. Die Wanderungsverluste durch den Wegzug junger Familien im direkten Umland schwächten sich in den letzten Jahren bereits ab, der Zuzug von Einwohnern ins Oberzentrum kann die Einwohnerverluste derzeit noch ausgleichen.

Die Entwicklung der Anzahl der Erwerbstätigen in Bielefeld kann aufgrund ihrer Abhängigkeit von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung nur schwer abgeschätzt werden. Bielefeld als Oberzentrum wird seine Bedeutung als wichtigster Wirtschaftsstandort in der Region voraussichtlich halten können, so dass für den Zeitraum der Fortschreibung nicht von einem vehementen weiteren Verlust an Arbeitsstätten auszugehen ist. Auch die Studierendenzahlen an den Bielefelder Hochschulen können durch Maßnahmen zur Stärkung des in Deutschland unterdurchschnittlichen Anteils an Akademikern überkompensiert werden.

Weitere Einflussfaktoren für den ÖPNV sind die **siedlungsstrukturelle Entwicklung** sowie die allgemeinen **sozialen** und **wirtschaftlichen** und **umweltpolitischen Rahmenbedingungen**. Hier sind insbesondere die Einflüsse der Einkommensentwicklungen und der Kosten für die Privat-

haushalte zu nennen. Die Tendenz zum Wohnen im ländlichen Umfeld wird als rückläufig prognostiziert – die Menschen leben verstärkt wieder im urbanen Raum, was insbesondere durch eine älter werdende Gesellschaft gestützt wird. Gefestigt wird dieser Trend weiterhin durch die steigenden Kosten für Heizenergie und Treibstoff. Da diese Entwicklungen jedoch nicht hinreichend genau vorhersagbar sind und die Kosten nur einen Faktor von vielen bei der Verkehrsmittelwahl darstellen, wird dieser Aspekt bei der Modellierung der veränderten Verkehrsnachfrage ausgeklammert.

Weitere Änderungen in der ÖPNV-Nachfrage können sich durch umwelt- oder fiskalpolitische Steuerungen im Straßenverkehr ergeben, die im Zusammenhang mit dem Schadstoffausstoß, der Lärm- oder Feinstaubbelastung stehen sowie mögliche Maut- oder Vignetteeinnahmen vorsehen. Für den ÖPNV bieten alle diese Entwicklungen Chancen hinsichtlich einer positiven Nachfrageentwicklung, welche die zu erwartenden Risiken aufgrund der sinkenden Einwohnerzahlen kompensieren können.

Fazit

Da die demografischen Prognosen eher auf eine schwächere, dagegen die Einschätzung der wirtschafts-, sozial- und umweltpolitischen Einflüsse eher auf eine stärkere Nutzung des ÖPNV hinweisen, ist eine sichere längerfristige Prognose derzeit schwer möglich. Aufgrund der festgestellten Unsicherheiten hinsichtlich der mittelfristigen Entwicklung werden die Analyse- wie die Prognosefälle der kurzfristigen Nachfrageentwicklung mit Zielhorizont 2010 auf Basis der Strukturdaten für 2004 berechnet.

5.2.2 Leistungsentwicklung und Nachfrageentwicklung

Im Rahmen des Kapitels Leistungsentwicklung wird das fahrplanmäßige Angebot im Bereich der Stadt Bielefeld für die beiden Prognosefälle Basis und Plus ermittelt und mit dem fahrplanmäßigen Angebot des Jahres 2004/05 verglichen.

Der **Prognosefall Basis** beinhaltet im Stadtbahnbereich die Verlängerungen der Linie 2 nach Milse Ost und der Linie 3 bis Theesen, was einer Ausweitung der Verkehrsleistungen im Stadtbahnbereich von ca. 8% entspricht.

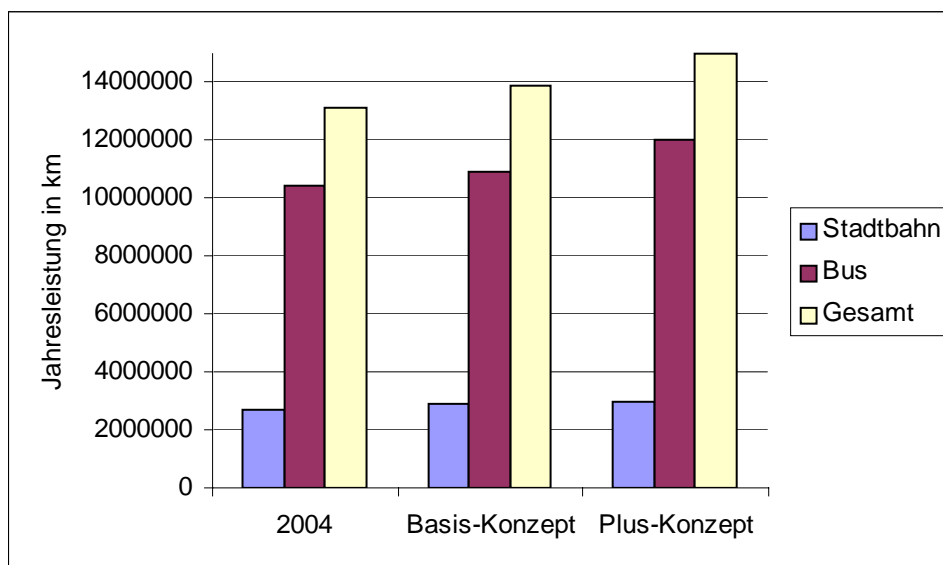
Das Angebot an Busleistungen wird insbesondere durch die neue Tangentiallinie 30 (Brake – Heepen – Stieghorst – Sennestadt) und die neuen Linien 36 (Sieker – Oerlinghausen) und 117 (Senne – Windelsbleiche – Brackwede) ausgeweitet. Weitere Bereiche mit erweitertem Leistungsangebot sind insbesondere Ummeln, Bethel (Quellenhofweg), Heideblümchen/Schloß Holte sowie Ubbedissen.

Die vorgesehenen Verlagerungen gegenüber dem bestehenden Liniennetz führen im Konzept Basis insgesamt zu einer Mehrleistung im Bussektor von ca. 5% Nutzwagenkilometern.

Der **Prognosefall Plus** sieht neben den Maßnahmen des Basis-Konzeptes zusätzlich weitergehende Taktverdichtungen im Stadtbahnbereich vor: Auf allen Linien ist im Abend- und Wochenendverkehr bis Betriebsende ein 15-Min-Takt vorgegeben. Dieses führt zu einer Mehrleistung im Stadtbahnbereich von annähernd 11% gegenüber der heutigen Leistung.

Das Angebot im Busbereich sieht vor allem Taktverdichtungen auf den regionalen Relationen nach Werther, Steinhagen, Verl, Leopoldshöhe/Bad Salzuflen und Oerlinghausen vor. Dazu kommt die Einführung von Spätverkehrsangeboten nach Spenge und Enger sowie Leopoldshöhe. Weiterhin sieht das Plus-Konzept die konsequente Bedienung der Wohngebiete Kamphof und Horstheider Weg durch die zusätzliche Quartierbuslinie 28 vor und eine verstärkte Bedienung des Bethelbusses vor. Die Mehrleistungen im gesamten Netz summieren sich gegenüber dem heutigen Angebot auf ca. 15%.

Abbildung 5-5: Jahreskilometerleistung Stadtbahn und Bus



Nachfrageentwicklung bei Umsetzung des Basis-Konzeptes

Die folgenden Annahmen beruhen auf einer Modellierung der ÖPNV-Nachfrage für Bielefelder Stadtgebiet. Es wird insgesamt eine Fahrgaststeigerung von 11% errechnet. Neben der Wirkung auf den in der Konzeption direkt verbesserten Linien sind dafür auch die „Netzeffekte“ verantwortlich. Die Verbesserungen im Angebot strahlen auf weitere Linien aus, die von Umsteigern mitbenutzt werden. Auch ansonsten unveränderte Stadtbahnlinien und Buslinien profitieren somit im Verhältnis zu ihrer Nachfrage von den positiven Wirkungen der Neukonzeption.

Im Einzelnen sind die bedeutendsten Effekte durch die Verlängerungen der Stadtbahnlinie 2 nach **Milse Ost** (ca. 3.000 zusätzliche Fahrgäste je Werktag) und 3 nach **Theesen** (ca. 3.500 zusätzliche Fahrgäste je Werktag) zu verzeichnen. Dabei entfaltet die Stadtbahnlinie nach Theesen zusätzlich positive Rückwirkungen auf das gesamte Busnetz in Richtung Jöllenbeck: Die Nachfrage auf den Linien 54 und 56 nimmt um etwa 600 Fahrgäste je Werktag zu, durch Netzeffekte steigt darüber hinaus die Nachfrage auf der Linie 155 um etwa 250 Personen je Werktag. Die neue Führung der Linien 55 (über Horstheider Weg) führt zu Verlagerungen der Nachfrage von der Theesener Straße zum Horstheider Weg. Zwischen Schildesche und Baumheide sind Änderungen der Verkehrsströme aufgrund der gebrochenen Querverbindung nach Heepen deutlich sichtbar, die

Fahrgastzahl zwischen Schildesche und Baumheide sinkt um 300 Personen je Werktag.

Im Bereich **Brake/Milse** finden vor allem Verlagerungen von Fahrgästen auf die neue Tangentiallinie 30 statt, welche die zentralen Siedlungsbereiche des Stadtbezirks Heepen schnell miteinander verbindet. Auf dieser Linie werden über 1000 bis 1400 Fahrgäste zwischen Brake, Milse und Baumheide erwartet. Auch im weiteren Verlauf der Linie 30 sind Nachfragesteigerungen gegenüber den heute dort verkehrenden Linien zu erwarten, es werden etwa 900 bis 2000 zusätzliche Fahrgäste zwischen Heepen, Stieghorst und Sennestadt erwartet. Dies führt insbesondere im Bereich Hillegosser Straße/Heeperholz zu Verschiebungen innerhalb der Nachfrageströme. Die Rückwirkungen dieser bislang nicht vorhandenen Verbindung sind bis hin zur Linie 135 zwischen Sennestadt und Senne spürbar: Hier ist eine leichte Abnahme (ca. 4%) der Fahrgastzahlen um etwa 200 Personen zu erwarten, da verstärkt die Tangente über den Teutoburger Wald genutzt wird.

Die Linie 51 übernimmt nun eine schwächere Zubringerfunktion zur Stadtbahnlinie 1 in Schildesche. Im Korridor Schildesche – Brake kann durch die Führung der Linie 101 über Blackenfeld dennoch insgesamt ein Fahrgastzuwachs von ca. 200 Fahrgästen je Werktag verzeichnet werden. Aufgrund der Konzentration der Fahrgäste zwischen Brake, Milse und Heepen auf die Linie 30 sind im Abschnitt Altenhagen – Heepen (demnächst als Linie 33) Nachfrageverschiebungen von etwa 250 Fahrgästen im Querschnitt zu erwarten.

Die neue Linie 36 nach **Oerlinghausen** (Querverbindung über den Lipper Hellweg) führt zu einem Fahrgastzuwachs auf dem gesamten Lipper Hellweg (etwa 500 Fahrgäste zusätzlich) und auf der Linie 2. Da im Gegenzug auf den alternativen Fahrtrouten nach Oerlinghausen keine Rückgänge zu verzeichnen sind, ist hier vom Gewinn zusätzlicher Fahrgäste auszugehen.

Die Neuordnung des Liniennetzes im Bereich **Ubbedissen/Dingerdissen** zeigt insgesamt eine positive Wirkung: Die Linie 369 verzeichnet vor allem durch die Führung in der Spindelstraße insgesamt leichte Zuwächse. Die Linie 38/138 erzielt durch die Erschließung zusätzlicher Siedlungsgebiete im ausgeweiteten Linienvverlauf ebenfalls leichte Fahrgastgewinne.

Die Auswertung des Verkehrsmodells berücksichtigt eine nun veränderte Linienführung gemäß zweitem Zwischenbericht. Die Darstellung weicht deshalb etwas vom Liniennetz der Entwurfsfassung ab.

Im Bereich **Brackwede/Windelsbleiche** führt die neu konzipierte Linie 117 zu deutlichen Fahrgastgewinnen in Höhe von etwa 350 bis 500 Fahrgästen je Werktag zwischen Windelsbleiche, Windflöte, Schillingshof und Brackwede. Auch hier handelt es sich zum Großteil um neue Fahrgäste, da diese Tangentialverbindungen bislang nicht angeboten wurden und die benachbarten Linien 94 und 80 nur geringe Nachfragerückgänge in Höhe von insgesamt unter 200 Personen je Werktag zu verzeichnen haben. Zusätzlich bewirkt die Verdichtung der Linie 117 auf einen durchgehenden 30-Min-Takt zwischen Sieker und Brackwede eine positive Nachfrageentwicklung mit etwa 250 weiteren Fahrgästen auf diesem tangentialen Liniennetz.

Die bis **Schloß Holte** verlängerte Linie 35 führt zu Fahrgastgewinnen von bis zu 300 Personen je Werktag im südlichen Bereich der Linie bis Senne-

stadt. Durch den Tausch der Linienwege zwischen den Linien 35 und 37 sind Verlagerungen im Bereich der Bleicherfeldstraße und der Altmühlstraße zu erkennen. Im weiteren Verlauf der Linie 35 zwischen Sennestadt und Hillegossen gehen einige Fahrgäste auf die Linie 30 über, der gesamte Linienabschnitt gewinnt jedoch stark mit etwa 900 zusätzlichen Fahrgästen je Werktag.

Die Leistung der Linie 118 in Richtung **Ummeln** ist weitgehend in der neuen Linie 119 aufgegangen, so dass hier Verlagerungen in den Nachfrageströmen sichtbar werden: Die Verluste im Bereich Südring/Gütersloher Straße (ca. 550 Fahrgäste) werden durch Fahrgast-Gewinne im Bereich des neuen Fahrweges über Südwestfeld (ca. 300 Fahrgäste) sowie über die Brockhagener Straße (ca. 600 Fahrgäste je Werktag durch die Bündelung der Linien 87 und 95) mehr als ausgeglichen.

Fahrgastverluste auf insgesamt geringem Niveau sind dagegen auf der Relation **Großdornberg - Schröttinghausen - Babenhausen Süd** aufgrund der Angebotsreduzierung zu verzeichnen.

Die Auswertung des Verkehrsmodells berücksichtigt eine nun veränderte Linienführung gemäß zweitem Zwischenbericht. Die Darstellung weicht deshalb etwas vom Linienkonzept der Entwurfsfassung ab.

Einen Überblick über die Nachfrageentwicklung im Vergleich zur heutigen Nachfrage gibt die Karte 31: Nachfrageänderung Angebotskonzept Basis, die Nachfrage im heutigen Netz ist aus Karte 30: Nachfrage auf dem Netz 2004 ersichtlich.

Entwicklung bei Umsetzung des Plus-Konzeptes

Bei einer Umsetzung des Plus-Konzeptes können gegenüber dem Basis-Konzept weitere Nachfragesteigerungen auf den zentralen Achsen erreicht werden. Im Einzelnen ist die Relation Bielefeld – Werther zu nennen, bei der sich die Verdichtung des Angebotes auf einen 20-Min-Takt in einer Erhöhung der Nachfrage um ca. 30% (etwa 700 Fahrgäste je Werktag) bemerkbar macht. Ähnliches lässt sich – allerdings auf deutlich geringerem Niveau – auch auf der Linie 350 in Richtung Bad Salzuflen beobachten (etwa 250 zusätzliche Fahrgäste, dies entspricht einem Fahrgastzuwachs von über 40%). Die Verdichtung des Angebotes der Linie 33 auf einen 30-Min-Takt zwischen Heepen und Milse erhöht das Fahrgastaufkommen im Linienabschnitt bis Altenhagen um etwa 250 Fahrgäste.

In anderen Bereichen, z.B. in Richtung Verl, Steinhagen oder Leopoldshöhe werden die prognostizierten Fahrgastzuwächse von jeweils unter 100 bis 150 zusätzlichen Fahrgästen je Werktag den Mehrleistungen nicht gerecht. Auch die ergänzende Buslinie 28 zwischen Jahnplatz, Kamphof und Babenhausen Süd, die das Fahrtenangebot der Linien 59 und 60 ausweitet, erreicht keine zusätzlichen Nachfragewerte. Dies ist mit den ausgeschöpften Potenzialen nahe an der Stadtbahn bzw. der bestehenden Quartierbuslinie 29 (heute 27) zu erklären. Aufgrund des in der Modellannahme gebrochenen Verkehrs zwischen Werther, Häger, Melle und dem Jahnplatz sind sogar Nachfragerückgänge zwischen Schröttinghausen und Babenhausen Süd erkennbar.

Insgesamt bleibt festzustellen, dass das Verhältnis von Mehrleistung und Fahrgastzuwachs für die Plus-Variante deutlich schlechter ausfällt als bei der Basis-Variante. Es ist im Rahmen der Umsetzung zu prüfen, inwieweit

einzelne Maßnahmen des Plus-Konzeptes – etwa die Taktverdichtung nach Werther oder die Einführung eines Spätverkehrs-Angebotes nach Spenge und Enger verwirklicht werden können.

Die Entwicklung der Nachfrage ist in Karte 32: Nachfrageänderung Angebotskonzept Plus dargestellt.

Fazit

Das status-quo-orientierte Angebotskonzept Basis sieht Leistungsausweitungen im Stadtbahnbereich von etwa 8% sowie im Busnetz von ca. 5% gegenüber dem Fahrplan 2004/05 vor. Diese Angebotsverbesserungen spiegeln sich auch auf der Nachfrageseite wider: Es wird eine Nachfragesteigerung von etwa 11% prognostiziert. Die bedeutendsten Effekte stellen sich durch die Verlängerungen der Stadtbahnlinien ein. Besondere positive Nachfrageeffekte können im Busnetz durch die neue Osttangente Linie 30, die Linie 36 nach Oerlinghausen sowie die Linie 117 in Brackwede erzielt werden. Die unverändert bleibenden Linien profitieren zusätzlich durch Netzeffekte.

Das Angebotskonzept Plus sieht weitergehende Angebotsverbesserungen vor: Im Stadtbahnverkehr wird eine Leistungssteigerung von ca. 11% erreicht. Beim Bus werden zusätzliche Quartierbusleistungen eingeführt und regionale Verbindungen gestärkt. Das Angebot an Busleistungen erreicht eine Mehrleistung von etwa 15% gegenüber dem Fahrplan 2004/05. Im Vergleich zum Basis-Konzept können zwar weitere Fahrgastzuwächse erreicht werden – insbesondere ist hier die verdichtete Relation Bielefeld – Werther zu nennen. Das Verhältnis von Fahrgastgewinnen zur Mehrleistung fällt jedoch ungünstiger aus als bei einer Umsetzung des Basis-Konzeptes.

5.2.3 Kosten- und Erlösrechnung

Die finanzielle Bewertung der Konzeptionen des Nahverkehrsplanes wird durch die Betrachtung der Kosten- und Erlösentwicklung möglich. Dabei werden sowohl die variablen kilometerabhängigen Kosten wie die festen Fahrzeugkosten auf Basis gutachterlich bestimmter durchschnittlicher Werte berücksichtigt. Sie werden zum Stand 2005 auf etwa 0,70 bis 1,00 € je Buskm und für Personalkosten auf 27 € je Stunde eingeschätzt. Fixkosten für die Fahrzeuge bewegen sich zwischen 38.000 und 42.000 € jährlich. Auf der Einnahmenseite sind Annahmen für durchschnittliche Entgelte je Fahrgast im Stadt- und Regionalverkehr getroffen worden, die sich im Rahmen von ca. 0,60 bis 0,75 € je Fahrgast bewegen.

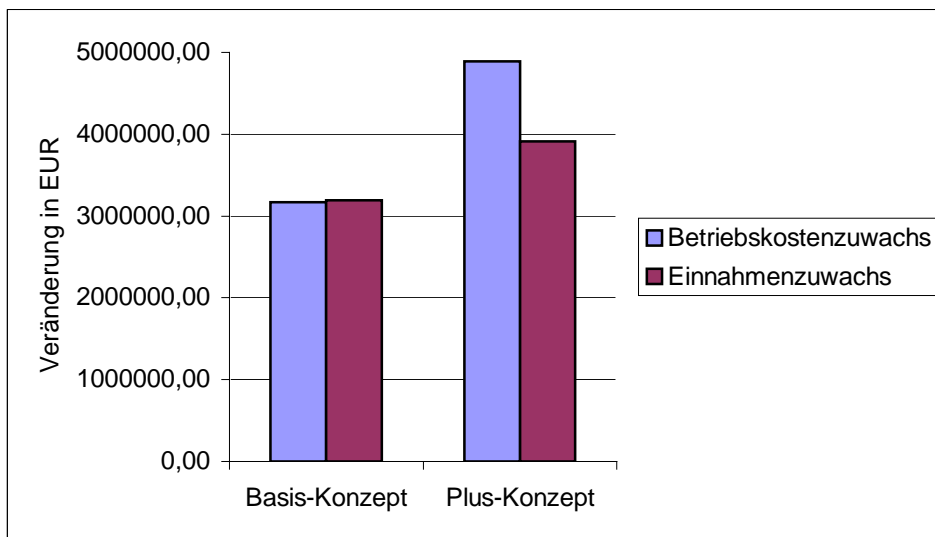
Derzeit werden in Bielefeld die Leistungen im ÖPNV ohne finanzielle Belastung für den Aufgabenträger eigenwirtschaftlich erbracht. In der Veränderungsbilanz für den ÖPNV in Bielefeld bleibt das Jahresergebnis bei einer Umsetzung des **Basis-Konzeptes** konstant. Es wird eine leichte Verbesserung des Ergebnisses um etwa 20.000,- € pro Jahr prognostiziert, was auf Grund der Modellunschärfen in etwa auf einen Ausgleich hindeutet. Die Kosten steigen um 3,17 Mio. €, die Einnahmen aus der Fahrgaststeigerung um 3,19 Mio. €.

Bei Umsetzung des **Plus-Konzeptes** steigen die Betriebskosten um 4,9 Mio. €, während auf der Einnahmenseite nur ein Plus von 3,9 Mio. € verbucht werden kann. Mit diesem Konzept entsteht also bei allen verkehrli-

chen Vorteilen ein ungünstigeres Verhältnis zwischen zusätzlichem finan-
ziellem Aufwand und erwartetem zusätzlichem Ertrag.

Insgesamt wird für beide Konzeptionen davon ausgegangen, dass die
Overheadkosten nicht anteilig steigen. Durch die Leistungsausweitung im
Rahmen des Basis-Konzeptes können im Gegenteil sogar höhere Kosten-
deckungsgrade erreicht werden.

Abbildung 5-6: Entwicklung der Betriebskosten und Einnahmen



Fazit

Mit einer Steigerung auf der Kosten- und Einnahmenseite von je etwa 3,2 Mio. € stellt das Angebotskonzept Basis eine umsetzbare Leistungssteigerung für das Bielefelder ÖPNV-Netz dar und wird zur Umsetzung empfohlen.

Bei Umsetzung der Plus-Variante steigen die zusätzlichen Kosten stärker als die zusätzlichen Einnahmen. Im Rahmen des Umsetzungskonzeptes ist daher zu prüfen, ob einzelne Maßnahmen des Plus-Konzeptes zur Umsetzung vorgeschlagen werden können.

6 Handlungsrahmen und Umsetzungskonzept

6.1 Handlungsrahmen- und empfehlung

Der Rat der Stadt Bielefeld hat sich am 27. Oktober 2005 für eine Betrauungsregelung im Rahmen der marktorientierten Direktvergabe ausgesprochen. Damit ist in den nächsten Jahren keine Notwendigkeit zur Ausschreibung von Linienleistungen durch den Aufgabenträger gegeben.

Für die Entscheidung über die umzusetzende Angebotskonzeption werden aufgrund der wirtschaftlichen Situation der Stadt Bielefeld stärker wirtschaftliche als verkehrliche Bewertungsmaßstäbe gewählt. Dies führt an Hand der in Kapitel 5.2.3 aufgeführten Ergebnisse zu der Empfehlung, das Netzkonzept „Basis“ aus Sicht des Aufgabenträgers umzusetzen.

Die Verkehrsunternehmen können eigenwirtschaftlich einzelne Maßnahmen aus dem „Pluskonzept“ umsetzen. Aus Sicht des Gutachters kommen hierfür abhängig von genaueren Untersuchungen vor allem die Taktverdichtung nach Werther und auf dem Bethelbus in Frage.

Vier Aspekte lenken die zeitliche Einordnung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes Bielefeld:

- die Dringlichkeit in der Behebung erkannter Mängel in der Erschließung, Bedienung oder Verbindung von Stadtgebieten,
- die zeitliche Einschätzung der Finanzierbarkeit und der Bereitstellung von Zuschussmitteln,
- die Schaffung der rechtlichen und baulichen Voraussetzungen für die Umsetzung von Linienführungen (beispielsweise für notwendige Endschleifen) und
- die Umsetzung von Stadtbahnbaumaßnahmen als Voraussetzung von Netzänderungen.

Besonders auf Grund des letzten Punktes müssen einige Elemente der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes noch um einige Jahre zurückgestellt werden: Die Umsetzung des Linienkonzeptes in Jöllenbeck ist mit der Verlängerung der Stadtbahn nach Theesen verbunden. Dagegen sind von der Verlängerung der Stadtbahn nach Milse Ost keine weiteren Umsetzungselemente abhängig. Lediglich die betriebskostenneutrale Führung der Buslinie 352 über die nördlichen Wohngebiete in Milse ist mit der Inbetriebnahme verknüpft.

Für weitere Stadtbahnvorhaben liegen zum Zeitpunkt dieser Fortschreibung noch keine detaillierten Planungen zu den Investitions- und den Betriebskosten sowie zur oftmals entscheidenden Gestaltung der begleitenden Busnetze vor. Die Stadtbahnverlängerung nach Hillegossen weist von allen längerfristigen Maßnahmen den weitesten Entwicklungsstand auf, kann aber in der mittelfristigen Umsetzungsplanung nicht aufgenommen werden, da die notwendigen Detailplanungen fehlen.

Fazit

In der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Bielefeld wird das „Angebotskonzept Basis“ zur Umsetzung empfohlen. Es wird unter Beachtung der baulichen, rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen – insbesondere des Stadtbahnausbaus – Schwachpunkte im Netz und im Angebot beseitigen.

6.2 Umsetzungskonzept

Die folgenden Ausführungen teilen die Maßnahmen des Nahverkehrsplanes in eine zeitliche Abfolge ein. Dabei sind kurzfristige Maßnahmen als innerhalb von zwei Jahren nach Beschlussfassung umsetzbar und mittelfristige Maßnahmen als innerhalb von fünf Jahren umsetzbar zu verstehen.

6.2.1 Kurzfristige Umsetzung

Diese Maßnahmen sind in den ersten beiden Jahren nach Beschluss der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes umsetzbar. Folgende Maßnahmenpakete werden empfohlen:

- Die Neuordnung des Liniennetzes in Brackwede/ Senne / Gadderbaum,
- Der Asttausch zwischen den Linien 35 und 37 in Sennestadt zur verbesserten Anbindung des Bahnhofes,
- Die Umsetzung des Liniennetzes zur verbesserten Erschließung in Ubedissen,
- Die Umsetzung des Angebotskonzeptes in Schröttinghausen,
- Die Maßnahmen im Zuge des Ausbaues der Detmolder Straße und
- Weiterer Haltestellenausbau im bestehenden Liniennetz.

6.2.2 Mittelfristige Umsetzung

Diese Maßnahmen sind drei bis fünf Jahre nach Beschluss der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes umzusetzen. Folgende Maßnahmenpakete werden empfohlen:

- Die Erweiterungen der Stadtbahn nach Theesen und Milse Ost und die Anpassung der jeweiligen Buslinien 54 bis 56 beziehungsweise 352.
- Die Einrichtung der Osttangente (Linie 30) zusammen mit der Neuordnung des Liniennetzes in Brake und Milse, die Einrichtung der Linie 36 nach Oerlinghausen und die Verlängerung der Linie 35 nach Schloß Holte,
- Die Neuordnung des innerstädtischen (Quartier-) Busnetzes mit der Neuverknüpfung der Linien 24, 27 und 29 inklusive der Erschließung der Spindelstraße
- Vorbereitende Planung für die längerfristig zu verfolgenden Stadtbahnausbauprojekte

In diesem oder dem folgenden Zeitraum sind auch die Elemente zu sehen, die zum Pluskonzept gehören, von den Verkehrsunternehmen aber auf eigene Initiative aufgegriffen werden können.

6.2.3 Längerfristige Umsetzung

Der Fortschreibungszeitraum dieses Nahverkehrsplanes umfaßt fünf Jahre. Sollten einzelne Maßnahmen aufgrund nicht beeinflussbarer Ursachen, zum Beispiel bei Verzögerungen in Planfeststellungsverfahren oder Grundstückskäufen, mittelfristig nicht umgesetzt worden sein, werden sie entsprechend weiterverfolgt. Für die Maßnahmen, die im Anschluss an den Fortschreibungszeitraum hinaus entwickelt werden, sei hier noch einmal auf die Empfehlungen zum längerfristigen Stadtbahnausbau verwiesen.

6.3 Investitions- und Wirtschaftsplan

An dieser Stelle werden die Investitionen und die wiederkehrend oder in einzelnen Jahren bereitzustellenden nicht-investiven Budgets beschrieben.

6.3.1 Investitionen

Die folgenden Abbildungen führen die Investitionen auf. Dabei wird zwischen den für die Umsetzung des Liniennetzes notwendigen und den aus den weiteren Qualitätsanforderungen resultierende Investitionen unterschieden. Die Zuschreibung der Eigenmittel Stadtbahn auf die Stadt und moBiel erfolgt nach der bislang geltenden rechtlichen Grundlage des Streckenabschnittes (Pachtstrecke / Strecke im Konzessionsvertrag)

Abbildung 6-1: Investitionsplan Liniennetz

Infrastruktur-Maßnahme	Für das NVP-Liniennetz unerlässliche Investitionen	Finanzierung		Eigenanteil in 1.000 €	
		Kosten in 1.000 €	vorsl. Förderung	Stadt	moBiel
Ausbau der Bielefelder Stadtbahn					
Verknüpfungspunkt Milse	Barrierefreier Ausbau und Ausbau P+R	3.200	90%		320
Verlängerung Linie 2 Milse Ost	Neuer Abschnitt mit zwei Haltestellen	7.000	85%		1.050
Neuordnung Liniennetz Brackwede/ Gadderbaum/ Senne					
Warendorfer Straße	LSA für Unterführung	80	75%	20	
Endstelle Quelle Alleestraße	Einrichtung	10	75%	3	
Endstelle Rosenhöhe	Einrichtung	10	75%	3	
Verknüpfungspunkt Bethel (Bus)	Einrichtung einer weiteren Wartepos.	10	75%	3	
Verbesserte Anbindung Sennestadt Bahnhof					
Sennestadt Bahnhof	Einrichtung von Bushaltestellen	60	75%	15	
Verbesserte Verbindungen im nördlichen/ östlichen Stadtgebiet					
Endstelle Brake	Einrichtung	10	75%	3	
Endstelle Fuggerstraße	Einrichtung	10	75%	3	
Am Blackenfeld	Straßenausbau	400	---	400	
Wappenstraße	freie Durchfahrt	10	---	10	
Neuordnung innerstädtisches Quartierbusnetz					
Spindelstraße/ Oststraße Spindelstr./ Otto-Brenner-Str.	Markierung, LSA, ECKAusrundung	30	---	30	
Haltestellenausbau Bus					
Verknüpfungspunkt Jahnplatz	Einrichtung von Bushaltestelle Nord	20	75%	5	
Haltestellen an neuen Buslinienwegen	Befestigung von ca. 8 Haltestellen	100	75%	25	
Summe		10.950		520	1.370

Bei Umsetzung der Stadtbahnverlängerung nach Theesen fallen zusätzlich 26 Mio. € Investitionskosten bei einem erwartbaren Fördersatz von 85% und einem städtischen Eigenanteil von 3,9 Mio. € an.

Bei der Angabe sind, wenn vorhanden, aktuelle Kostensätze eingeflossen. Bei vielen Positionen handelt es sich um Schätzungen auf Basis bekannter Mittelwerte bereits fertiggestellter Anlagen. Fahrzeuginvestitionen sind in den Betriebskostensteigerungen über jährliche Abschreibungen enthalten und deshalb nicht aufgeführt. Alle Werte sind Netto-Angaben.

Abbildung 6-2: Investitionsplan weitere Qualitätsanforderungen

Infrastruktur-Maßnahme	Für das NVP-Linienkonzept unerlässliche Investitionen	Finanzierung		Eigenanteil in 1.000 €	
		Kosten in 1.000 €	Vrsl. Förderung	Stadt	moBiel
Ausbau Verknüpfungspunkte Stadtbahn					
Verknüpfungspunkt Sieker	Barrierefreier Ausbau und Ausbau P+R	4.300	85%		645
Verknüpfungspunkte in Brackwede Normannenstr./Kirche	Behindertergerechter Umbau, 2 Hochbstg.	1.000	75%	250	
Ausbau Stadtbahnhaltestellen					
Haltestellen Mozartstraße, Prießallee und Ausbau Detmolder Straße	Barrierefreier Ausbau	1.300	90%		130
Haltest. Krankenhaus Mitte	Hochbahnsteig	600	85%		90
Haltest. Hartlager Weg	Hochbahnsteig	500	85%		75
Haltest. Sieker Mitte	Hochbahnsteig	500	85%		75
Haltest. Lange Straße	Hochbahnsteig	1.600*	85%	240	
Haltest. August-Schröder-Str	Hochbahnsteig	400	85%		60
Ausbau Verknüpfungspunkte Bus					
Verknüpfungspunkt Jahnplatz	Behindertergerechter Umbau Oberfläche	280**	75%	70	
Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof	Behindertergerechter Umbau Oberfläche	150	75%	38	
Verknüpfungspunkt Bethel	behinderterg. Umbau	40	75%	10	
Haltestelle Lohbreite	behinderterg. Umbau	40	75%	10	
Haltestelle Radrennbahn	behinderterg. Umbau	20	75%	5	
Haltestelle Jöllenbeck Dorf	behinderterg. Umbau	40	75%	10	
Hst. Dornberg Bezirksamt	Behinderterg. Umbau	50	75%	13	
Haltestelle Osningstraße	Einrichtung	40	75%	10	
Haltestelle Brake Bahnhof	Verbesserung	40	75%	10	
Endstelle Brackwede Bahnhof	Sozialgebäude	50	---	50	
Ausbau Haltestellen / Linienwege Bus					
Beschleunigung Brackwede	1 Neu- und 2 bestehende Anlagen	200	75%	50	
Ausstattung Bushaltestellen mit Wetterschutzdächern	Ausbau 20 Haltestellen	200	75%***	50***	
Haltestellen an bestehenden Buslinienwegen	Befestigung von ca. 8 Hst.	100	75%	25	
Summe		11.450		841	1.075

* Inklusive Straßenbau

** Eventuell Risiken durch Bindefristen bestehender Infrastruktur

*** Fakultativ Übernahme durch Werbepartner

6.3.2 Aufwandsentwicklung

Mit der Entscheidung für das Netzkonzept Basis sind für den Aufgabenträger bis auf die Förderung des Anruf-Sammel-Taxi-Verkehres unverändert keine Leistungen für die betriebliche Gewährleistung des Bielefelder ÖPNV verbunden, da die eigenwirtschaftliche Konzessionierung des ÖPNV erhalten bleiben kann.

Dem erhöhten Leistungsaufwand für die Instandhaltung zusätzlicher in der Verantwortung der Stadt Bielefeld befindlicher Stadtbahnstrecken stehen gegebenenfalls steigende Pachtzahlungen gegenüber.

Außerhalb des Investitionsaufwandes sind die Planungsvorläufe für zukünftige Stadtbahnmaßnahmen und auch für die weitere Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zu sehen. Nach letzten Regelungen sind dafür keine Förderungen erhältlich; der Aufgabenträger finanziert diese Leistungen aus seiner Pauschale oder Haushaltsmitteln des Amtes für Verkehr. Teilweise ist eine kooperative Beteiligung der Verkehrsunternehmen möglich, wenn diese ein eigenes Interesse beim Ausbau verfolgen. Die folgenden Zahlen berücksichtigen personelle Eigenleistungen des Aufgabenträgers. Aufgrund des schwer abschätzbaren Anteils der Vergabe und der Vertiefung der Gutachten können nur größere Margen angegeben werden.

Unter diese Planungsleistungen fallen:

- Die Vorbereitung der Planfeststellung der Stadtbahn Hillegossen mit ca. 0,6 bis 1,0 Mio. €
- Die Machbarkeitsstudien und vertiefenden Analysen zu den Stadtbahn-/Straßenbahnstrecken nach Sennestadt und nach Heepen mit jeweils etwa 0,3 bis 0,5 Mio. €
- Die nächste Fortschreibung („Nahverkehrsplan 3“) dieses Rahmenplanes mit etwa 0,15 Mio. €
- Erhebungen zum Mobilitätsverhalten der Bielefelder Bevölkerung, um die Datenlage für zukünftige Untersuchungen zu verbessern. Dafür sind 50.000 € anzusetzen. Die Teilnahme an republikweiten Erhebungen ist zu empfehlen, um die Vergleichbarkeit sicherzustellen.

Zusätzliche Kosten ergeben sich durch die Einführung eines gemeinsamen Qualitätsmanagementsystems, das dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen ein Instrumentarium zur Qualitätssicherung in die Hand gibt und zum Nachweis der angemessenen Bedienung im öffentlichen Nahverkehr dienen kann.

Auf Seiten des Aufgabenträgers handelt es sich um den einmaligen Entwicklungsaufwand bezüglich der Kundenzufriedenheitsanalyse, der Messmethoden sowie des QM-Handbuches. Die Durchführung der Zufriedenheitsanalyse durch ein Marktforschungsinstitut ist erstmalig und dann in der Folge alle zwei bis vier Jahre mit ca. 30.000 € zu veranschlagen. Die Häufigkeit kann durch den Aufgabenträger festgelegt werden.

Nach Einführung des QMS beläuft sich der Aufwand für die Pflege und Fortentwicklung des Systems auf etwa eine Viertelstelle (ca. 10 Stunden pro Woche), sofern der Aufgabenträger die Qualitätsmessungen durch Testkunden nicht selbst auf eigene Kosten durchführen möchte. Es besteht die Möglichkeit, den Verkehrsunternehmen die Messungen zu übertragen.

Die Aufwandsentwicklung bei den Verkehrsunternehmen gleicht sich wie beschrieben durch zu erwartende Einnahmen aus.

Anhang 1: Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Liniennetzplan 2004/2005 des VVOWL	8
Abbildung 1-2: Zielkonzept Stadtbahn des GVEP	11
Abbildung 1-3: Bevölkerung der Stadt Bielefeld 2003	13
Abbildung 1-4: Verteilung der Erwerbstätigen und Arbeitsplätze	15
Abbildung 1-5: Übersicht über konzessionierte Linien des ÖPNV	16
Abbildung 2-1: Anforderungsprofil Erschließungsqualität	19
Abbildung 2-2: Anforderungsprofil Bedienungsqualität in Bielefeld	19
Abbildung 2-3: Anforderungsprofil Bedienungsqualität Regionalverkehr	20
Abbildung 2-4: Anforderungsprofil Verbindungsqualität	21
Abbildung 2-5: Qualitätskreis für Dienstleistungen	24
Abbildung 2-6: Übersicht Qualitätsmerkmale und Qualitätskriterien	25
Abbildung 3-1: Einteilung des Verkehrsangebotes in Zeitschichten	28
Abbildung 3-2: Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV in Bielefeld	30
Abbildung 3-3: Verknüpfungspunkte ÖPNV/ SPNV in Bielefeld	31
Abbildung 3-4: Wichtige P+R- bzw. B+R-Plätze an Stadtbahnhaltestellen	32
Abbildung 3-5: Betriebsleistung der Verkehrsunternehmen	33
Abbildung 3-6: Stark frequentierte Haltestellen in Bielefeld	34
Abbildung 3-7: Gebiete mit Erschließungsmängeln in der HVZ	42
Abbildung 3-8: Gebiete mit Erschließungsmängeln im Tagesverkehr	43
Abbildung 3-9: Bedienungsqualität zw. Bezirkszentren und Innenstadt	47
Abbildung 3-10: Bedienungsqualität zw. benachbarten Bezirkszentren	48
Abbildung 3-11: Verbindungsqualität zw. Bezirkszentren und Innenstadt	51
Abbildung 3-12: Verbindungsqualität zw. benachbarten Bezirkszentren	52
Abbildung 4-1: Verknüpfungspunkte in Bielefeld	75
Abbildung 4-2: Stadtbahnhaltestellen, Neubau und Ausbau	78
Abbildung 4-3: Neue Haltestellen an bestehenden Linienwegen	81
Abbildung 4-4: Neue Haltestellen auf neuen Linienwegen	82
Abbildung 4-5: Informationseinrichtungen an Stadtbahnhaltestellen	87
Abbildung 4-6: Informationseinrichtungen an Bushaltestellen	87
Abbildung 5-1: Kurzübersicht über die im Text nicht näher erläuterten Bereiche mit leichten Erschließungsmängeln	90
Abbildung 5-2: Bedienungsqualität zwischen Bezirkszentren und Innenstadt	95
Abbildung 5-3: Bedienungsqualität zwischen benachbarten Bezirkszentren	97
Abbildung 5-4: Verbindungsqualität zw. Bezirkszentren und Innenstadt	101
Abbildung 5-5: Jahreskilometerleistung Stadtbahn und Bus	108
Abbildung 5-6: Entwicklung der Betriebskosten und Einnahmen	112
Abbildung 6-1: Investitionsplan Linienkonzept	115
Abbildung 6-2: Investitionsplan weitere Qualitätsanforderungen	116

Anhang 2: Tabellen

Tabelle 1: Auflistung der Linien in der Angebotskonzeption

Linie	Linienverlauf	Anmerkung	Angebotskonzept Basis			Angebotskonzept Plus*		
			HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
1	Senne - Jahnplatz - Schildesche		10	10	15			
2	Sieker - Jahnplatz - Milse – Milse-Ost	Verlängerung Milse – Milse-Ost	10	10	30			15
3	Stieghorst - Jahnplatz - Babenhausen Süd - Theesen	Verlängerung Babenhausen Süd - Theesen	10	10	15/30			15
4	Rathaus - Jahnplatz – Lohmannshof		10	10	15/30			15
10	Stieghorst - Jahnplatz – Lohmannshof		-	-	30			-
12	Sieker - Senne							
13	Sieker - Jahnplatz - Schildesche							
18	Sieker Mitte - Senne							
21	Heepen/Am Alten Bauhof – Hillegosser Str. - Lohbreite – Jahnplatz - Werther ZOB/Gesamtschule	Abstimmung mit Linie 62, im Plus-Konzept Werther-Gesamtschule stündlich	Heepen - JPL 20 JPL - Werther: 30 mit Linie 62	Heepen - JPL 20 JPL - Werther: 30 mit Linie 62	Heepen - JPL: 60	Heepen - JPL 20 JPL - Werther: 20 mit Linie 62	Heepen - JPL 20 JPL - Werther: 30 mit Linie 62	Heepen - JPL: 60
22	Heepen/Am Alten Bauhof - Potsdamer Str.- Lohbreite - Jahnplatz - Quelle Kupferheide	Heepen-Jahnplatz Taktüberlagerung mit Linie 21	20	20	Heepen - JPL: 60			Heepen - JPL: 60; JPL - Quelle: 60
24	Baderbach - Heeper Str. - Jahnplatz - Dornberger Str. - Kirchdornberg - Bezirksamt Dornberg		20	30	JPL - DOB 60			
25	Baumheide - Rabenhof - Ziegelstr. - Bleichstr. - W.-Bock-Str. - Jahnplatz - Schlosshofstr. - Am Brodhagen - Dürerstr.	10'-Takt abgestimmt mit Linie 26	20	20				
26	Alter Postweg - Hassebrock - Tieplatz - Heeper Str. - Ziegelstr. - Bleichstr. - W.-Bock-Str. - Jahnplatz - Schlosshofstr. - Am Brodhagen - Dürerstr.	10'-Takt abgestimmt mit Linie 25	20	20	30			
27	Sieker - O.-Brenner-Str. – Lohbreite - Bleichstr. - Jahnplatz - Wertherstr. - Weststr. – Siegfriedplatz	Midibus	30	30				
28	Babenhausen Süd - Horstheider Weg - Sudbrackstr. - Schildescher Str. - A.-Bebel-Str. – Jahnplatz	Neue Quartierbuslinie, abgestimmt mit 59				30	30	

Linie	Linienverlauf	Anmerkung	Angebotskonzept Basis			Angebotskonzept Plus*		
			HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
29	Baumheide - Talbrückenstr. - Westerfeldstr. - Schildesche - Sudbrackstr. - Schildescher Str. - A.-Bebel-Str. - Jahnplatz - Bethel -Schildhof	Midibus	30	30		Schildesche - Schildhof 20		
30	Fuggerstraße – Sennestadthaus – Rheinallee – Oerlingh. Str. - Detmolder Str. -Stieghorst - Oldentruper Str. - Potsdamer Str. - Hassebrock - Tieplatz - Baumheide - Herforder Str.- Brake Bf.- Stedefreund. Str.	Neue Linie	30	Sennestadt – Stieghorst: 60; Stieghorst – Brake 30				
31	Universität - Voltmannstr. - Hainteachstr. - Splittenbreite – Babenhausen Süd - Westerfeldstr. - Talbrückenstr. - Am Pfarracker - Rappoldstr. - Deciusstr.		20	20				
32	Sieker - Lipper Hellweg – Hillegossen An den Gehren	Verkürzung bis Hillegossen	60	60				
33	Sieker - Detmolder Straße – Stieghorst - Oldentruper Str. - Lüneburger Str. - Heeperholz - Potsdamer Str. - Am Alten Bauhof		30	30				
34 / 127	Sieker - Lämershagen – Oerlinghausen und Heepen - Lämershagen	Schulverkehr						
35	Sieker - Lipper Hellweg - Lämershagener Str. - Sennestadt - Altmühlstr.- Heideblümchen - Schloß Holte	Anbindung Bf Sennestadt und Verlängerung bis Schloß Holte Bf	30/60	60		30		
36	Sieker - Lipper Hellweg – Oerlinghauser Str. – Oerlinghausen Markt	20'-Takt auf Lipper Hellweg mit 32, 35	60	60				
37	Sennestadthaus - Bleicherfeldstr. - Eckardtsheimer Str. – Heidegrundweg - Wilhelmsdorfer Str.- Semmelweisweg – Bleicherfeldstr. - Sennestadthaus	Abstimmung mit Linie 35, Anbindung Bf Sennestadt		30				
38	Stieghorst - Schneidemühler Str. - Detmolder Str. - neue Verbindung neben B66n - Oerlinghausen Bf - Rathausstr. - Segelflugplatz – Dalbke - Schlinghofstr.- Morsestr Sprungbachstr.- Sennestadthaus	Linienwegänderung über Asemissen mit Anbindung Bf Oerlinghausen	30	30/60			30	
48	BI Hbf -Jahnplatz - A.-Ladebeck-Str. - Osnabrücker Str. - Haller Str. - Bielefelder Str. - Steinhagen - Brockhagen - Versmold	Zubringer- und Schulverkehr						
50	Heepen Am Büscherhof – Altenhagen - Milse	Anbindung Schulzentren in Heepen	30	30/60			30	

Linie	Linienverlauf	Anmerkung	Angebotskonzept Basis			Angebotskonzept Plus*		
			HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
51	Schildesche - Engersche Str. – Grafenheider Str. - Husumer Str. – Brake Bf	Abstimmung mit Linie 101	30	30/60			30	60 Abendverkehr SCH - Brake - Milse
52	Brake - Milse - Altenhagen - Hassebrock - Carl-Severing-Schulen - Hbf	Schulverkehr						
54	Theesen - Jöllenbeck Dorf – Oberlohmannshof / Eickumer Str. Pödinghausen - Enger	Abstimmung mit Linien 55/56	30	30	60 von/nach Jöllenbeck			60 Spätverkehr bis Enger
55	Schildesche - Theesener Str. – Theesen - Heidsieker Heide - Jöllenbeck Dorf - Oberlohmanns	Abstimmung mit Linien 54/56	60	120			60	
56	Theesen - Jöllenbeck Dorf - Lenzinghausen - Spenge ZOB	Abstimmung mit Linien 55/56	30	30				
57	Lohmannshof – Großdornberg Bezirksamt – Babenhauser Straße – Babenhausen Süd	Abstimmung mit Linie 58	30	30				60
58	Lohmannshof – Großdornberg - Bezirksamt - Deppendorfer Str. – Schröttinghausen – Schröttinghausener Straße – Babenhausen Süd	Abstimmung mit Linie 57	30	60				
59	Bielefeld Hbf - Horstheider Weg - Babenhausen Süd – Schröttinghauser Str. - Häger – Melle - Neuenkirchen	Abstimmung mit 28, im Plus-Konzept nur bis BHS						
62	Bielefeld Hbf - Großdornberg - Werther ZOB - Borgholzhausen	Abstimmung mit Linie 21	60; JPL - Werther: 30 mit Linie 21	60; JPL - Werther: 30 mit Linie 21	60	60; JPL - Werther: 20 mit Linie 21	60; JPL - Werther: 20 mit Linie 21	60
63	Jöllenbeck, Dorf – Schröttinghausen – Deppendorf – Großdornberg Bezirksamt – Werther, Gesamtschule	Schulverkehr						
80	Brackwede Bf - Senner Str. - Friedrichsdorfer Str. - Verl – Neuenkirchen - Rietberg – Lippstadt Bf	Neue Endstelle Brackwede Bf über Brackweder Hauptstr.				60 bis Verl	60 bis Verl	
81	Rheinallee – Sennestadthaus – Heideblümchen – Schloß Holte	Schulverkehr						
82	Schloß H.-Stukenbrock – Bielefelder Str.- Dalbke.- Morsestr.- (Sennestadtring) - Paderborner Str. - Rosenhöhe Krankenhaus	Anschluss nach Paderborn	60	60				
83	Brackwede Bf - Hauptstr. - Windelsbleicher Str. - Sende / Verl - Schloss Holte-Stukenbrock	Neue Endstelle Brackwede Bf über Brackw. Hauptstr.	ca. 120	ca. 120				
87	Bielefeld Hbf – Jahnplatz – Gütersloher Straße – Brockhagener Straße – Am Specksel – Holtkamp – Gütersloh ZOB	Koordination mit Linie 95	30 / 60 Bl - GT 30 mit Linie 95	60				

Linie	Linienverlauf	Anmerkung	Angebotskonzept Basis			Angebotskonzept Plus*		
			HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
88	Bielefeld Hbf - Gütersloher Str. - C.-Severing-Str. - Steinhagen ZOB - Halle Bf		60	60				
94	Brackwede Bf. - Normannen Str. - Postheide - Lohmannsweg - Nelkenweg - Friedrichsdorf - Avenwedde - Gütersloh ZOB	Neue Endstelle Brackwede Bf über Brackweder Hauptstr.	20 Windflöte 30GT	20 Windflöte 30GT	60 Windflöte			
95	Bielefeld Hbf - Jahnplatz - Gütersloher Str. - Sommerstr. - Heidekamp - Ummeln Bf - Isselhorst - Gütersloh ZOB	Koordination mit Linie 87	30 Bl - GT 30 mit Linie 87	60				
99	Milse - Brake - Stedefreund - Herford Bf.	Schulverkehr						
101	Schildesche - Westerfeldstraße - Blackenfeld - Braker Str. - Brake, Kirche - Stedefreunder Str. - Herford Bf.	Abstimmung mit Linie 51	30 / 60	60				
103	Stieghorst/Heepen - Oldentrup - Hillegossen - Ubbedissen	Schulverkehr						
104	Windflöte - Windelsbleiche - Schulzentrum	Schulverkehr						
105	Senne - Windelsbleiche - Schulzentrum	Schulverkehr						
108	Ubbedissen - Rollkrugsiedlung - Laßheide - Dingerdissen	Schulverkehr						
109	Ubbedissen - Hörster Straße	Schulverkehr						
116	Bethel - Quellenhofweg - Hauptstr. - Osnabrücker Str. - C.-Severing -Str. - Marienf. Str. - Quelle-Idunastr.- (Hp Bielef. Str.)	Plus-Konzept Fahrten Bethel-Schildhof, Idunastr.- HP Bielef. Str.	60 (Brackw.-Wohng. Alleestr. 30)	60			60 (Brackw.-Wohng. Alleestr. 30)	
117	Senne - Am Flughafen - Schillingshof - Am Waldbad - Bf. Wächterstr. - Windelsbleicher Str. - Okapiweg - AquaWede - Normannenstraße - Sieker	Anbindung Senne Bezirksamt	30	30				
119	Kesselbrink - Jahnplatz - Gadderbaumer Str. - Bethel - Deckertstr. - Bodelschwinghstr.- Normannenstr. - Südwestfeld - Ummeln	Schulfahrten zum Schulzentrum Brackwede	30	30				
122	Bethel -Remterweg - K.-Siebold-Weg - A.-Ladebeck-Str. - Bethel		20	30	30 (bis ca. 20:30 Uhr)	10	20	30 (bis ca. 20:30 Uhr)
123	Brackwede Kirche - Düsseldorf Str. - Südring (IKEA) - Gütersloh. Str. - Brackw. Kirche	in SVZ mit 218/219 verknüpft	20	20	30			
131	Stieghorst - Oldentruper Str. - Potsdamer Str. - Bielitzer Str.							
135	Senne - Brackweder Str. - Paderborner Str. - Sennestadt- haus - Elbeallee - Travestr. - Rheinallee - Würtemberger Allee	tagsüber stündliche Fahrt zum Waldfriedhof	10	15	30			15

Linie	Linienverlauf	Anmerkung	Angebotskonzept Basis			Angebotskonzept Plus*		
			HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
138	Stieghorst Zentrum – Schneidmühler Str. - Breslauer Str. - Detmolder Str. - Wesebreede – Pyrmonter Str. / Bollstr. - – Linenstr. – Pyrmonter Str.	10'-Takt Stieghorst – Hillegossen abgestimmt mit 38	10/20 bis Pyrmonter Str.	10/20 bis Wesebreede; 30 bis Pyrmonter Str.	30 bis Pyrmonter Str.			30
155	Schildesche - Engersche Str. – Jölllenbeck Dorf - Dreeker Schule - Nagelsholz	Im Abendverkehr mit Linie 54 verknüpft	30	60	60*			60
156	Sieboldstr. - Schildesche – Engersche - Vilsendorfer Str. Jölllenbeck - Lenzinghausen – Spenge ZOB	Schulverkehr						
157	Jahnplatz – Stapenhorststraße – Großdornberg -Babenhauser Str. – Schröttinghauser Str. - Werther	Schulverkehr						
158	Jahnplatz – Stapenhorststraße – Großdornberg – Deppendorfer Str. – Schröttinghauser Str. – Babenhausen Süd	Schulverkehr						
187	Ziegel/Bleichstraße – Hbf – Jahnplatz – Bethel – Brackwede Bf – Gütersloh (Miele)	nur an Mielebetriebsstagen						
194	Radrennbahn – Sieker – Buschkampstr. – Friedrichsdorf – Gütersloh (Miele)	nur an Mielebetriebsstagen						
196	Hauptbahnhof – Jahnplatz – Oldentruper Str. – Ubbedissen – Leopoldshöhe - Oerlinghausen	Schulverkehr						
218	Brackwede Kirche – Uthmannstraße – Ummeln Ahornstr. – Südwestfeld – AquaWede - Normannenstraße	Ringlinie, abgestimmt mit Linie 219 und mit Linie 123 verknüpft			60			60
219	Brackwede Kirche – Senner Str. – AquaWede – Braakstraße – Ummeln – Kastanienstr. – Uthmannstr. - Normannenstraße	Ringlinie, abgestimmt mit Linie 218 und mit Linie 123 verknüpft			60			60
224	Markuskirche, Hoberge – Mönkebergstr. - Twellbachtal – Bezirksamt Dornberg	ALF	60	60				
237	Sennestadthaus – Eckardtsheim – Heideblümchen - Schlinghofstr. – Andersenschule – Brüder-Grimm-Schule	Schulverkehr						
238	Sennestadthaus – Dalbke – Heideblümchen – Bleicherfeldstr. – Andersenschule – Brüder-Grimm-Schule	Schulverkehr						
251	Altenhagen – Milse – Brake – Jölllenbeck	Schulverkehr						
253	Schildesche – Laar – Eickum - Herford	Schulverkehr						

Linie	Linienverlauf	Anmerkung	Angebotskonzept Basis			Angebotskonzept Plus*		
			HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
256	Oberlohmannshof – Enger	Schulverkehr						
295	Holtkamp, Baumann – Ummeln GS – Ummeln Bf – Zur Mühle – Heidekamp - Möller Werke – Kuhlbrocksiedl.– Brackw. Gymn.	Schulverkehr						
350	Bielefeld Hbf – Jahnplatz – Heepen - Kusenbaum – Bad Salzuflen ZOB	Plus-Angebot gemäß NVP-Lippe	30 / 60	60		30	30	60 / 120
351	Bielefeld Hbf – Jahnplatz – Heepen - Leopoldshöhe – Bad Salzuflen ZOB	Plus-Angebot gemäß NVP-Lippe	30 / 60	60		30 bis Leopoldshöhe	30 bis Leopoldshöhe	60 / 120
352	Milse Stadtbahn - Altenhagen – Elverdissen - Herford Bf		60	60				
353	Schildesche – Laar – Eickum – Lippinghausen - Eilshausen	Schulverkehr						
369	Oerlinghausen Bf – Hauptstraße – Heeper Str. – Grenzweg - Dingerdisser Str. - L.-Erhard-Allee – OldentruperStr. - Otto-Brenner-Str.- Spindelstraße – Oststraße - Heeper Str.- Jahnplatz- Hbf	Plus-Angebot gemäß NVP-Lippe	30	60	60 / 120		30	
388	Schildesche – Heepen – Leopoldshöhe – Oerlinghausen – Schloß Holte	Schulverkehr						
389	Oerlinghausen – S.-H.-S. Bf. – Heideblümchen – Sennestadt-ring – Senne – Avenwedde	Schulverkehr						
Spätbus	Bielefeld – Leopoldshöhe – Oerlinghausen – Lage – Detmold – Lemgo	Einzelfahrt						
N1	Jahnplatz – Universität – Dornberg – Schröttinghausen – Dornberg – Universität – Jahnplatz	Nacht- und Frühbusverkehr	Nächte auf Sa/So					
N2	Jahnplatz – Gellershagen – Theesen – Jöllenbeck – Vilsendorf – Schildesche – Gellershagen – Jahnplatz	Nacht- und Frühbusverkehr	Nächte auf Sa/So					
N3	Jahnplatz – Schildesche Ost – Brake – Vilsendorf – Schildesche West – Jahnplatz	Nacht- und Frühbusverkehr	Nächte auf Sa/So					
N4	Jahnplatz – Radrennbahn – Heepen – Altenhagen – Milse – Heepen – Radrennbahn – Jahnplatz	Nacht- und Frühbusverkehr	Nächte auf Sa/So					
N5	Jahnplatz – Sieker – Stieghorst – Hillegossen – Ubbedissen – Stieghorst – Sieker – Jahnplatz	Nacht- und Frühbusverkehr	Nächte auf Sa/So					
N6	Jahnplatz – Brackwede – Sennestadt – Brackwede – Jahnplatz	Nacht- und Frühbusverkehr	Nächte auf Sa/So					

Linie	Linienverlauf	Anmerkung	Angebotskonzept Basis			Angebotskonzept Plus*		
			HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
N7	Jahnplatz – Gadderbaum – Brackwede – Windelsbleiche – Windflöte – (Friedrichsdorf) - Ummeln – Quelle – Jahnplatz	Nachtbusverkehr	Nächte auf Sa/So					
N9	Jahnplatz – Sieker Mitte – Oldentrup – Heepen – Sieker Mitte - Jahnplatz	Nacht- und Frühbusverkehr	Nächte auf Sa/So					
N11	Jahnplatz – Ummeln – Isselhorst – Gütersloh – Isselhorst – Ummeln – Jahnplatz	Nachtbusverkehr	Nächte auf Sa/So					
N12	Jahnplatz – Herforder Straße – Herford – Herforder Straße – Jahnplatz; Frühverkehr: Jahnplatz – Baumheide – Jahnplatz	Nacht- und Frühbusverkehr	Nächte auf Sa/So					
N13	Jahnplatz – Eckendorfer Straße – Leopoldshöhe – Asemissen – Eckendorfer Straße – Jahnplatz	Nachtbusverkehr	Nächte auf Sa/So					
N14	Jahnplatz – Quelle – Steinhagen – Quelle – Jahnplatz	Nachtbusverkehr	Nächte auf Sa/So					
N16	Sennestadt – Schloß Holte – Stukenbrock – Liemke – Schloß Holte – Sennestadt	Nachtbusverkehr	Nächte auf Sa/So					
N18	Jahnplatz – Hoberge-Uerentrup Kirchdornberg – Werther – Halle – Werther – Kirchdornberg - Hoberge-Uerentrup – Jahnplatz	Nachtbusverkehr	Nächte auf Sa/So					
N19	Jahnplatz – Hoberge-Uerentrup Kirchdornberg – Werther – Halle Borgholzhausen – Halle – Werther – Kirchdornberg - Hoberge-Uerentrup – Jahnplatz	Nachtbusverkehr	Nächte auf Sa/So					

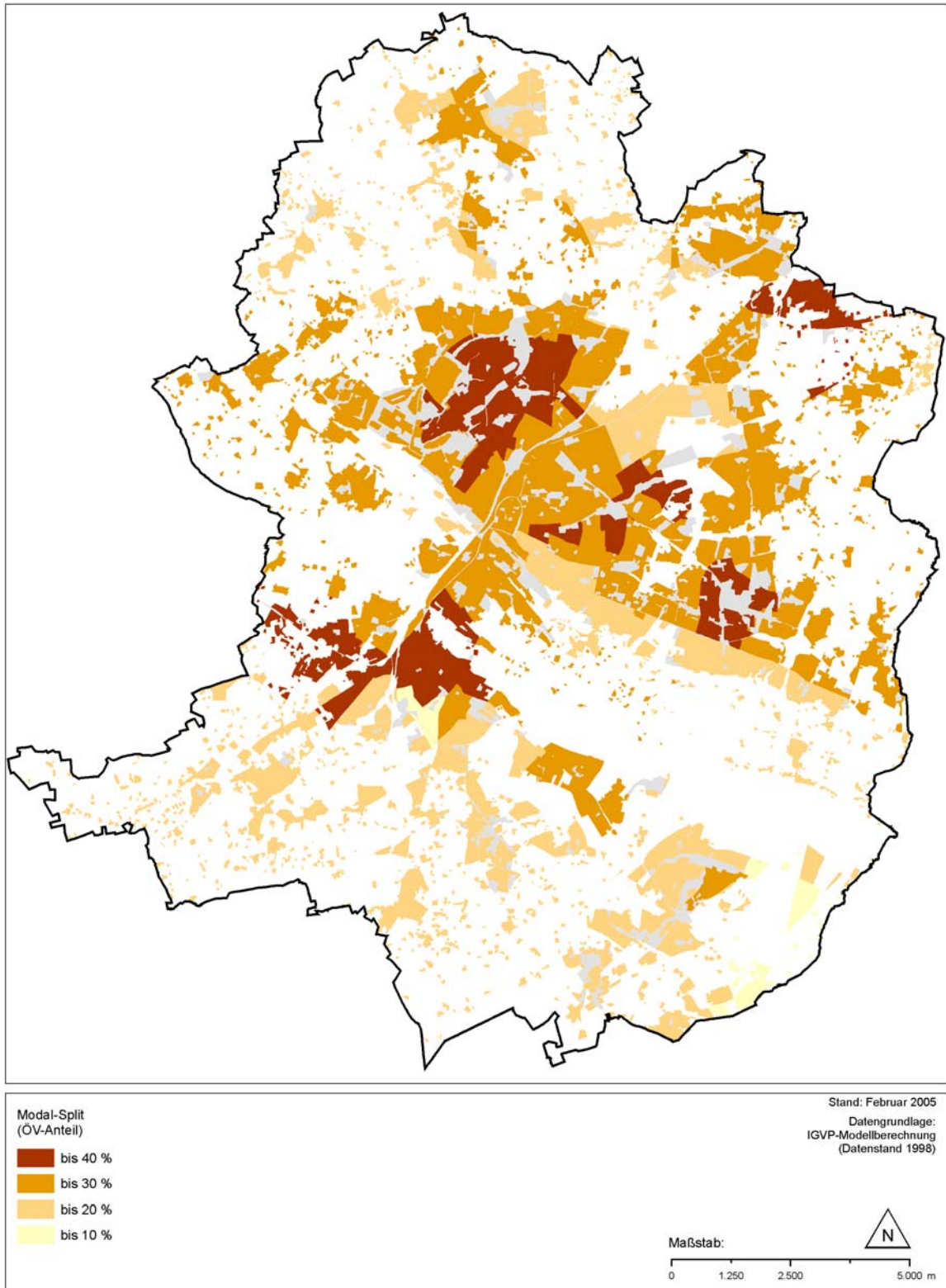
* Plus-Angebot entspricht Basis-Angebot, sofern kein andere Angaben

Anhang 3: Karten

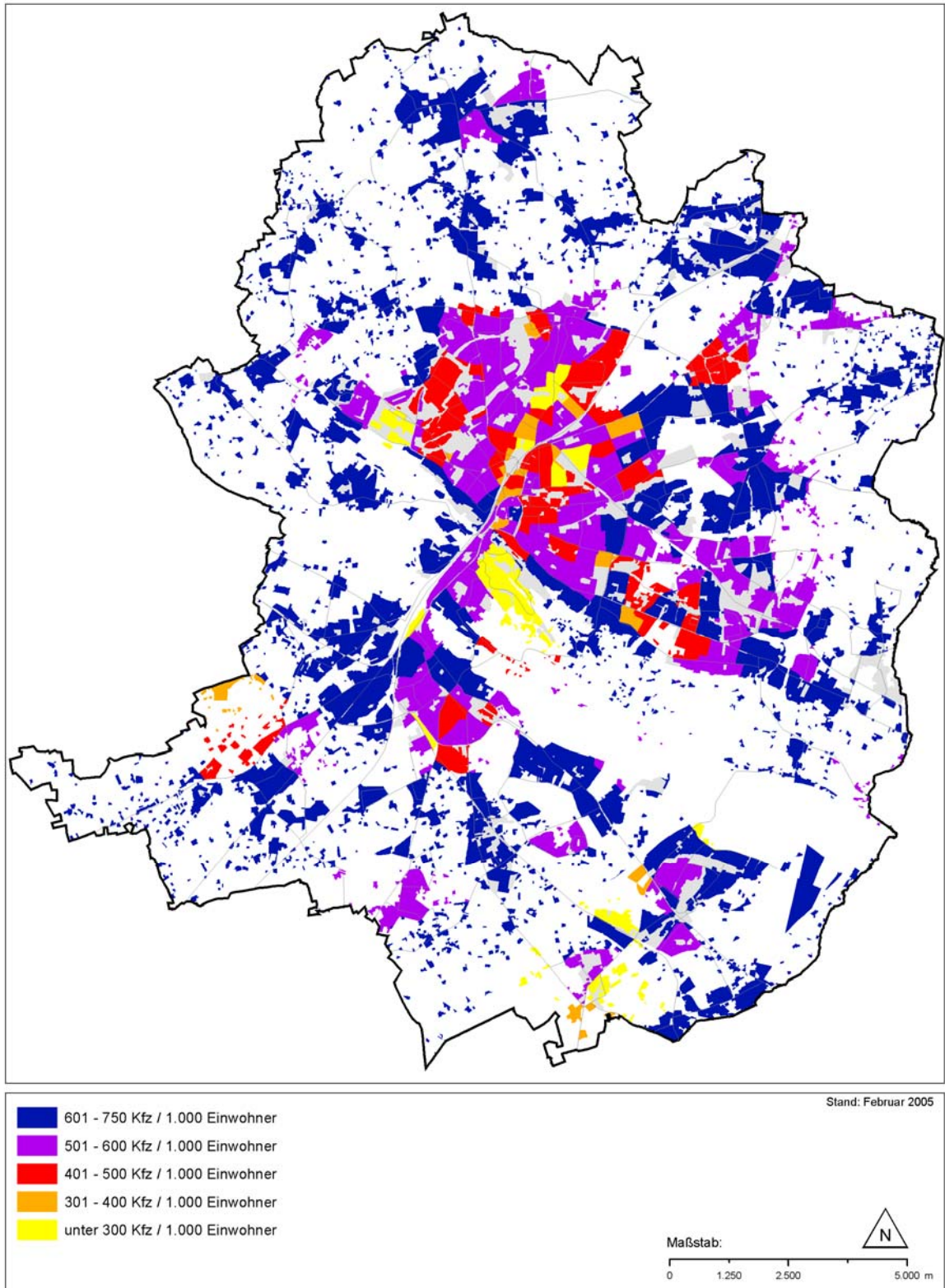
Verzeichnis der Karten

- Karte 1: Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege
- Karte 2: Motorisierungsgrad (Kfz je 1.000 Einwohner)
- Karte 3: Raumtypen des Nahverkehrsplanes
- Karte 4: Flächennutzung
- Karte 5: Einwohnerdichte
- Karte 6: Einwohnerentwicklung 2010
- Karte 7: Verteilung der Schul- und Studienplätze
- Karte 8: Verteilung der Arbeitsplätze
- Karte 9: Erschließungsqualität in der Hauptverkehrszeit
- Karte 10: Erschließungsqualität im Tagesverkehr
- Karte 11: Erschließungsqualität in der Schwachverkehrszeit
- Karte 12: Bedienungsqualität in der Hauptverkehrszeit
- Karte 13: Fahrtenhäufigkeit zur Innenstadt in der Hauptverkehrszeit
- Karte 14: Bedienungsqualität in der Schwachverkehrszeit
- Karte 15: Fahrtenhäufigkeit zur Innenstadt in der Schwachverkehrszeit
- Karte 16: Bedienungsqualität im Regionalverkehr, Hauptverkehrszeit
- Karte 17: Bedienungsqualität im Regionalverkehr, Schwachverkehrszeit
- Karte 18: Haltestellenbelastung
- Karte 19: Umsteigenotwendigkeit zum Jahnplatz
- Karte 20: Umsteigenotwendigkeit zum nächsten Versorgungszentrum
- Karte 21: Verbindungsqualität, Luftliniengeschwindigkeit zum Jahnplatz
- Karte 22: Fahrzeit zum Hauptzentrum
- Karte 23: Fahrzeit zum nächsten Versorgungszentrum
- Karte 24: Liniennetz Bielefeld Nordwest
- Karte 25: Liniennetz Bielefeld Nordost
- Karte 26: Liniennetz Bielefeld Südost
- Karte 27: Liniennetz Bielefeld Südwest
- Karte 28: Liniennetz Bielefeld Mitte
- Karte 29: Verknüpfungspunkte für Bielefeld
- Karte 30: Nachfrage auf dem Netz 2004
- Karte 31: Nachfrageänderung Angebotskonzept Basis
- Karte 32: Nachfrageänderung Angebotskonzept Plus

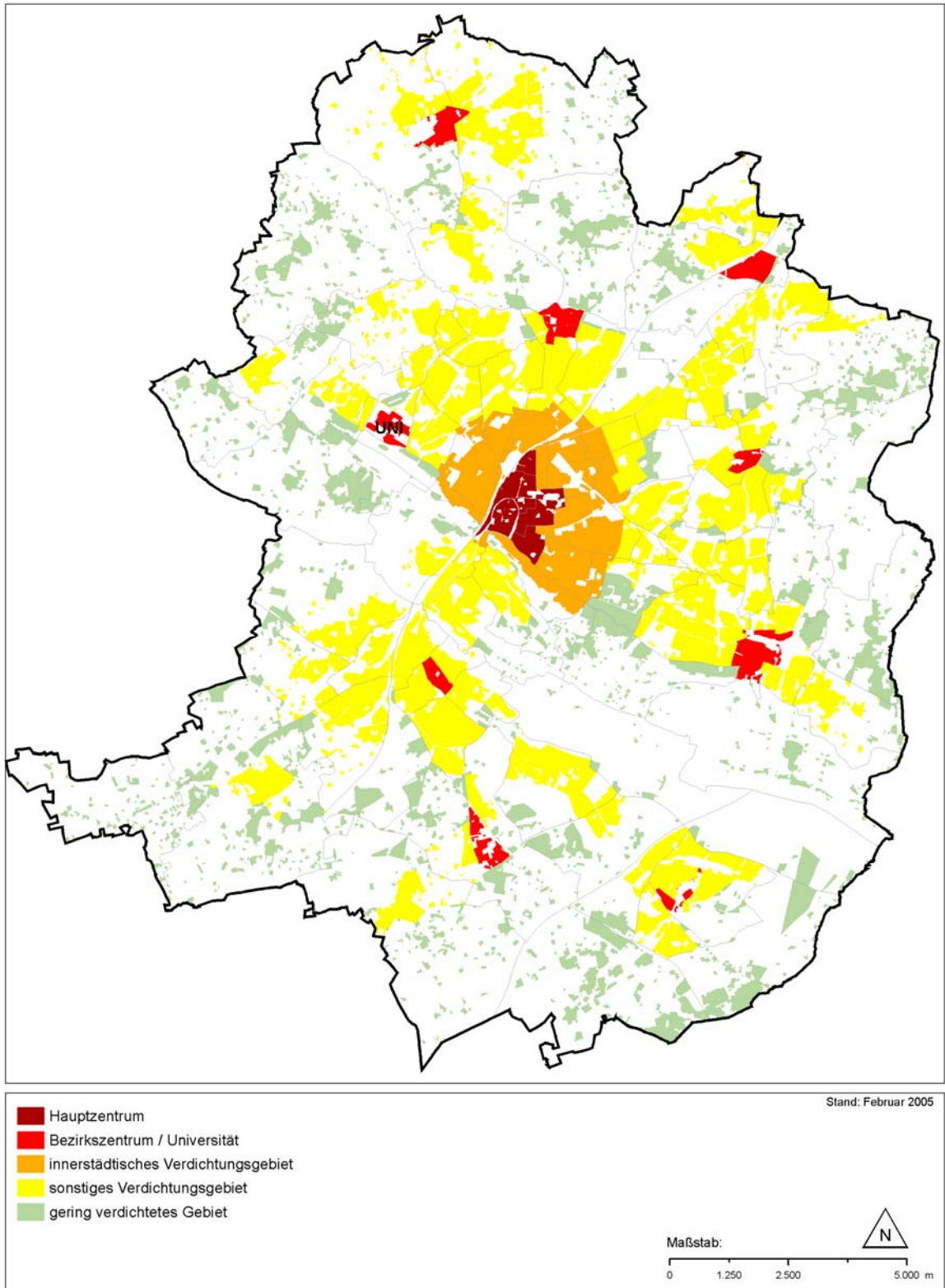
Karte 1: Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege in Prozent am Quell- und Zielverkehr (Modal-Split)



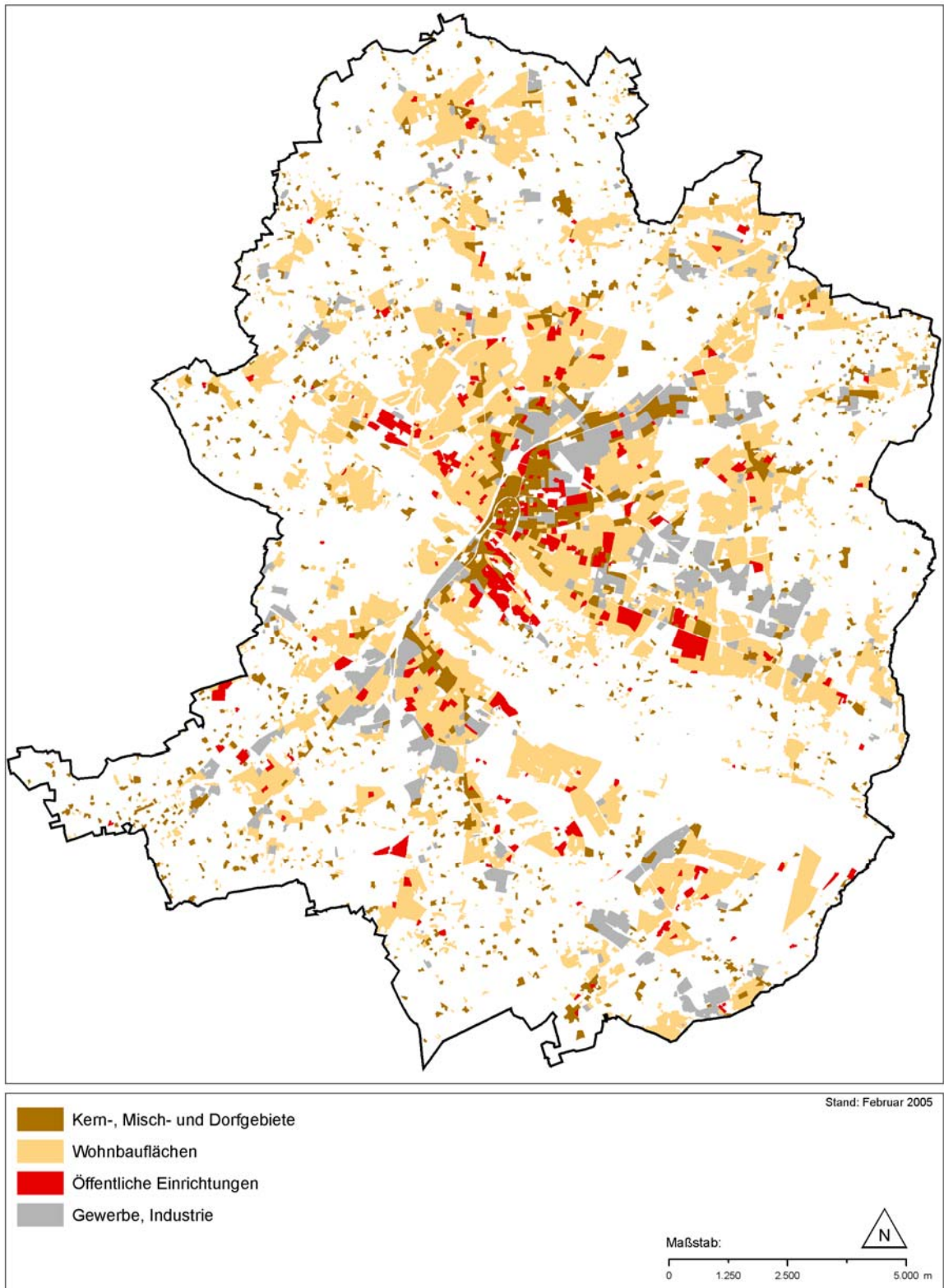
Karte 2: Motorisierungsgrad (Kfz je 1.000 Einwohner)



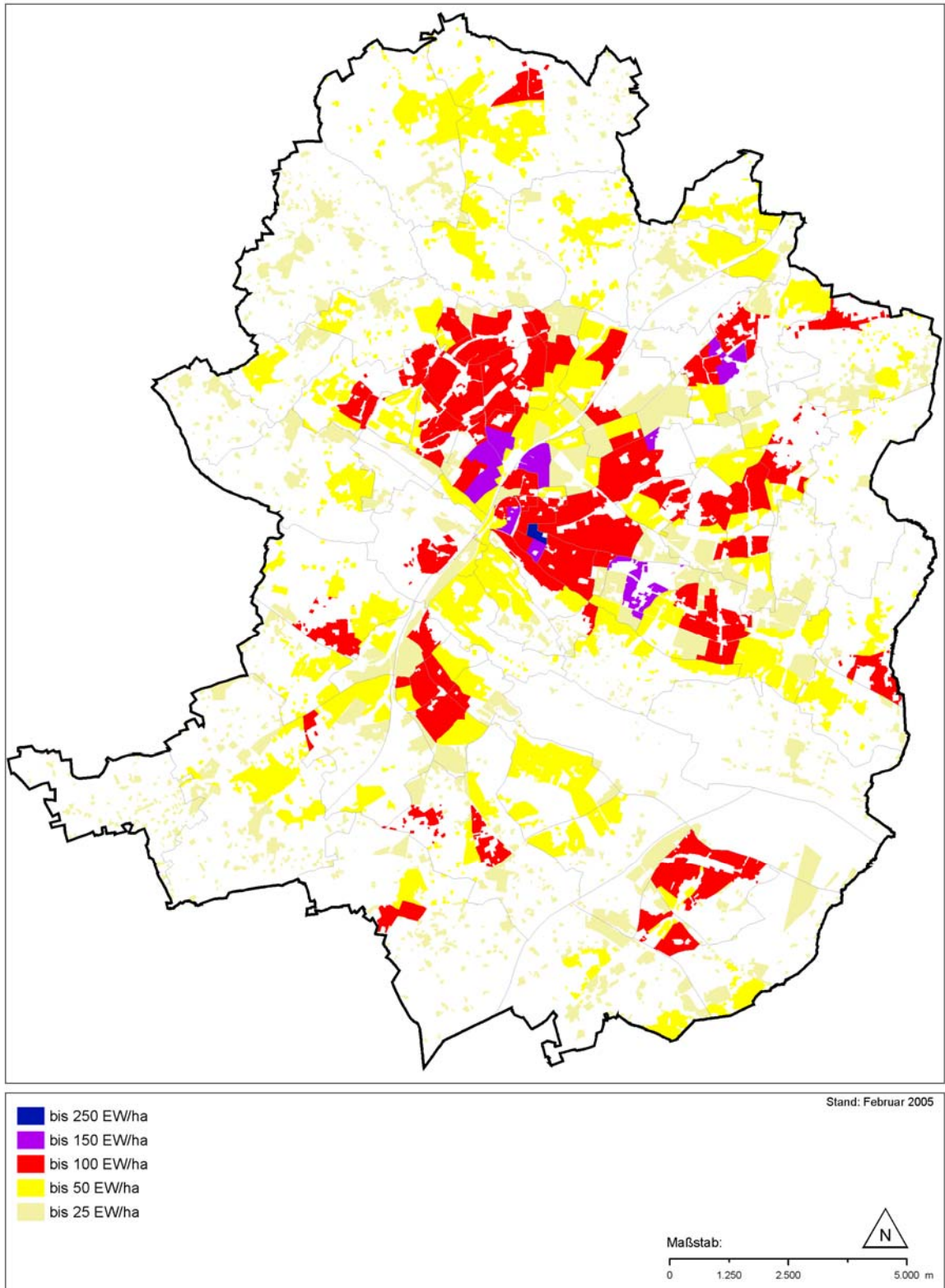
Karte 3: Raumtypen des Nahverkehrsplanes



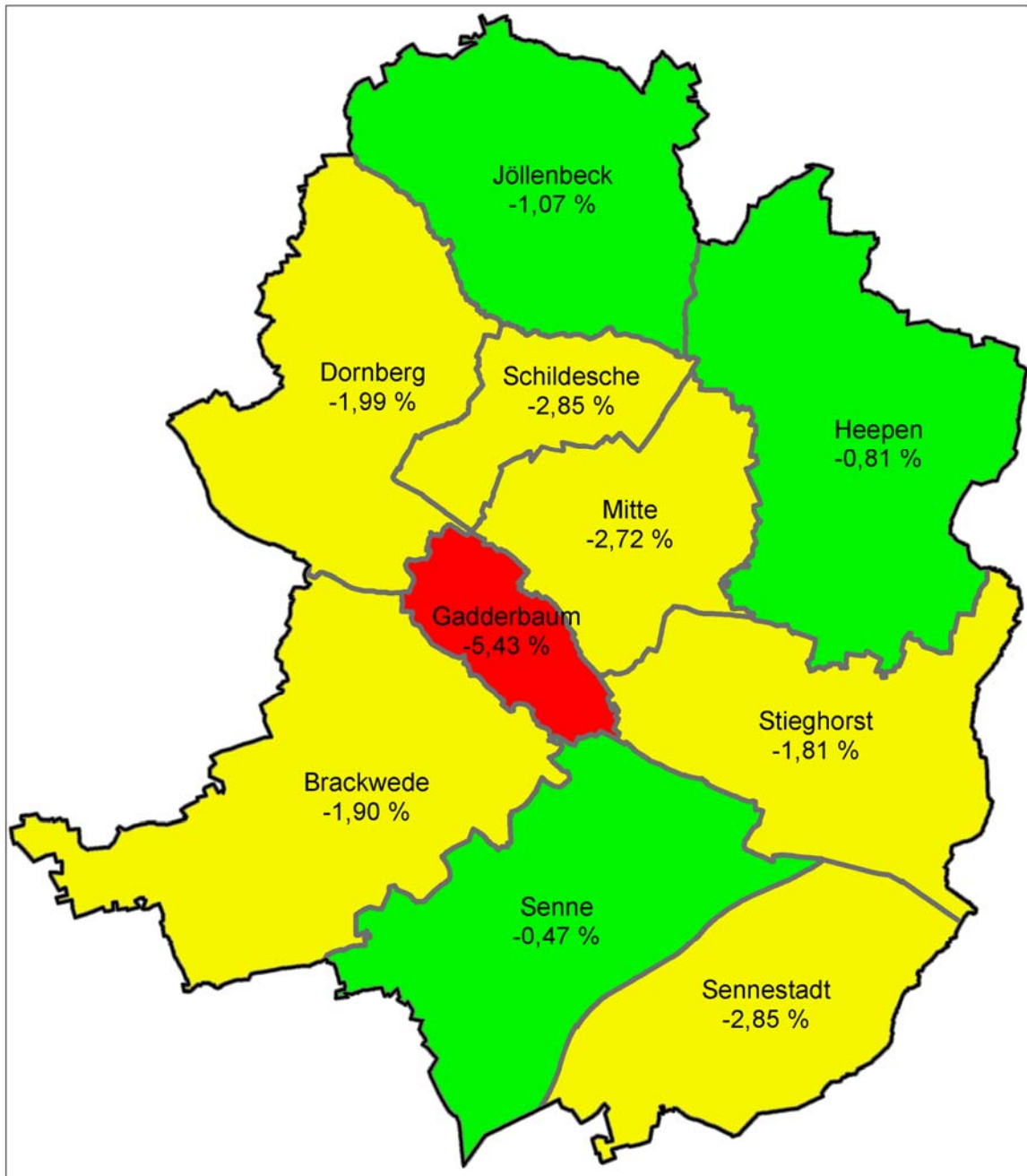
Karte 4: Flächennutzung



Karte 5: Einwohnerdichte

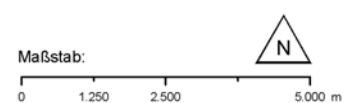


Karte 6: Einwohnerentwicklung 2010

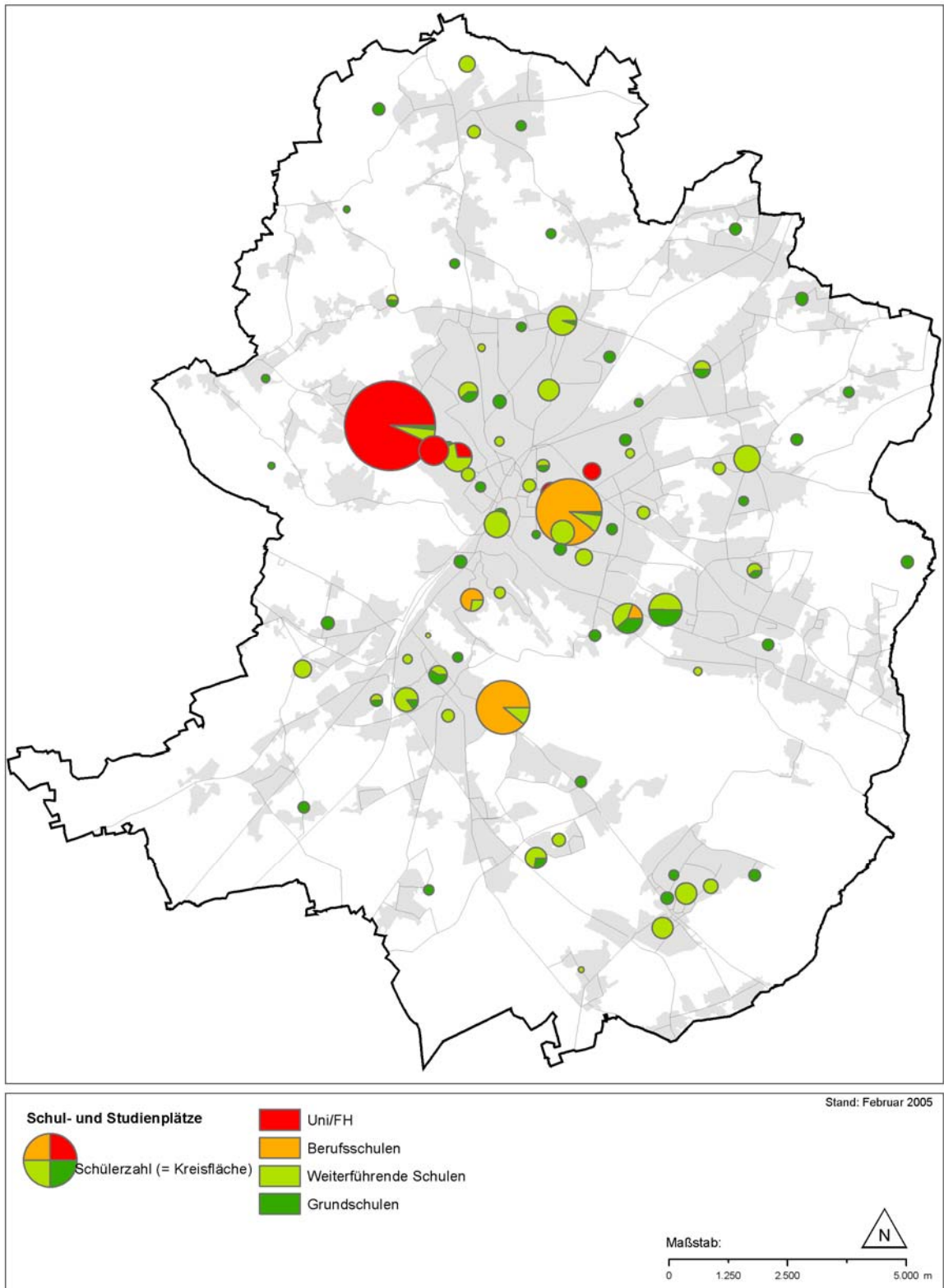


Stand: Februar 2005

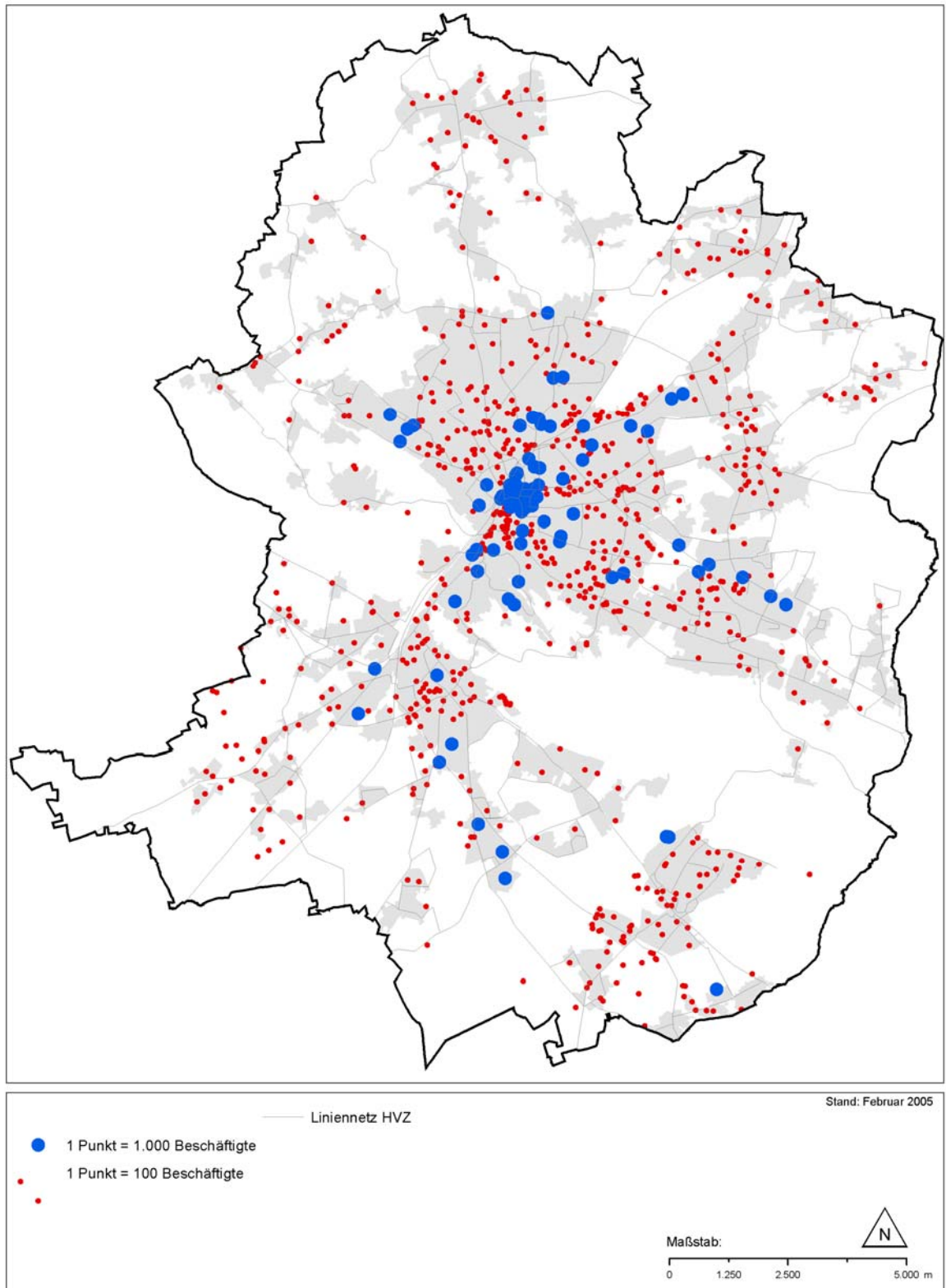
Die Karte gibt den Arbeitsstand während der Analysephase des NVP wieder.



Karte 7: Verteilung der Schul- und Studienplätze

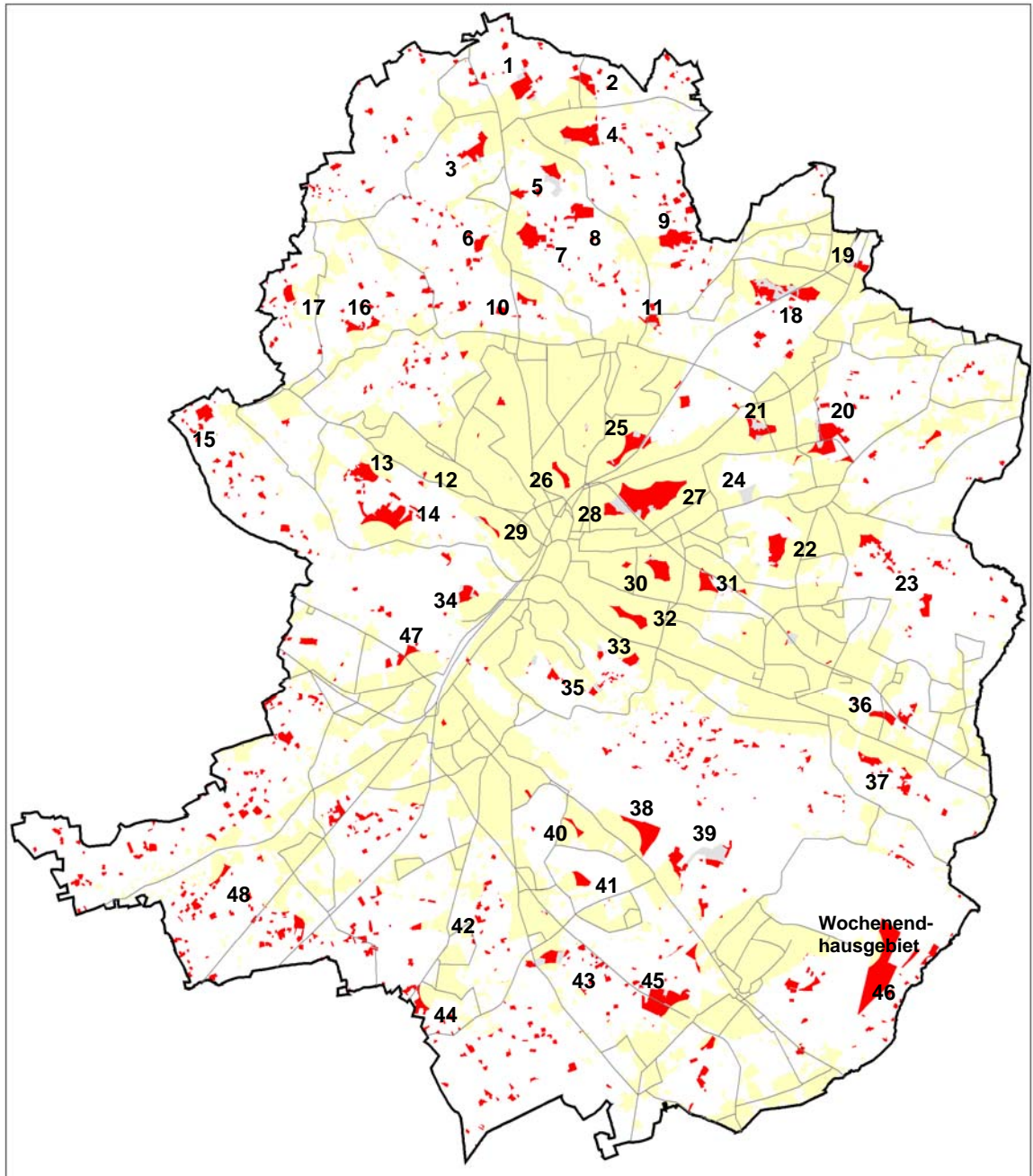


Karte 8: Verteilung der Arbeitsplätze



Karte 9: Erschließungsqualität in der Hauptverkehrszeit

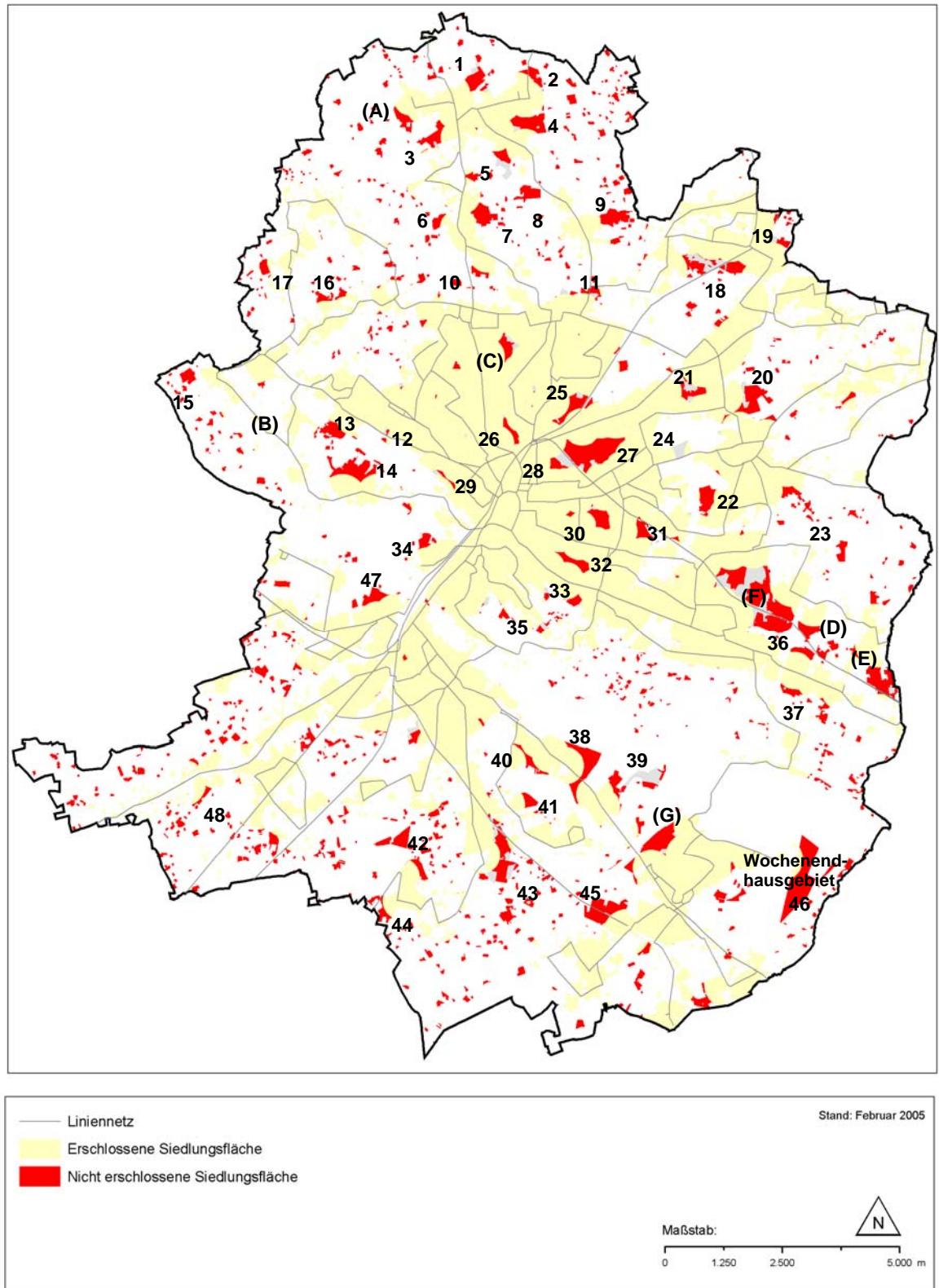
Darstellung auf Basis des Angebotes Montag bis Freitag von 7 bis 9 Uhr



Die nicht erschlossenen Siedlungsflächen sind in Abbildung 3-7 aufgelistet.

Karte 10: Erschließungsqualität im Tagesverkehr

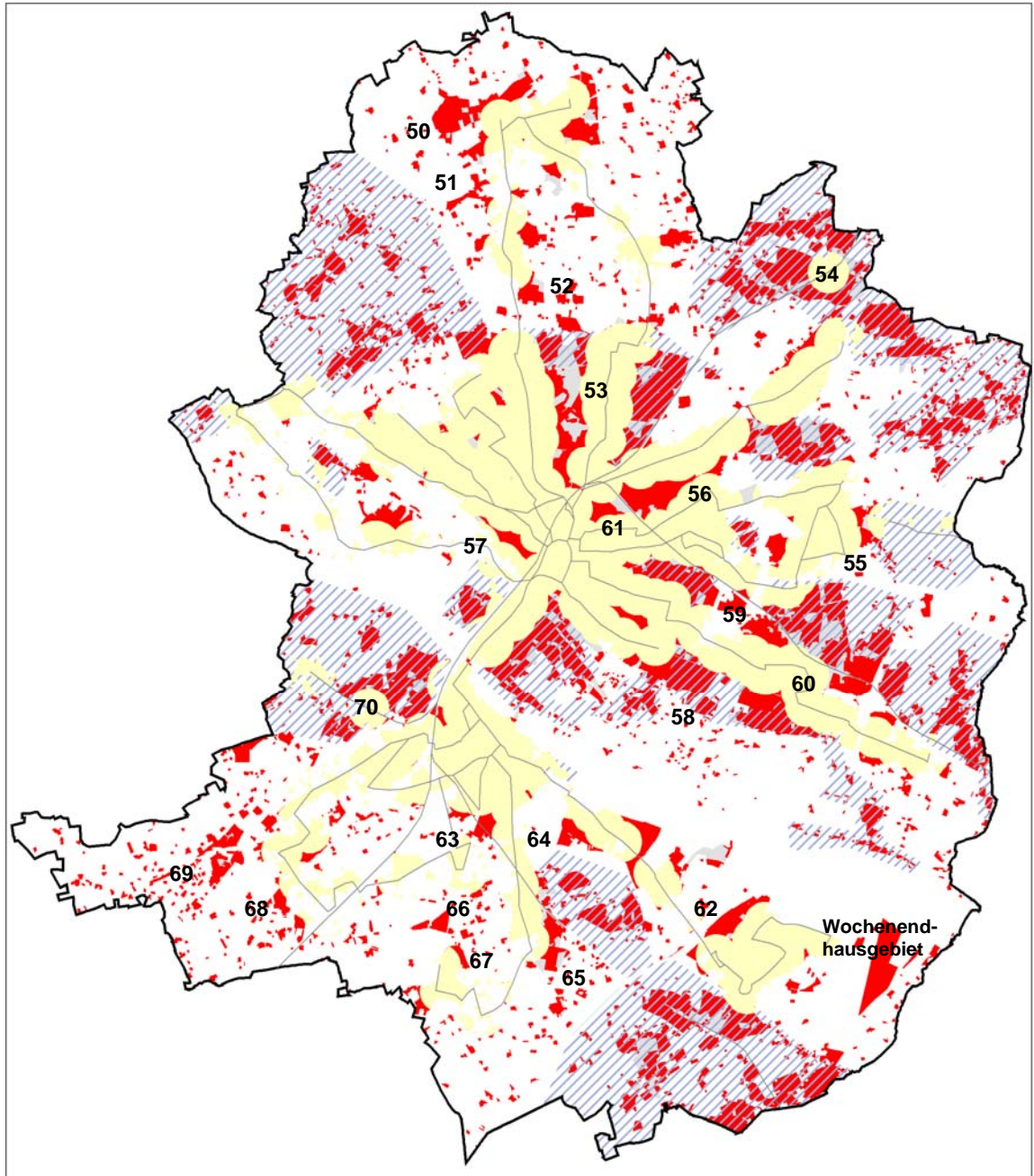
Darstellung auf Basis des Taktangebotes Montag bis Freitag von 17.30 bis 19 Uhr



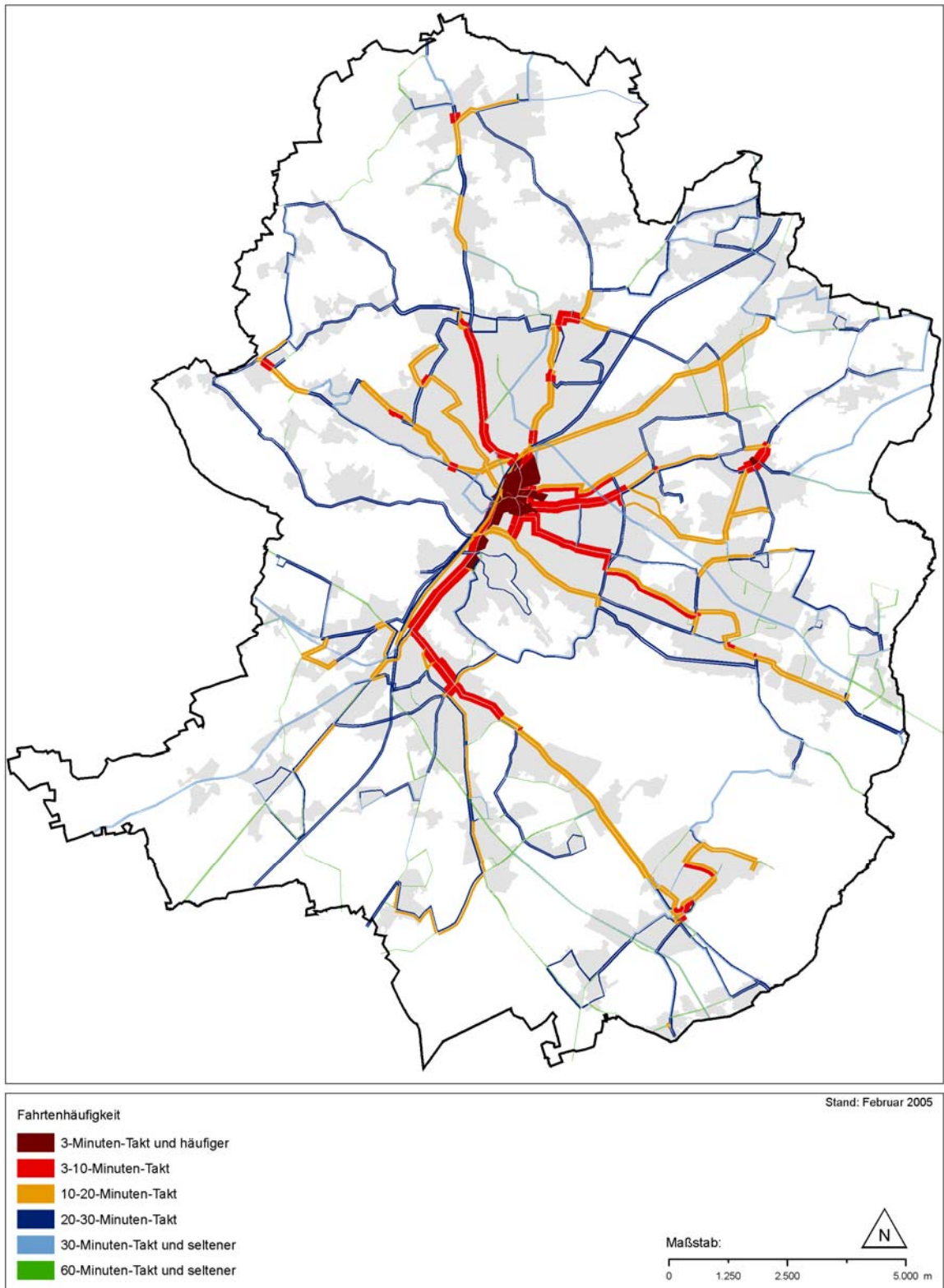
Die mit Buchstaben gekennzeichneten Siedlungsflächen sind in Abbildung 3-8 aufgelistet.

Karte 11: Erschließungsqualität in der Schwachverkehrszeit

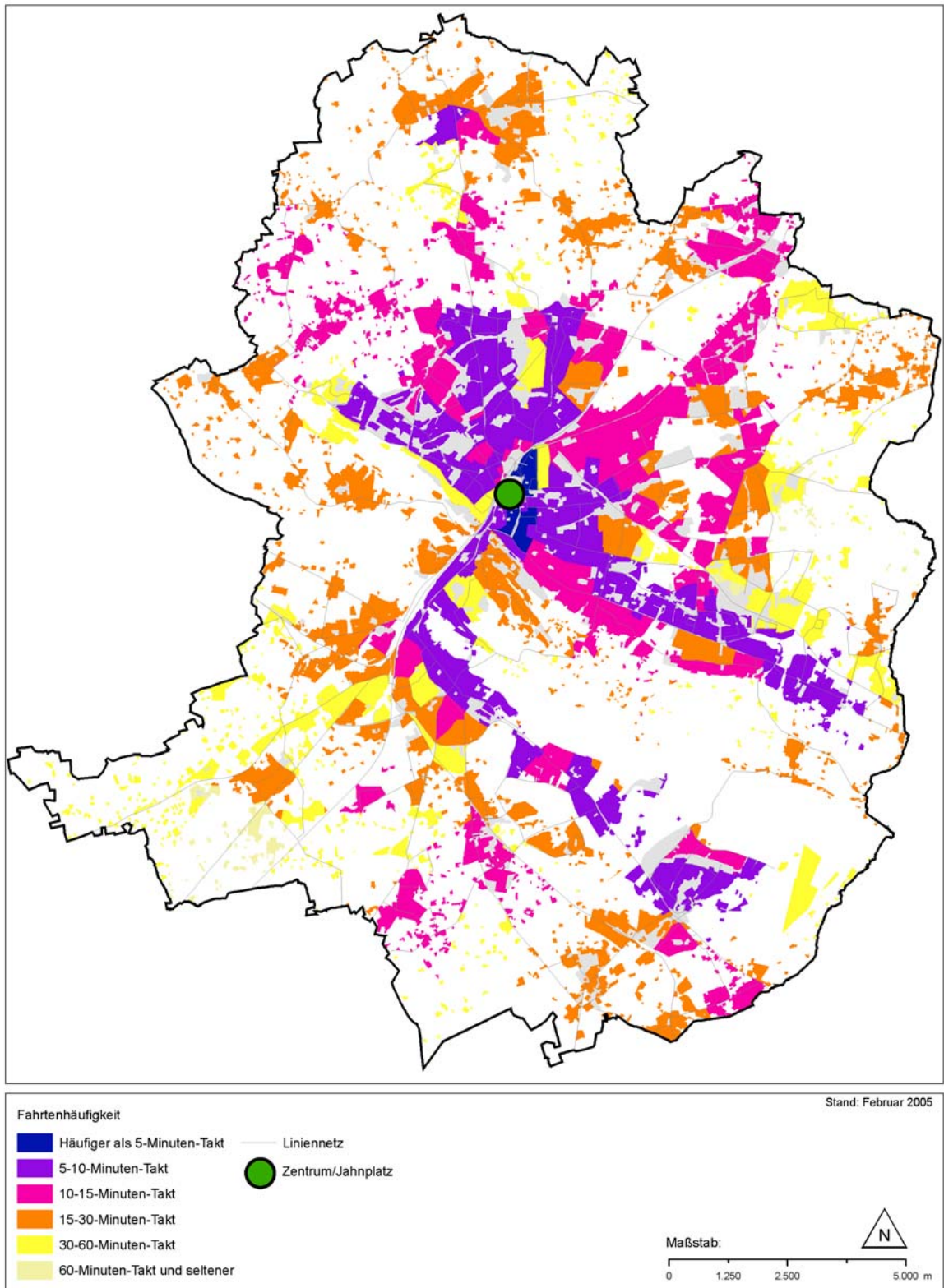
Darstellung auf Basis des Angebotes Montag bis Freitag von 23 bis 24 Uhr



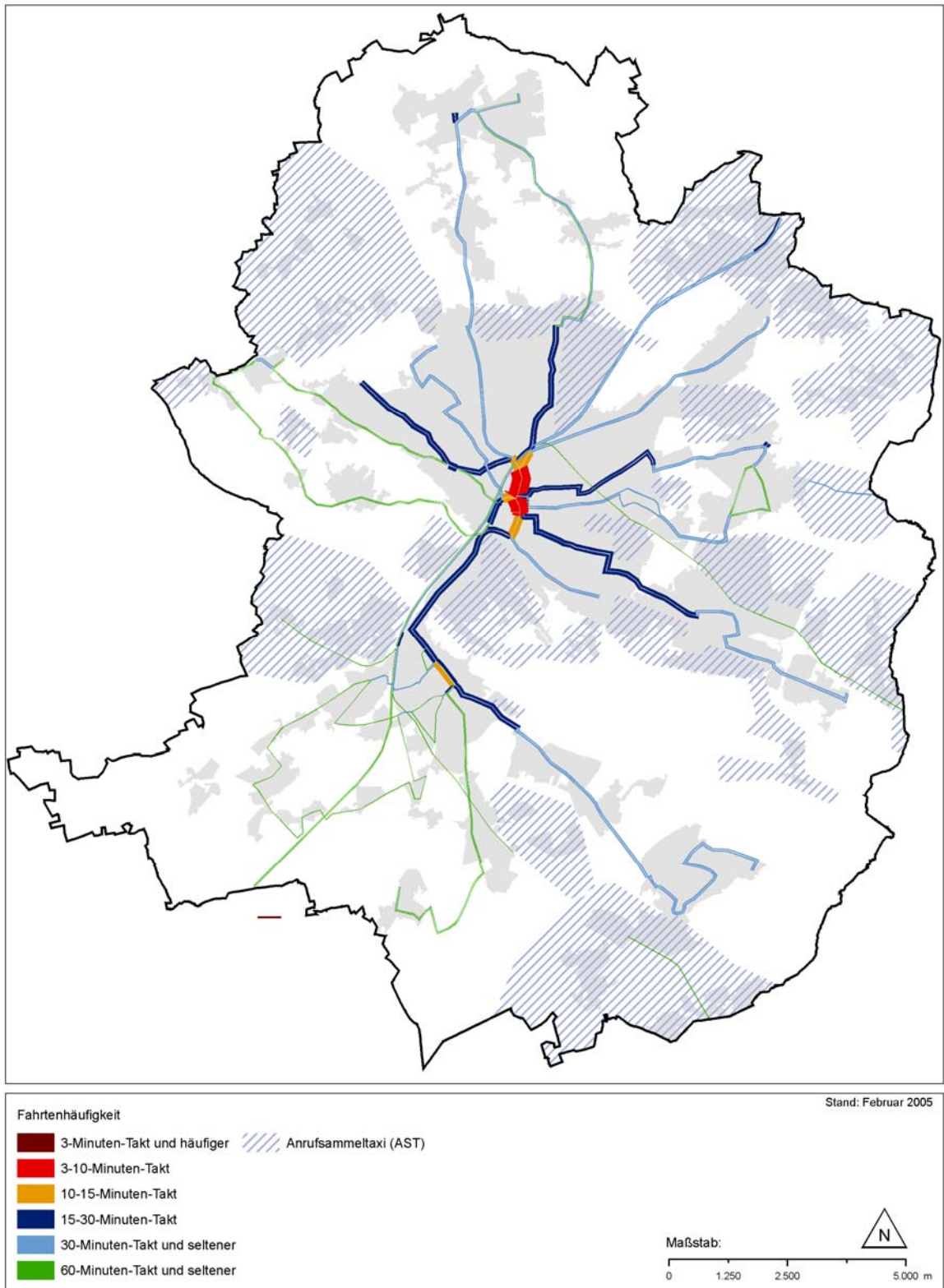
Karte 12: Bedienungsqualität in der Hauptverkehrszeit



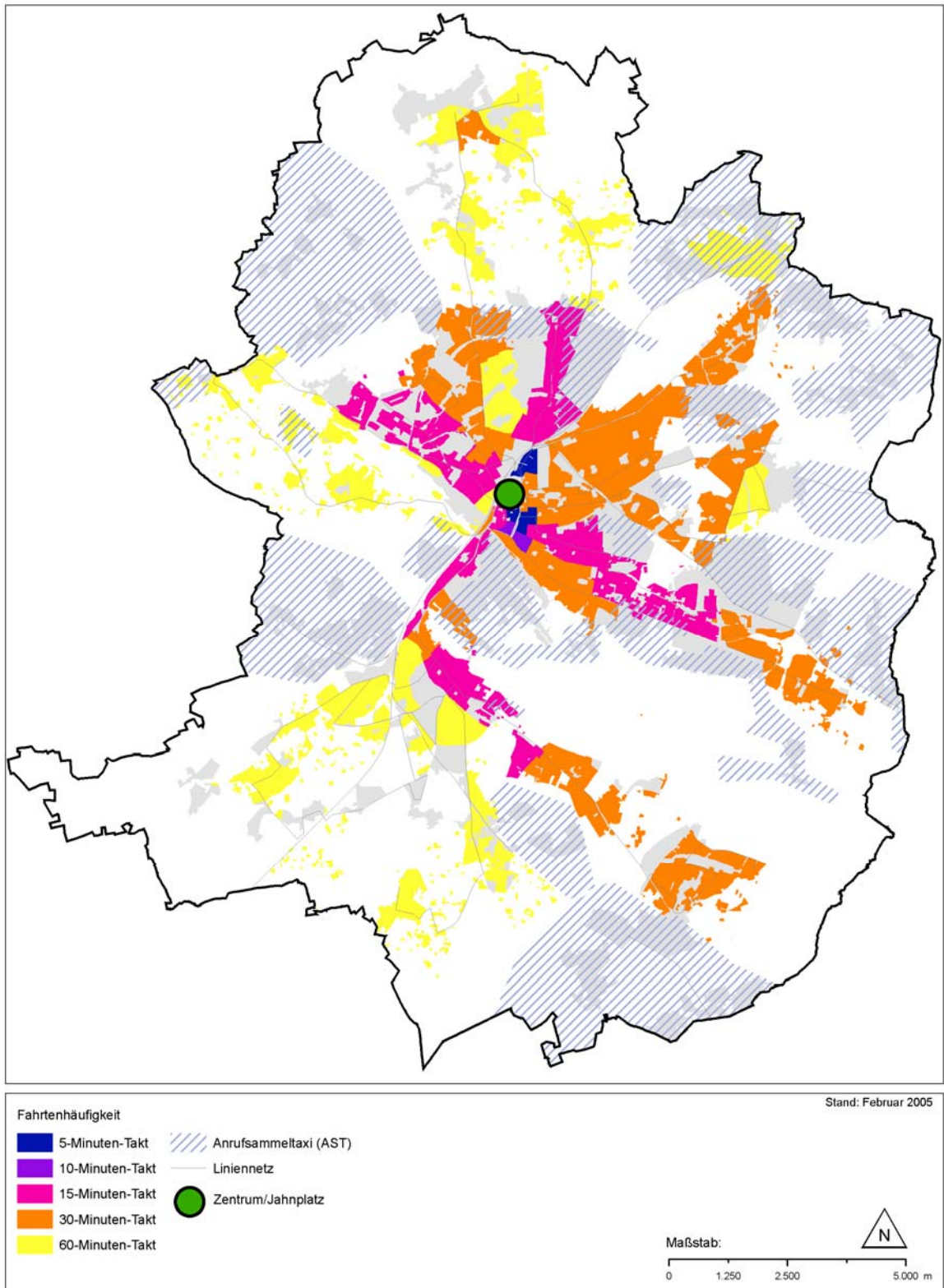
Karte 13: Fahrtenhäufigkeit zur Innenstadt in der Hauptverkehrszeit



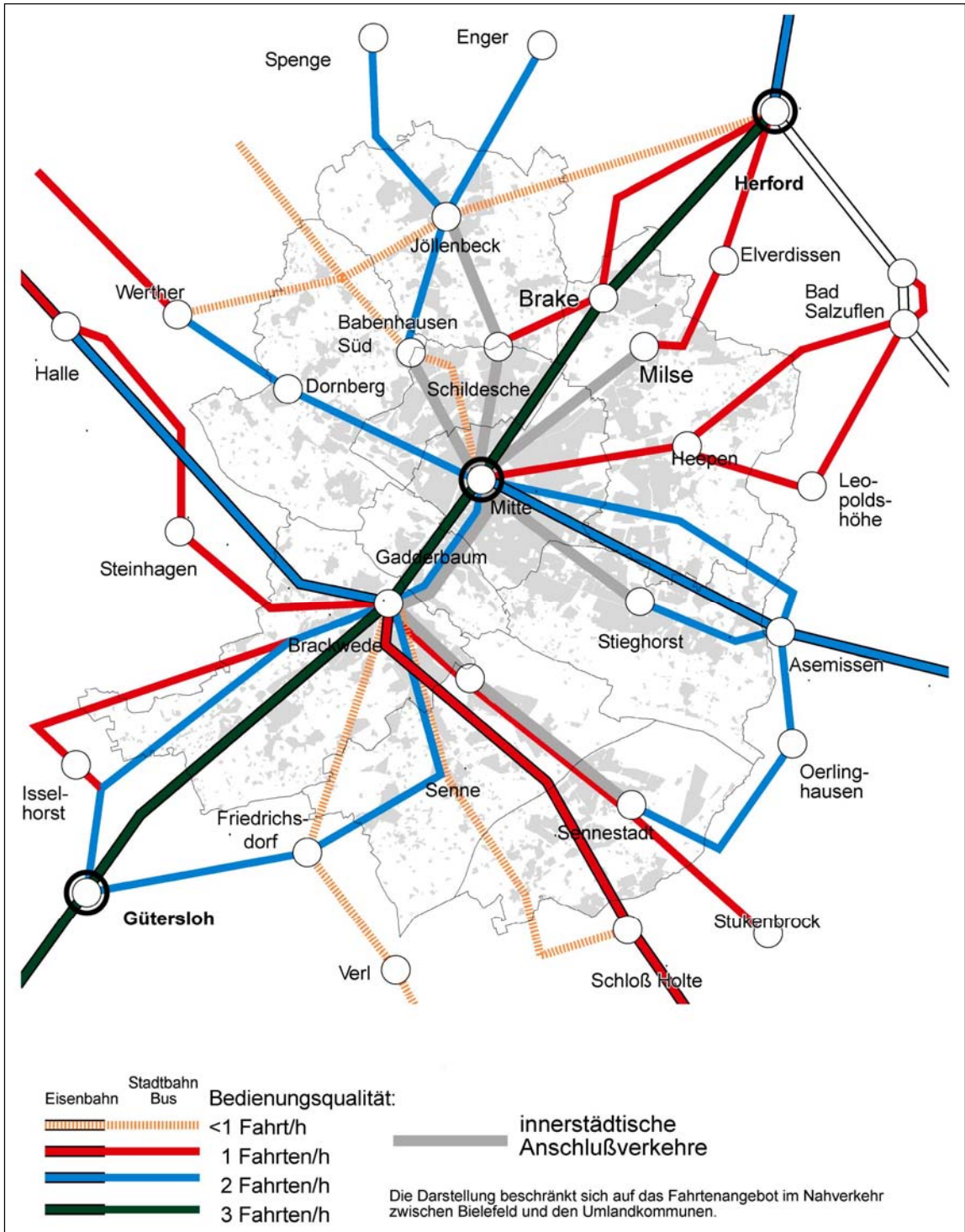
Karte 14: Bedienungsqualität in der Schwachverkehrszeit



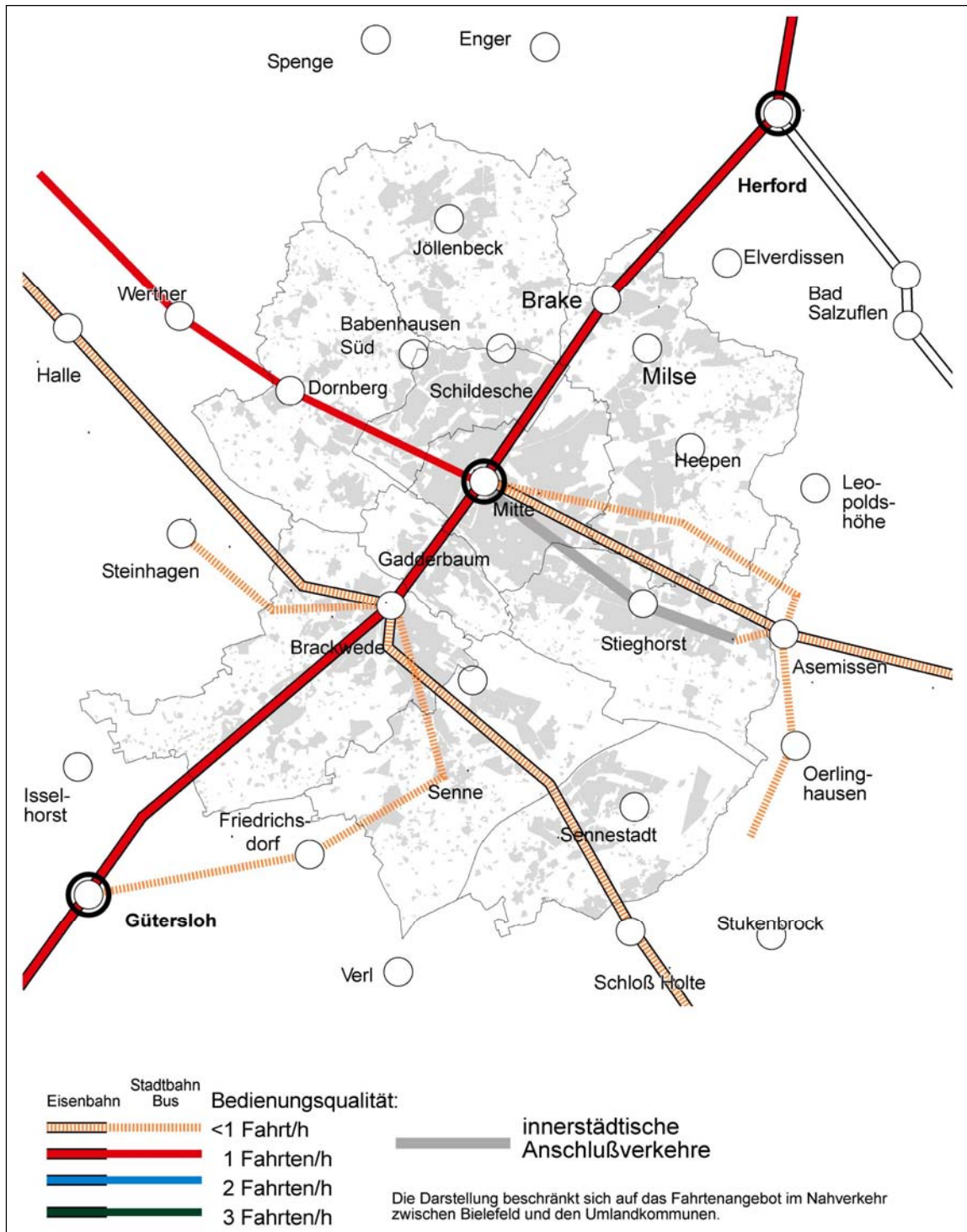
Karte 15: Fahrtenhäufigkeit zur Innenstadt in der Schwachverkehrszeit



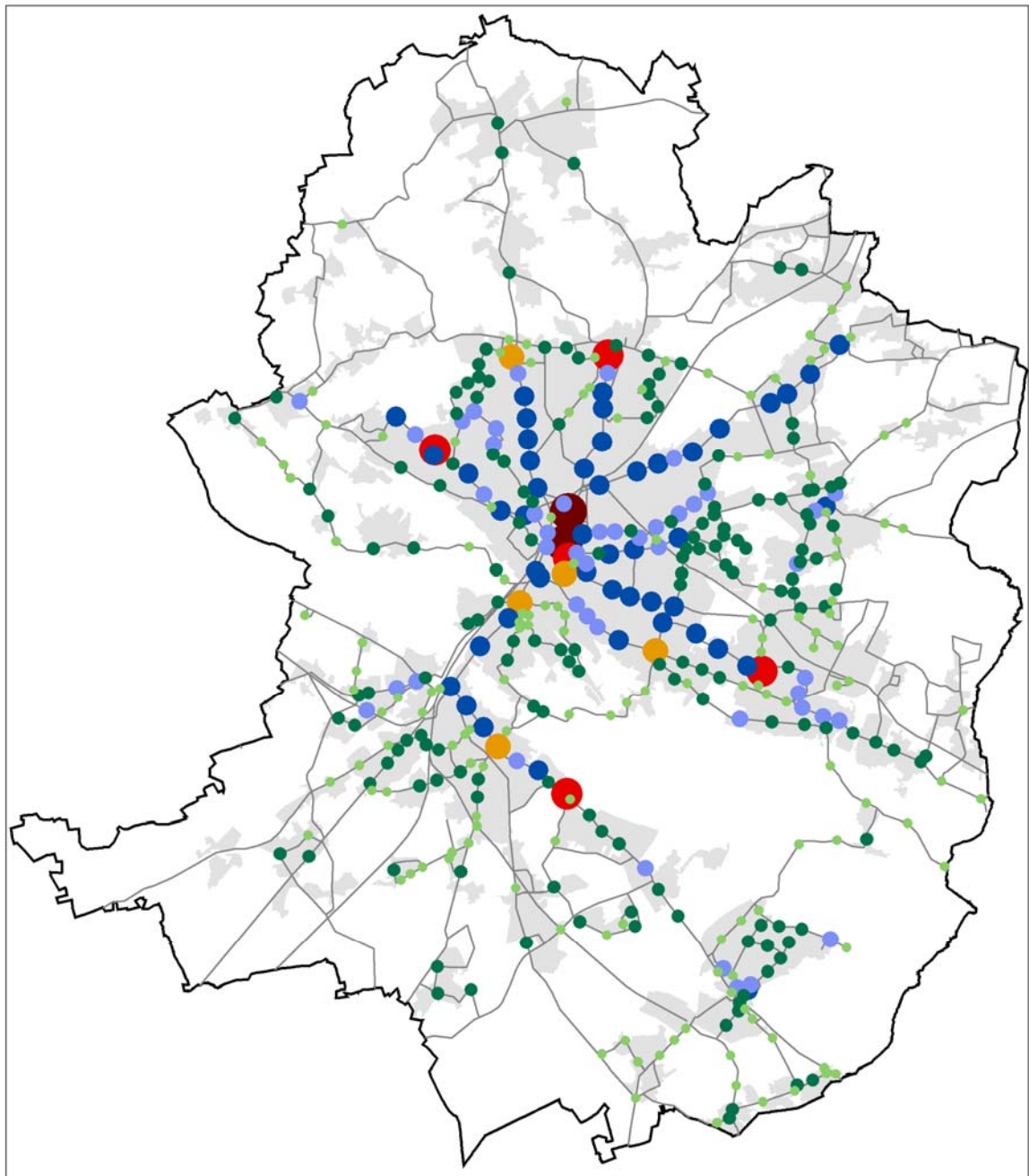
Karte 16: Bedienungsqualität im Regionalverkehr, Hauptverkehrszeit



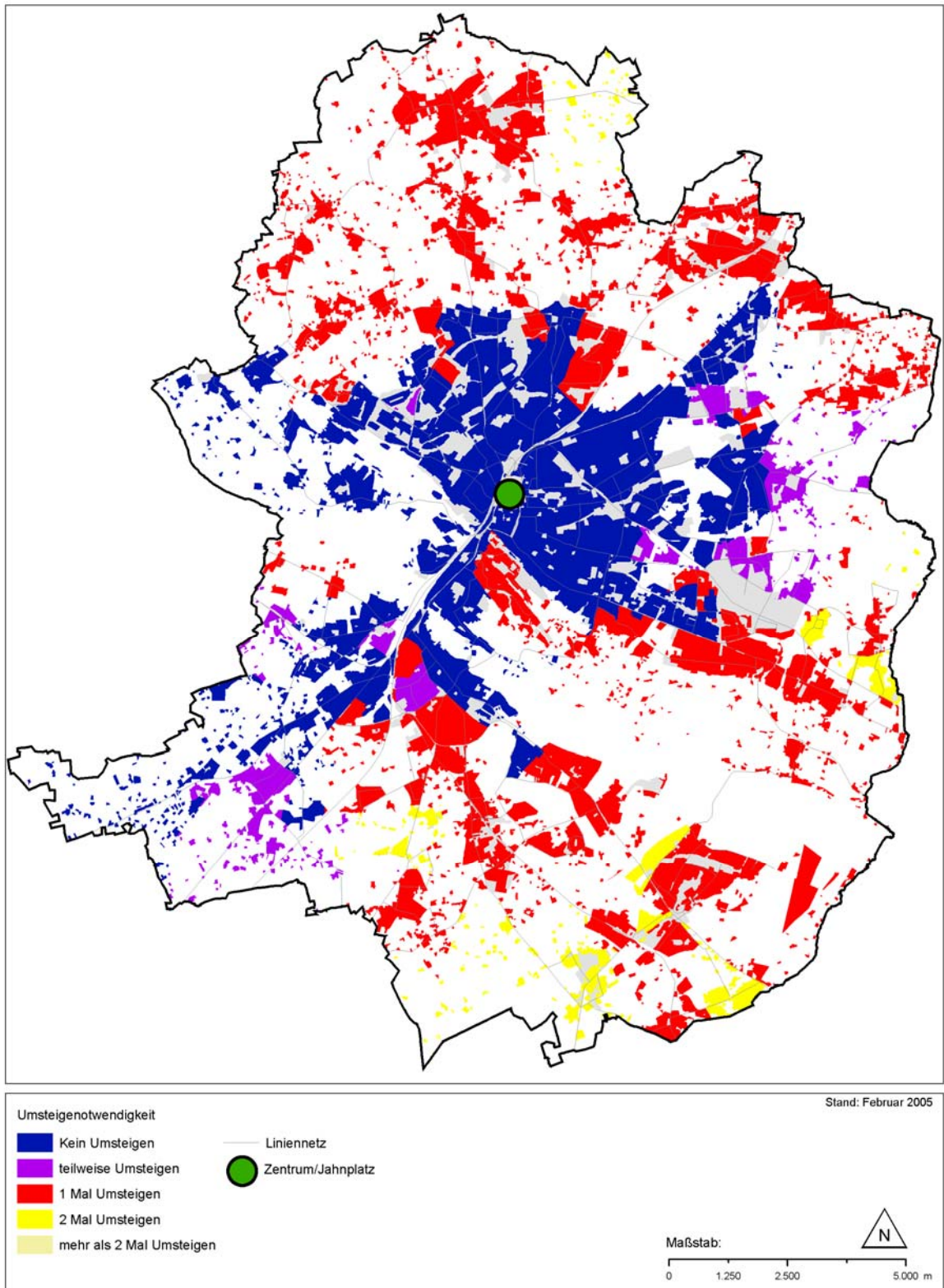
Karte 17: Bedienungsqualität im Regionalverkehr, Schwachverkehrszeit



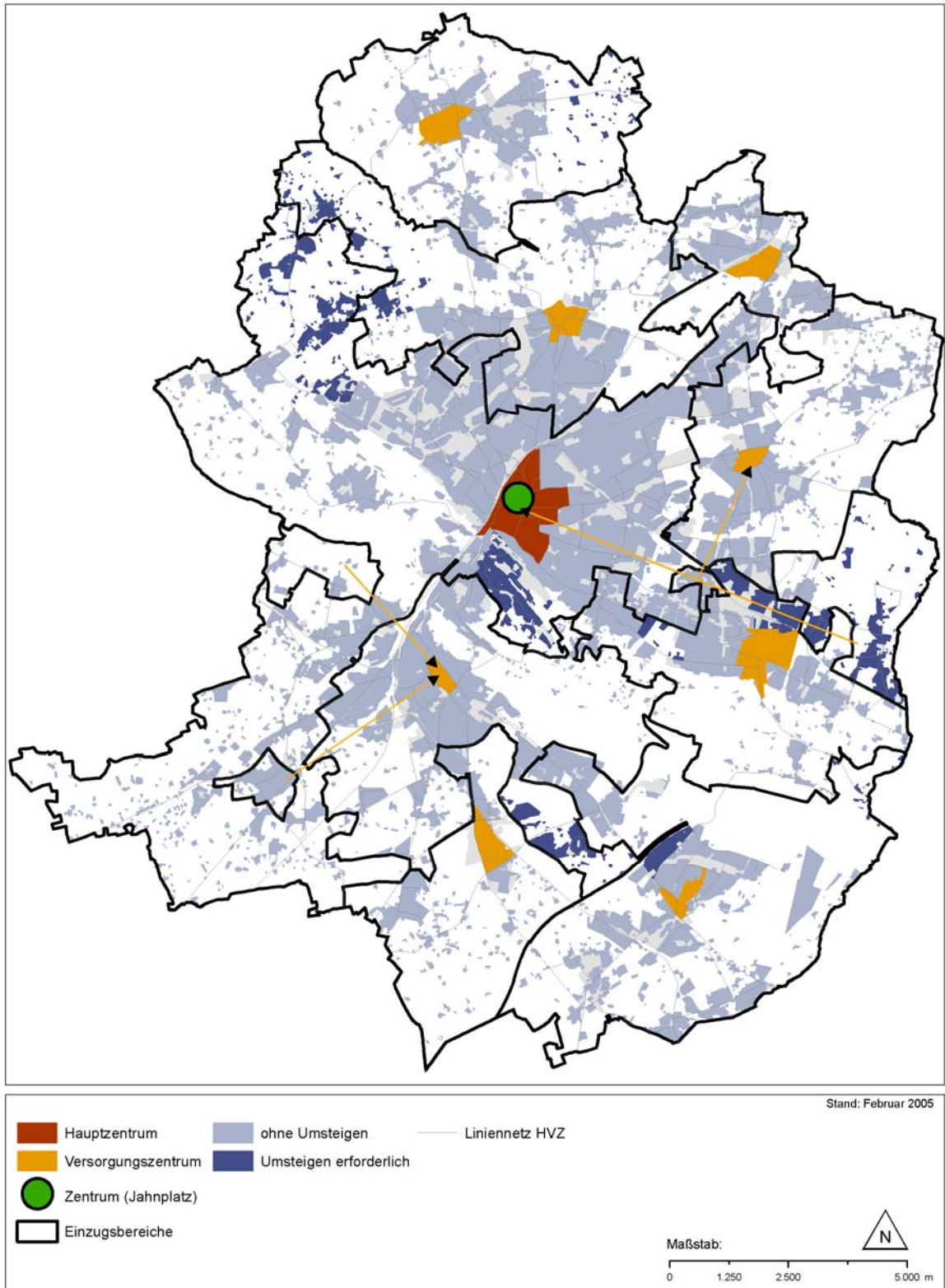
Karte 18: Haltestellenbelastung



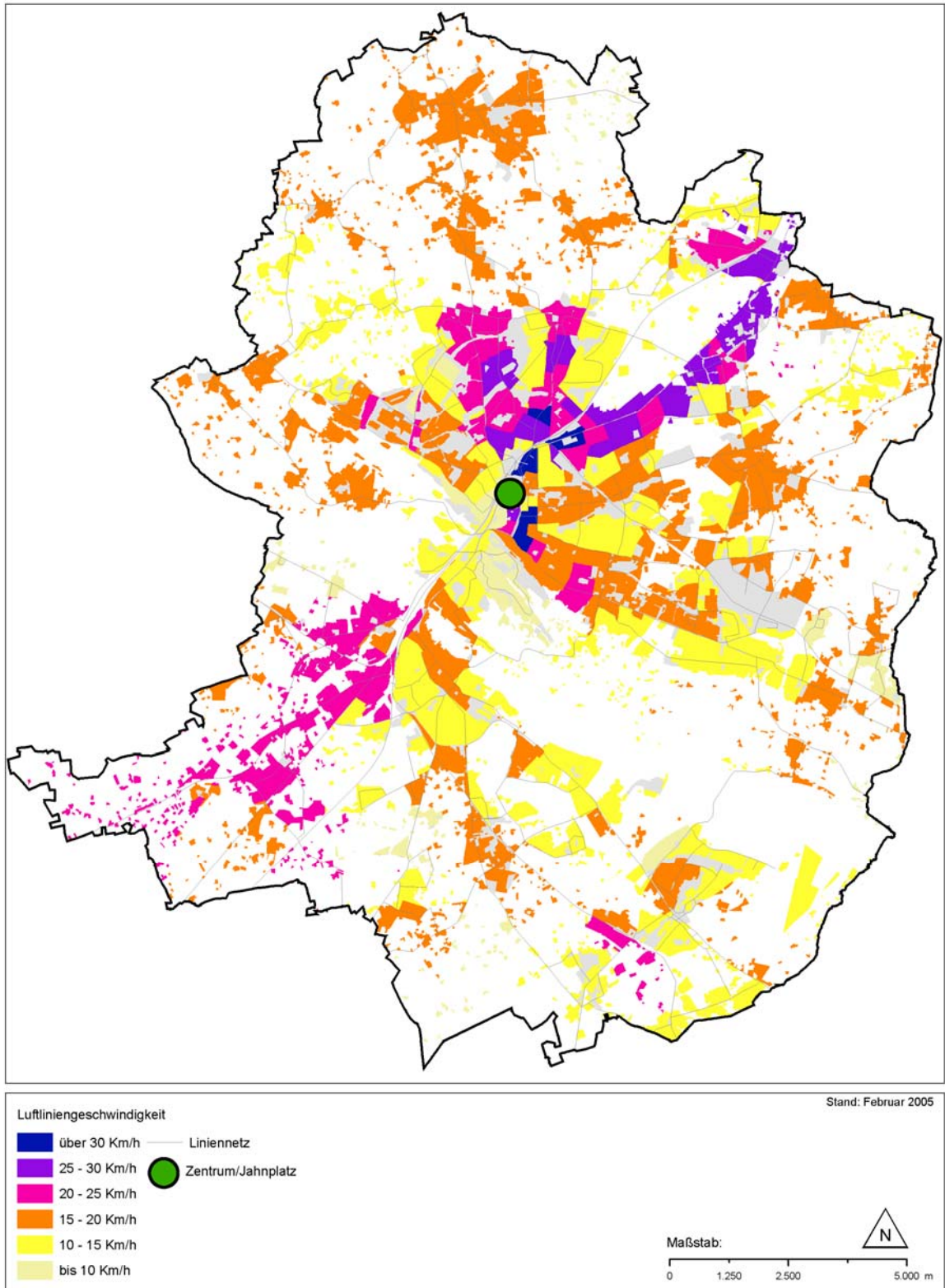
Karte 19: Umsteigenotwendigkeit zum Jahnplatz



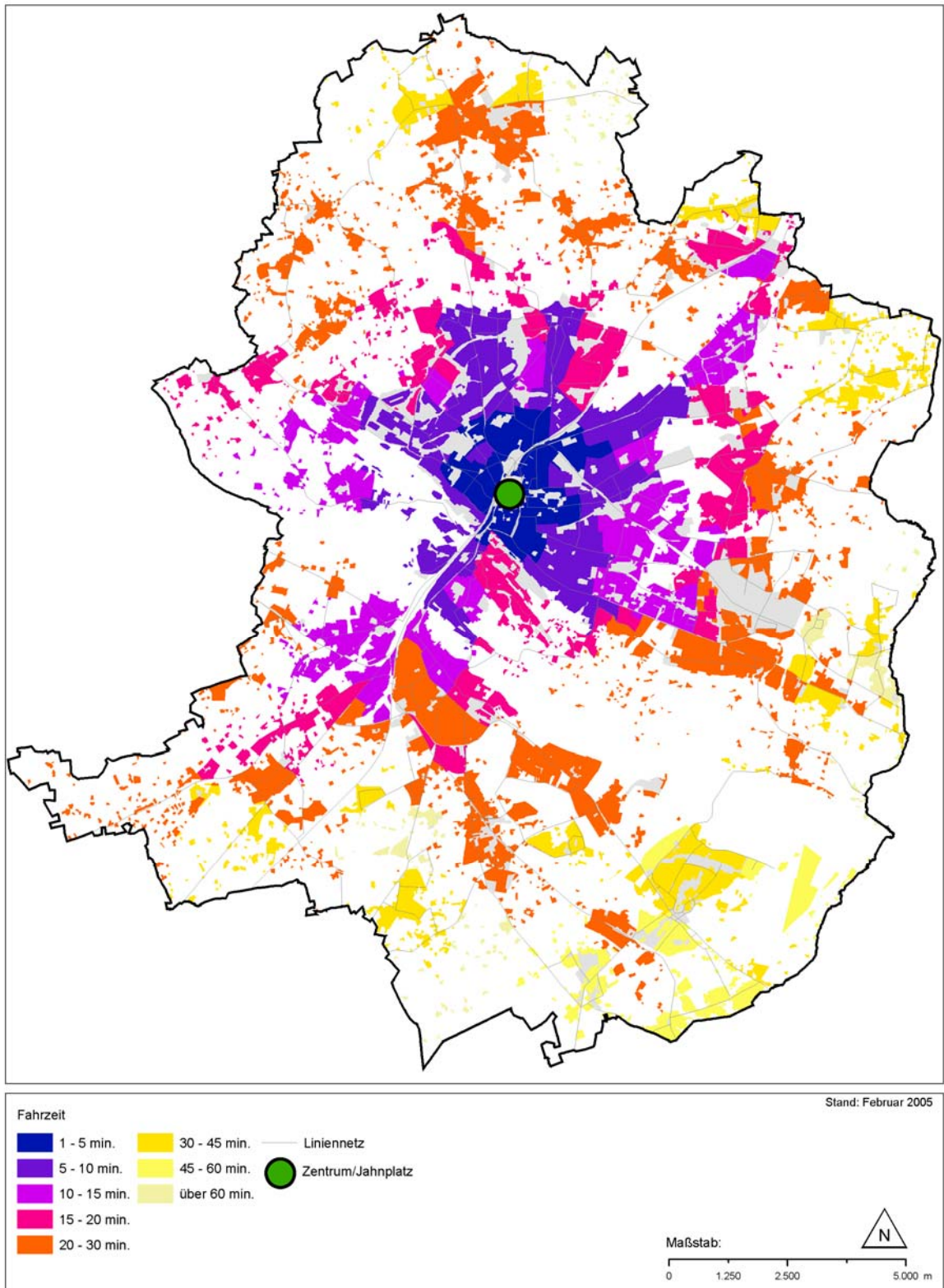
Karte 20: Umsteigenotwendigkeit zum nächsten Versorgungszentrum



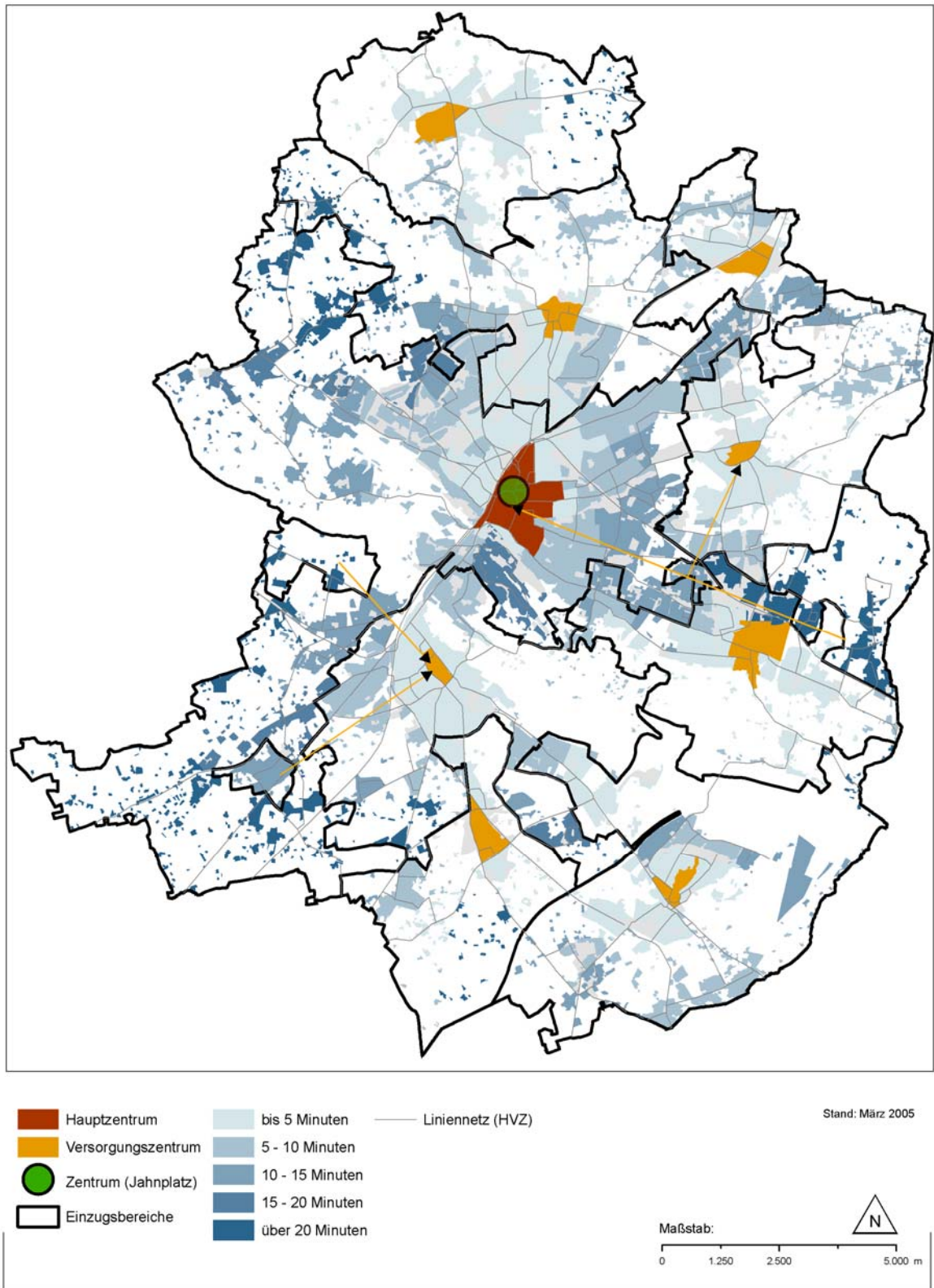
Karte 21: Verbindungsqualität, Luftliniengeschwindigkeit zum Jahnplatz



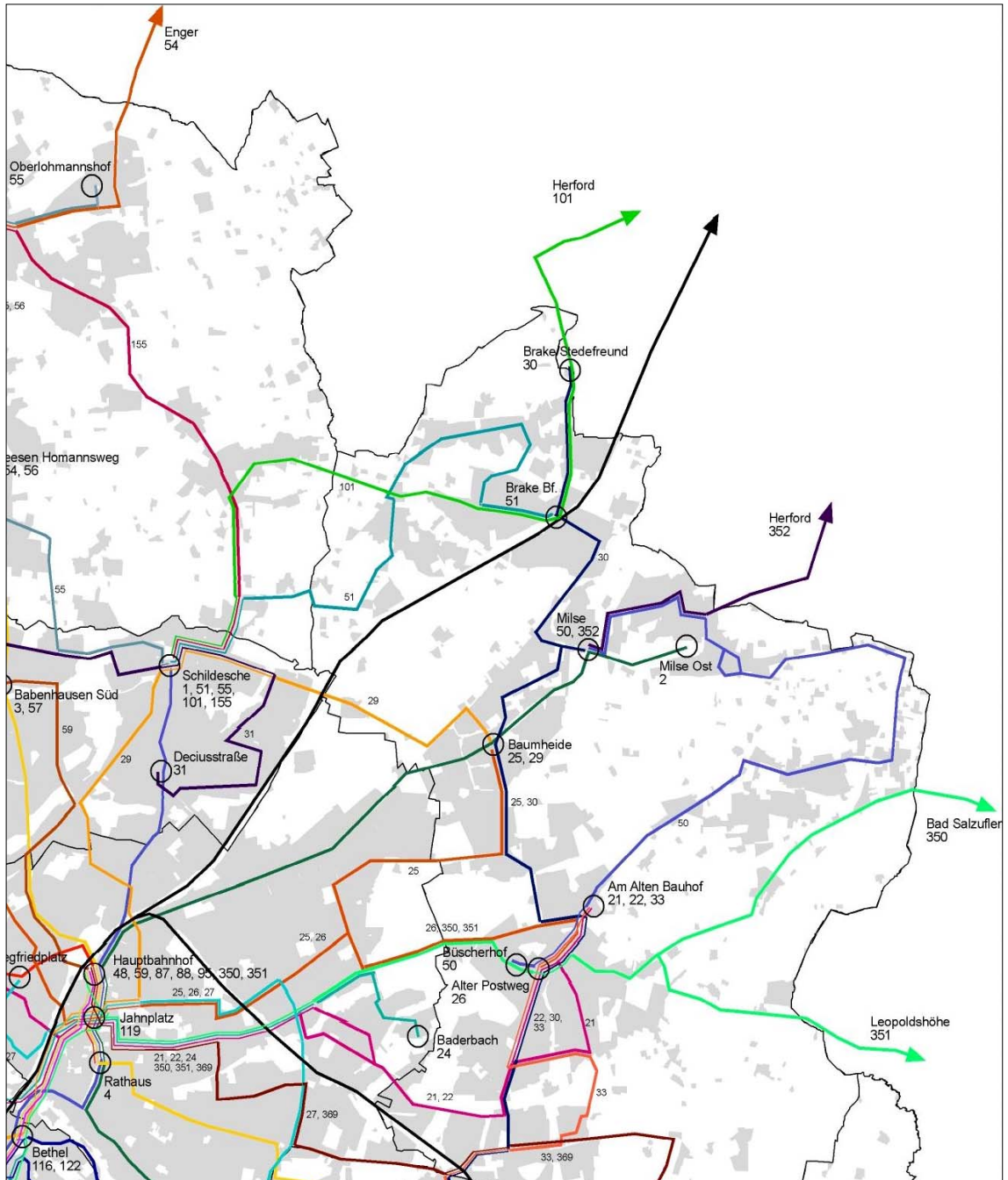
Karte 22: Fahrzeit zum Hauptzentrum



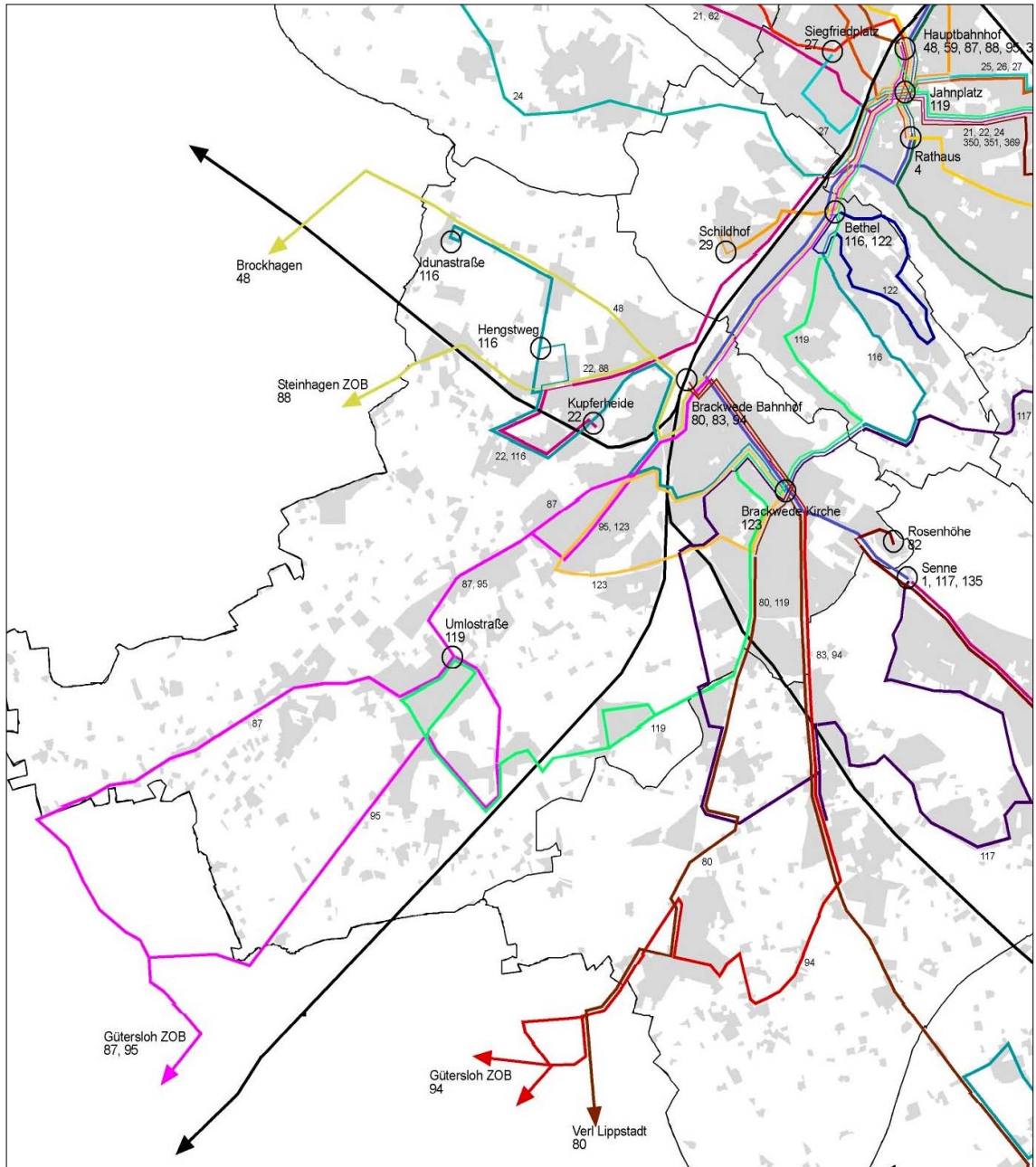
Karte 23: Fahrzeit zum nächsten Versorgungszentrum



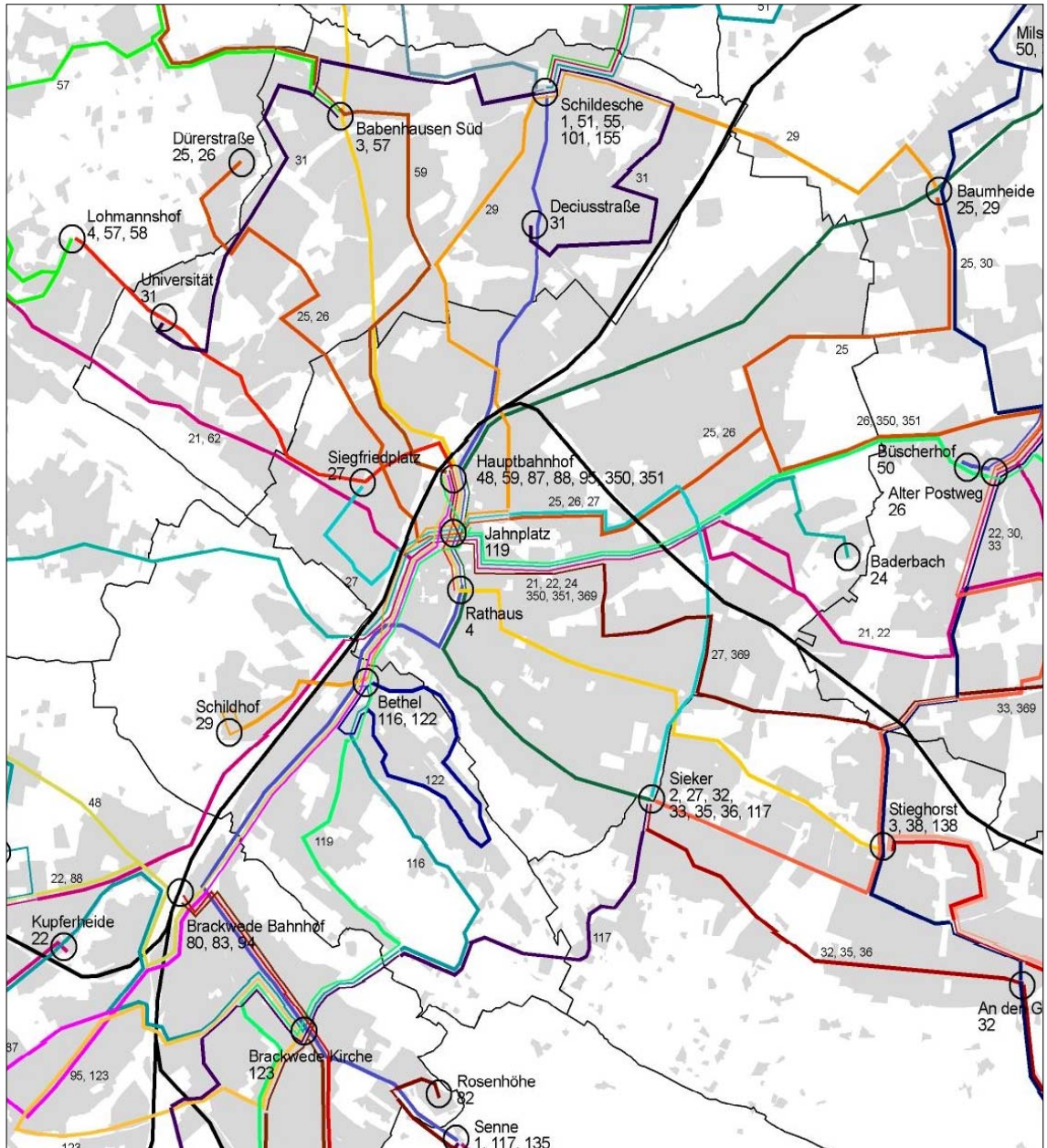
Karte 25: Liniennetz Bielefeld Nordost



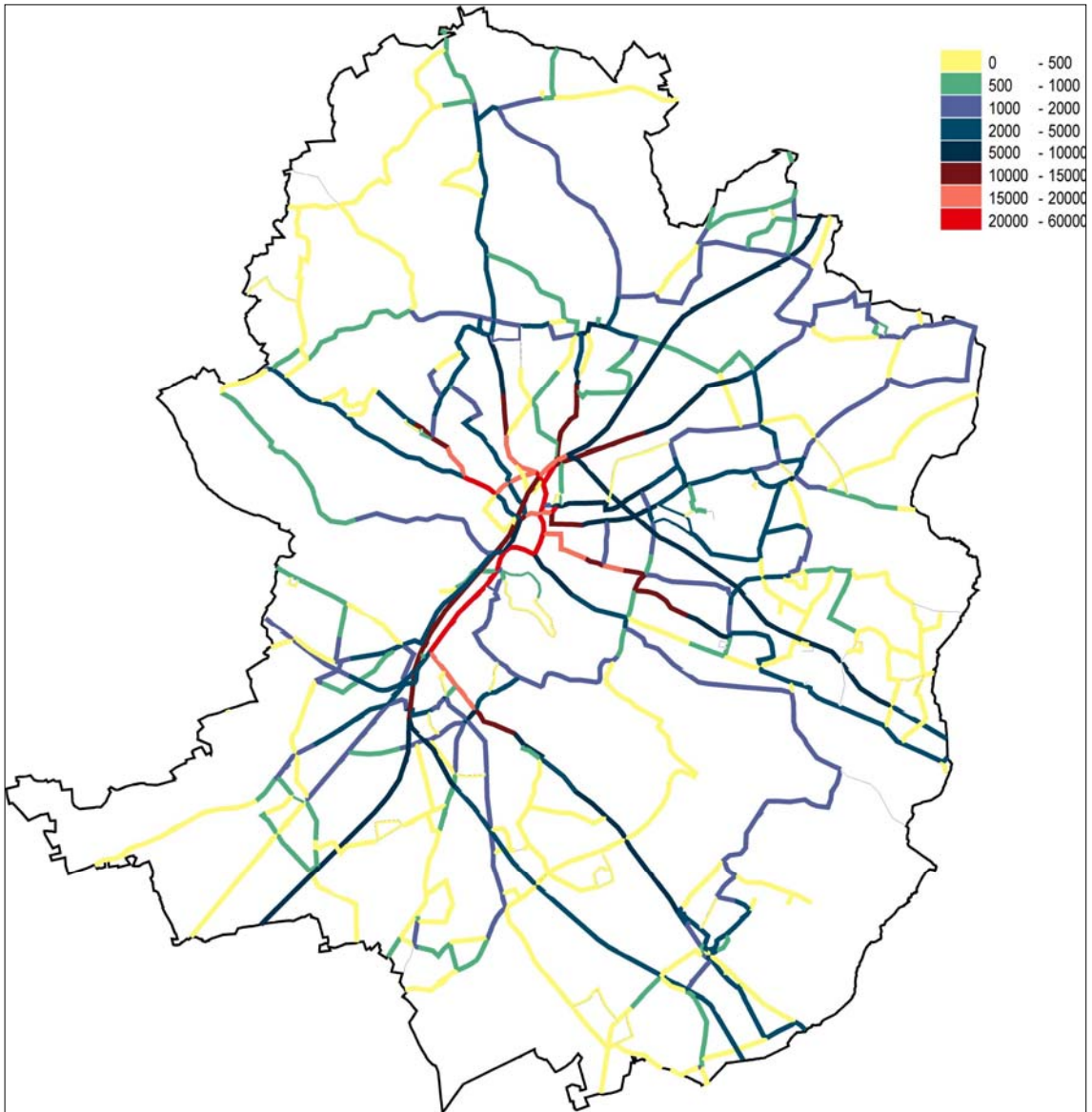
Karte 27: Liniennetz Bielefeld Südwest



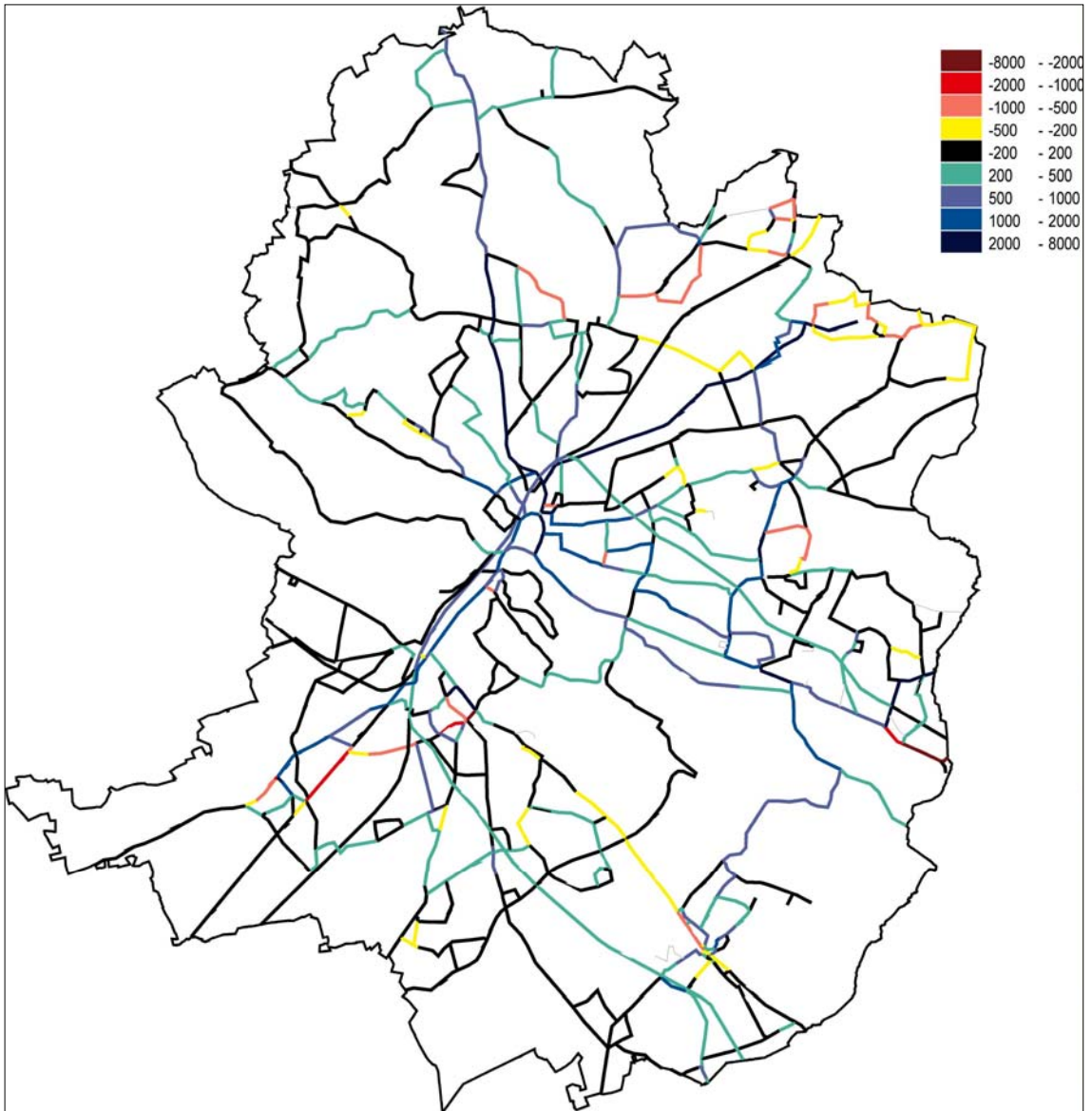
Karte 28: Liniennetz Bielefeld Mitte



Karte 30: Nachfrage auf dem Netz 2004



Karte 31: Nachfrageänderung Angebotskonzept Basis
Änderungen gegenüber der Nachfrage 2004



Karte 32: Nachfrageänderung Angebotskonzept Plus
Änderungen gegenüber der Nachfrage 2004

