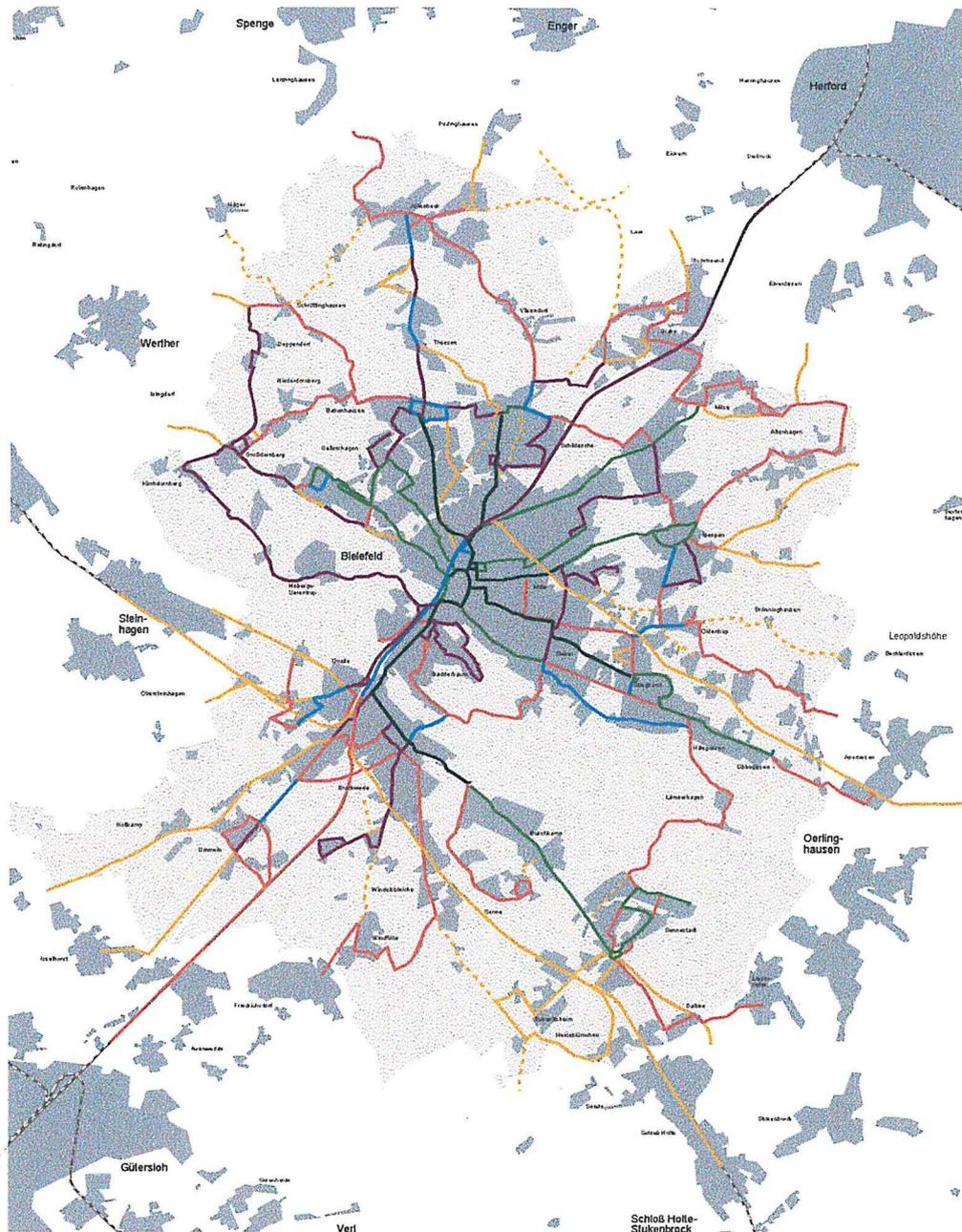




Nahverkehrsplan Bielefeld 1997



Auftraggeber:
Stadt Bielefeld

Bearbeitung:
 Stadtwerke Bielefeld GmbH

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Dieses Exemplar ist mit Stand vom 10. März 1998
der Stadt Bielefeld übergeben worden.

Nachträge:

Ergänzung	Datum	Unterschrift
Erdg. Sonntag für 98		Mei

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Vorwort	1
1 Projektbeschreibung und -abwicklung	2
1.1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung	2
1.2 Projektabwicklung	4
2 Ziele und Rahmenvorgaben	6
2.1 Erfassung übergeordneter Rahmenvorgaben und Ziele	6
2.1.1 Landesentwicklungsprogramm (LEPro) und Landesentwicklungsplan LEP	6
2.1.2 Gebietsentwicklungsplan Teilbereich Bielefeld - Gütersloh	8
2.1.3 Regionalisierungsgesetz NRW	8
2.1.4 Frauenbelange im ÖPNV	8
2.1.5 Nahverkehrsplan nördliches Ostwestfalen-Lippe (Kooperationsraum 6 des Landes NRW)	10
2.1.6 ÖPNV-Bedarfs- und Ausbauplan Nordrhein-Westfalen	13
2.2 Erfassung lokaler Rahmenvorgaben und Ziele	16
2.2.1 Räumliches Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bielefeld	16
2.2.2 Gesamtverkehrsentwicklungsplan Bielefeld (GVEP)	16
2.3 Kriterienkatalog für die Angebotsqualität im ÖPNV	17
3 Bestandsanalyse	22
3.1 Die Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur	22
3.2 Bevölkerung und soziale Infrastruktur	22
3.3 Erfassung der ÖPNV-Angebotsstruktur	31
3.4 Erfassung der ÖPNV-Nachfragestruktur und Stellung des ÖPNV innerhalb des Verkehrsmarktes Bielefeld	52
3.5 Wesentliche Einrichtungen der ÖPNV-Infrastruktur	57
3.6 Erfassung der Fahrzeugstandards	65
3.7 Erfassung der Tarifstruktur	66
3.8 Erfassung vorhandener Betriebsdaten	67
4 Bewertung des Bestandes	68
4.1 Allgemeine Bewertung	68
4.2 Bewertung für die einzelnen Stadtbezirke	69
4.3 Ergebnisse aus dem Projekt Frauenbelange im ÖPNV	87
5 Prognosen und Planungsgrundlagen	93
5.1 Die Entwicklung der Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur	93
5.2 Die Entwicklung des Verkehrsmarktes Bielefeld	94
5.3 Zielkonzept Eisenbahn/Stadtbahn/Bus	96

6	Maßnahmenkonzepte	100
6.1	Der Nahverkehr auf den Eisenbahnstrecken in Bielefeld	100
6.2	Das Liniennetzkonzept Bielefeld 2002	103
6.3	Angebotskonzepte zum Netzkonzept Bielefeld 2002	122
6.3.1	Merkmale des Angebotskonzeptes A	122
6.3.2	Merkmale des Angebotskonzeptes B	123
6.3.3	Merkmale des Angebotskonzeptes C	123
6.3.4	Merkmale der Angebotskonzepte für die Schwachverkehrszeit	124
6.4	Betriebliche und wirtschaftliche Rahmendaten der Angebotskonzepte	125
7	Bewertung der Angebotskonzepte	128
8	Handlungsprogramm	132
8.1	Gestaltung des Liniennetzes	132
8.2	Gestaltung des Verkehrsangebotes	132
8.3	Hinweise zu Verknüpfungspunkten und Schwerpunkthaltestellen	133
8.4	Hinweise zu anzustrebenden Fahrzeugstandards	136
8.5	Hinweise zu flankierenden betrieblichen Maßnahmen	137
8.6	Hinweise zur anzustrebenden Tarifstruktur	139
9	Umsetzung der Maßnahmen	141
9.1	Entwicklung eines Stufenplanes	141
9.2	Investitionsplanung	142
9.3	Prognose der Betriebskosten	143
9.4	Finanzierungsplanung	144
	Berichtigungen	145
	Verzeichnis der Abbildungen	146
	Verzeichnis der Karten	147
	Literaturangaben	148

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Bearbeitung:
Stadtwerke Bielefeld GmbH
Verkehrsplanung

Projektleitung

Dirk Artschwager

Bearbeitung

Hartwig Meier

unter weiterer Mitarbeit von

Harald Damaschke
Jürgen Krain
Lothar Michaelis
Dr. Astrid Mundt
Thomas Preuth

Begleitende Arbeitsgruppe „Nahverkehrsplan“ der Nahverkehrskommission

Dirk Artschwager
Stadtwerke Bielefeld GmbH

Paul Fabian
Stadt Bielefeld, Fachbereich Verkehr

Jürgen Krain
Stadtwerke Bielefeld GmbH

Wilfried Lang
Busverkehr Ostwestfalen GmbH

Hartwig Meier
Stadtwerke Bielefeld GmbH

Rolf Wisotzky
Stadt Bielefeld, Fachbereich Verkehr

Projekt „Anforderungen von Frauen an den ÖPNV“

Dirk Artschwager
Stadtwerke Bielefeld GmbH

Stefanie Baseler
Stadtwerke Bielefeld GmbH

Ilse Buddemeier
Stadt Bielefeld, Frauenbüro

Friedhelm Gnegel
Stadtwerke Bielefeld GmbH

Wilfried Lang
Busverkehr Ostwestfalen GmbH

Hartwig Meier
Stadtwerke Bielefeld GmbH

Karin Schrader
Stadtwerke Bielefeld GmbH

Ursula Stein
Büro für Raumplanung und Kommunikation

Gisela Stete
Büro Frank und Stete, Darmstadt

Claudia Warnecke
Stadt Bielefeld, Büro der Oberbürgermeisterin

Karin Weber
Büro Frank und Stete, Darmstadt

Rolf Wisotzky
Stadt Bielefeld, Fachbereich Verkehr

Nahverkehrsplan Bielefeld

Kurzfassung

Maßnahmenkonzepte – Handlungsprogramm – Umsetzung

Die Maßnahmenkonzepte des Nahverkehrsplanes umfassen ein Liniennetzkonzept und drei Angebotskonzepte. Dieses Liniennetzkonzept beinhaltet die Übersicht über alle im Tages- und Spätverkehr verkehrenden Linien und gibt Aufschluß über die angestrebte Erschließungsqualität im Stadtgebiet. Die Angebotskonzepte stellen das auf den Routen des Liniennetzkonzeptes abzuwickelnde Fahrtenangebot dar. Damit kann die Bedienungsqualität des zukünftigen ÖPNV bestimmt werden. Zur besseren Übersicht und um sich gegenseitig bedingende Netzstrukturen auch zusammenhängend darstellen zu können, werden die Konzepte des Nahverkehrsplanes zu zwölf „Paketen“ mit räumlichen Schwerpunkten in den verschiedenen Stadtbezirken zusammengefaßt.

Liniennetzkonzept

Das erste Paket beschreibt das Stadtbahnnetz, das zweite bis zehnte Paket den zukünftigen Busverkehr und das elfte Paket faßt den Verkehr in der Schwachverkehrszeit, insbesondere für die Abendstunden und den Sonntagmorgen für das gesamte Stadtgebiet zusammen und gehört streng genommen zu den im folgenden Kapitel beschriebenen Angebotskonzepten. Ein zwölftes Paket beschreibt modellhafte alternative Bedienungsformen.

Die Bielefelder Stadtbahn bleibt in ihrer Grundstruktur des Liniennetzes erhalten und ist im Nahverkehrsplan mit drei Erweiterungen vertreten. Neben dem Projekt der Stadtbahn zur Universität, die mit ca. 55% der hier aufgenommenen neuen Betriebsleistungen das bei weitem größte Einzelprojekt dieses Nahverkehrsplanes darstellt und aus dem sehr starke Auswirkungen auf das übrige Bielefelder Netz resultieren, gehören die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 über Babenhausen Süd nach Theesen und die Verlängerung der Linie 2 über den Endpunkt Sieker hinaus bis zur Ripon Kaserne zum Planungshorizont des Jahres 2002. Die Verlängerung zur Ripon-Kaserne bietet die Möglichkeit einer beispielhaften gemeinsamen Entwicklung des städtebaulichen Umfeldes und der Verkehrsinfrastruktur, die in der Vorplanung bereits weit fortgeschritten ist. Die Strecke über Stieghorst Zentrum hinaus nach Hillegossen in Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 ist vom Rat der Stadt in das Zielnetz dieses Planes aufgenommen worden. Die bedeutende Stadtbahn-Neubaustrecke nach Heepen ist hinsichtlich der bereits in den nächsten Jahren anfallenden Planungskosten berücksichtigt.

In den Vorschlägen zur Gestaltung des ergänzenden Busnetzes wird darauf geachtet, daß bei Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecken jeweils Buslinien um identische Abschnitte verkürzt werden können. Abgesehen von der Ver-

Kurzfassung

lagerung der Verknüpfungspunkte werden so ständige Änderungen in der Liniennetzstruktur vermieden. Bis zur Inbetriebnahme der Stadtbahn nach Heepen, mit der wiederum ein großer Einschnitt in die Linienkonzeption zu erwarten ist, kann somit eine mittelfristig stabile Struktur erreicht werden.

Leitgedanke für die Neuausrichtung der aus Heepen kommenden Buslinien ist die abwechselnde Führung nach Werther und Quelle bzw. Steinhagen.

Kennzeichnend für das Linienkonzept des Nahverkehrsplanes Bielefeld ist das bereits in den Ausführungen zur Analyse hervorgehobene Bestreben, die Beziehung in die Umlandgemeinden zu stärken. Aus diesen Gründen werden besonders für die Bereiche Werther und Steinhagen sowie für den Netzschluß nach Schloß Holte durch Abstimmung von Regional- und Stadtbusverkehren neue Vorschläge unterbreitet.

Die untersuchten Maßnahmen im Busnetz bestehen aus der

- Anpassung des Busnetzes im Bielefelder Westen an die neue Stadtbahn zum Lohmannshof (Paket 2),
- Neuordnung des Busnetzes in Dornberg, einer Erschließung des Twellbachtals sowie einem verbesserten Netzschluß nach Werther (Paket 2),
- Neuordnung des Busnetzes in Heepen nach Aufhebung des „Heeper Kreisels“ (Paket 3),
- Neuordnung des Busnetzes in Jöllenbeck mit Anpassung an den Stadtbahnanschluß in Theesen und einer Linienbündelung zwischen Vilsendorf und Schildesche (Paket 4),
- Anpassung des Busnetzes an den Stadtbahnanschluß an der Ripon-Kaserne (Paket 5),
- Neuordnung des Busnetzes in Sennestadt mit Erschließung der südlichen Stadtteile und dem verbesserten Netzschluß nach Schloß Holte (Paket 6),
- Neuordnung des Busnetzes in den Stadtbezirken Brackwede und Senne (Pakete 7 bis 8),
- Neuordnung des Busnetzes in Quelle mit Verbesserung des Netzschlusses nach Steinhagen (Paket 9),
- Einführung einer Schnellbusverbindung zwischen den Stadtbezirken Sennestadt, Stieghorst und Heepen (Paket 10).

Das Paket 11 „Schwachverkehrszeit“ stellt den Übergang zu den Angebotskonzepten dar, da es wesentlich durch die Fahrtenhäufigkeit in seiner Qualität, aber auch seinen betriebswirtschaftlichen Konsequenzen bestimmt wird. Das Liniennetzkonzept prägt dieses Paket insofern, da mit Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie 4 gegenüber dem heutigen Zustand auch Angebote auf der Linie 26 Dürerstraße – Jahnplatz – Radrennbahn – Rüggesiek und auf dem Ostabschnitt Heepen – Jahnplatz der Hauptlinien 20 bis 23 vorhanden sein werden.

Angebotskonzepte

Dem Linienkonzept des Nahverkehrsplanes Bielefeld sind drei Angebotskonzepte zugeordnet, die sich in unterschiedlichen Bedienungshäufigkeiten unterscheiden:

- Das Angebotskonzept A orientiert sich an den Leitvorstellungen des Gesamtverkehrsentwicklungsplanes.
- Das Angebotskonzept C als entgegengesetzte Konzeption orientiert sich in der Regel am heutigen Angebot oder als Minimalbedingung an der Hälfte der Leitvorstellung.
- Das im Betriebsaufwand dazwischenliegende Angebotskonzept B basiert auf den Leistungen des Angebotskonzeptes C, übernimmt aber in der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag die Angebotsqualitäten aus Konzept A.

Für die Stadtbahn ist das Angebotskonzept A von zwei entscheidenden Verbesserungen geprägt: Zum einen ist für die Linien 1 und 3 ein auf die nachmittägliche Hauptverkehrszeit (15 bis 18 Uhr) ausgedehnter 5-Minuten-Takt eingearbeitet, zum anderen ist der 10-Minuten-Takt aller Linien samstags bis 20.30 Uhr ausgedehnt und ebenfalls an Sonntagen tagsüber als Grundtakt übernommen.

Im Busbereich ist dieses Angebotskonzept für viele Linien von einem ganztägigen 20-Minuten-Takt geprägt, so z.B. für die Linien 24, 32, 33 und auch 35 in Dornberg, Stieghorst und Sennestadt. Dadurch entstehen im Bereich des Lipper Hellweges Überlagerungen zu einem 10-Minuten-Takt, der einen direkten Übergang von allen Stadtbahnfahrten ermöglicht. Dieselbe Taktstruktur entsteht ebenfalls durch Überlagerung zwischen Theesen und Jöllenbeck.

Wesentlichen Anteil an der Steigerung der Betriebskosten haben die vielen regionalen Linien, die den ganzen Tag über einen 30-Minuten-Takt aufweisen, wie es der Leitvorstellung des GVEP entspricht.

Das Angebotskonzept B sieht im Stadtbahnbereich aufgrund des hohen Ausgangsniveaus gegenüber dem heutigen Angebot keine Veränderungen vor. Im Busbereich gilt dagegen durchgängig die Aussage, daß in der Hauptverkehrszeit (montags bis freitags von 6 bis 8.30 Uhr und von 15 bis 18 Uhr) die Merkmale des Angebotskonzeptes A übernommen worden sind, ansonsten aber die Bedienstungsqualitäten des Angebotskonzeptes C bestimmend sind. Für den größten Teil des ergänzenden Busnetzes bedeutet dieses während der Hauptverkehrszeit einen 20-Minuten-Takt und für die Normalverkehrszeit einen 30-Minuten-Takt.

Die Orientierung des Angebotskonzeptes C am heutigen Angebot oder als Minimalbedingung an der Hälfte der Leitvorstellung bedeutet für den Stadt-

bahnbereich, daß die Universitätslinie und die Erweiterungen nach Theesen und auf das Gelände der Ripon-Kaserne entsprechend dem heute für die Stadtbahnen typischen Fahrplanmuster betrieben werden. Dazu gehört der 10-Minuten-Grundtakt an Werktagen tagsüber und der 15-Minuten-Takt an Samstagnachmittagen und sonntags tagsüber.

Die Buslinien orientieren sich bei Verlängerungen oder Umlegungen vom Fahrtenangebot her an der heutigen Fahrtenhäufigkeit in den jeweiligen Bereichen. Für die neuen Quartiersbuslinien 27 und 29 Schildesche – Jahnplatz – Schildhof und Baderbach – Jahnplatz – Siegfriedplatz ist ein Halbstundentakt vorgesehen, ähnliches gilt für die neue Buslinie 117 Senne – Schillingshof – Windelsbleiche - Brackwede. Für die Linie 113 in Senne ist in der Hauptverkehrszeit ein Halbstundentakt und in der Normalverkehrszeit ein Stundentakt vorgesehen. Die Neuordnung der Buslinien 118 und 119 führt im Angebotskonzept C zu einem Fahrplanangebot, wie es heute auf der Linie 118 vorzufinden ist.

Da sich die Ausgangslage in den Bedienungsqualitäten tagsüber und im Abendverkehr unterscheidet, ist es sinnvoll, für die Schwachverkehrszeit getrennt bestimmbarere Angebotskonzepte zu entwickeln, die auch unabhängig von der Auswahl der Angebotskonzepte für den Tagesverkehr berücksichtigt werden können.

- Das Angebotskonzept A ist durch einen Grundtakt von 20 Minuten im Stadtbahnnetz und auf den Hauptbuslinien bestimmt. Das restliche Stadtgebiet wird von den Linien des Tagesverkehrs im Stundentakt erschlossen. Dafür entfallen sämtliche Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre.
- Das Angebotskonzept B orientiert sich an einem 15-Minuten-Takt auf den Stadtbahnlinien und auf der Hauptbuslinie nach Heepen, geht aber weiterhin in den heute durch Linienfahrten bedienten Außenbereichen von einem Halbstundentakt aus. In den Bereichen, die heute in den Abendstunden nicht durch den ÖPNV erschlossen sind, wird flächendeckend ein Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr angeboten.
- im Konzept C entspricht der Linienverkehr dem heutigen Angebot. In den Bereichen, die heute in den Abendstunden nicht durch den ÖPNV erschlossen sind, wird flächendeckend ein Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr angeboten.

Im Regionalverkehr weicht das Angebotskonzept C allerdings von der Minimalbedingung der „halben Leitvorstellung“ ab, da sich die daraus resultierenden Betriebskosten sehr stark von der Ausgangslage unterscheiden würden. Erst die höheren Angebotsstufen stellen deshalb eine verbesserte und den Leitvorstellungen stärker entsprechende Bedienung auf den Linien in die Nachbarorte sicher.

Betriebliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die im folgenden dargestellten Werte resultieren aus einer linienscharfen Aufnahme der betrieblichen Rahmendaten. Um den Mehraufwand gegenüber dem heutigen Zustand beziffern zu können, wurde das Angebot des Jahres 1997 ebenfalls modelliert und das Rechenmodell anschließend mit bekannten Jahreswerten abgeglichen.

Die daraus abgeleiteten Betriebskosten berücksichtigen die festen Kosten für die Fahrzeuge pro Jahr, die von der Laufleistung abhängigen Kosten und die Personalkosten. Es wurden Werte für das Jahr 1997 angesetzt.

Wesentlich schwieriger als die Betriebskostenrechnung gestaltet sich die Einnahmenschätzung. Hier kann auf Erfahrungen bisheriger Entwicklungen im Stadtbahnsektor und bei Angebotsverbesserungen im Busbereich aufgebaut werden, wobei jedoch Margen angegeben werden müssen. Zudem sind bei größeren ÖPNV-Projekten in den ersten Jahren Anfangsverluste aufzufangen, da nicht alle potentiellen Kunden das Angebot vom ersten Tag an wahrnehmen.

Die Entwicklung der Betriebsleistung in den verschiedenen Angebotskonzepten kann durch die zusätzlichen jährlichen Kilometerleistungen (als mit der Fahrtenzahl direkt verbundenes Hauptmerkmal der Bedienungsqualität) beschrieben werden.

	Ausgangslage 1997	Angebots- konzept A	Angebots- konzept B	Angebots- konzept C
Stadtbahn	3,97	5,69 (+43%)	5,41 (+36%)	5,09 (+28%)
Bus	7,79	12,91 (+66%)	9,29 (+19%)	8,27 (+6%)
Gesamt	11,76	18,60 (+58%)	14,70 (+25%)	13,36 (+14%)

Abbildung 1: Entwicklung der Jahreskilometerleistung nach Angebotskonzepten (Angabe in Mio. km/a, mit Steigerung gegenüber 1997)

(Im Haupttext Abbildung 24, Seite 126)

Die zusätzlichen Betriebskosten, einschließlich der jährlichen Kosten zur Unterhaltung der Infrastruktur (soweit sie bei den Verkehrsunternehmen anfallen) und der Pachtzahlungen, werden sich wie folgt entwickeln:

	Angebotskonzept A	Angebotskonzept B	Angebotskonzept C
Stadtbahn	+12,8	+11,7	+9,9
Bus	+23,0	+7,4	+1,4
Anruf- Sammel-/ Anruf- Linien-Taxi*	-0,2	+0,2	+0,3
Gesamt	+35,6	+19,3	+11,6

* Beim AST handelt es sich nicht um die Differenz der Betriebskosten, sondern um die Differenz des Zuschußbedarfs.

Abbildung 2: Entwicklung der zusätzlichen Betriebskosten nach Angebotskonzepten (Angaben in Mio. DM/a)

(Im Haupttext Abbildung 25, Seite 126)

Zusammen mit einer Einnahmenabschätzung von 4,4 bis 6,1 Mio. DM ergibt sich im Angebotskonzept C, wenn die im Nachbarortsverkehr anfallenden zusätzlichen Leistungen und die nicht die zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen unberücksichtigt bleiben, eine zusätzliche Unterdeckung in Höhe von 4,6 bis 6,3 Mio. DM pro Jahr. Davon entfallen etwa 80% auf die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Universitätslinie und der Kapazitätserweiterung der Stadtbahn, über deren Umsetzung zwischen Stadt und dem Verkehrsunternehmen Stadtwerke Bielefeld GmbH bereits Übereinkunft erzielt worden ist.

Genauere Einnahmeuntersuchungen liegen nur dem Angebotskonzept C zugrunde. Selbst wenn bei Durchführung der Angebotskonzepte A oder B - pauschal angesetzt - die Einnahmenprognose aus C vervierfacht (bei A) bzw. verdoppelt (bei B) eintreten würde, wird sich die Unterdeckung für alle betrachteten Linien unter den heutigen Rahmenbedingungen negativ weiterentwickeln und ungedeckte Kosten in zweistelliger Millionenhöhe nach sich ziehen.

Empfehlungen

Aus einer Angebotsausweitung können, wenn dem jeweiligen zusätzlichen betrieblichen Mehraufwand nicht entsprechende Einnahmen gegenüberstehen, Unterdeckungen erwachsen. Für den Aufgabenträger ist von Interesse, ob zusätzliche Mehrkosten entstehen, die von den Betrieben nicht aufgefangen werden. Dabei sind zu unterscheiden:

- die zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen, die vollständig im Aufgabenträgerbereich, also auf Bielefelder Stadtgebiet anfallen,
- die Maßnahmen im Nachbarortsverkehr. Von diesen Mehrleistungen profitieren neben der Stadt Bielefeld vor allem die Nachbarkommunen. Dafür sind zwischen den Aufgabenträgern Abstimmungen zu treffen, wie eventuelle Unterdeckungen zu tragen sind oder ob Betriebsleistungen entfallender Linien in der Nachbarkommune entsprechend gegengerechnet werden können.

Nicht berücksichtigt sind die nicht zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen. Dazu zählt in diesem Falle die Umsetzung des Paketes 10 mit der Schnellbuslinie Sennestadt – Heepen.

Das vorgeschlagene Liniennetz verbessert die Erschließung in vielen innerstädtischen Wohnbereichen zwischen den Stadtbahnachsen und in den Außenbezirken. Zu nennen sind besonders die Wohngebiete Kamphof/ Hohes Feld, Werther Straße, Spindelstraße, Vilsendorf –Blackenfeld und im Twellbachtal.

Wesentliche Verbesserungen entstehen in der **Bedienungsqualität** im Bielefelder Stadtgebiet. Durch Linienüberlagerung sind dies vor allem der Linienweg zwischen Theesen und Jöllenberg, zwischen Schildesche und Vilsendorf sowie zwischen dem Stadtbahnendpunkt Lohmannshof und Großdornberg. Durch neue Linienführungen verbessert sich die Bedienung besonders in den südlichen Ortsteilen des Stadtbezirkes Sennestadt, im Wohngebiet Okapiweg und durch die Neuordnung des Busnetzes in Heepen im Bereich Brückenstraße und im Heeper Süden.

In der Schwachverkehrszeit wird die Bedienung aller nicht durch Linienverkehre versorgten Wohnbereiche durch die Einführung von Anruf-Sammel-Taxi-Angeboten auf ein höheres Niveau gehoben. Das entspricht auch einer in allen Workshops zu Frauenbelangen im ÖPNV genannten Anregung nach Verbesserungen am Abend und am Sonntagmorgen.

Die Verbindungsqualität steigt durch die Inbetriebnahme der Stadtbahn zur Universität und zum Lohmannshof für Fahrgäste, die im Bielefelder Westen wohnen oder arbeiten, erheblich. Ähnliches gilt für die Erweiterungen nach Theesen und zur Ripon-Kaserne. Die Neuordnung der Dornberger Rundfahrt erleichtert und beschleunigt die Anschlußbeziehungen zur Stadtbahn-

linie 3 an der Babenhauser Straße. Neu geschaffen wird über eine Umsteigemöglichkeit in Vilsendorf eine Querverbindung von Jöllenbeck nach Brake. Durch die Neuordnung im Bielefelder Süden werden Beziehungen zwischen den benachbarten Stadtteilen Schillingshof/Vennkamp und Windelsbleiche sowie Ummeln und Südwestfeld und durchgängig umsteigefreie Verbindungen in das Brackweder Zentrum ermöglicht.

Unter den Nachbarortsverkehren sind besonders die Verbesserungen Richtung Werther, Steinhagen und Schloß Holte hervorzuheben.

Die Bewertung der Angebotskonzepte läßt unter Berücksichtigung der finanziellen Konsequenzen für den Aufgabenträger, die es nicht erlauben, wesentliche Mittel für den laufenden Betrieb von ÖPNV-Angeboten beizusteuern, nur die Weiterverfolgung des Angebotskonzeptes C zu.

Es soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, daß in der Schwachverkehrszeit (Maßnahmenpaket 11) mit dem qualitativen Sprung vom Angebotskonzept C zum Angebotskonzept B auch unter wirtschaftlichem Gesichtspunkten interessante Aspekte verbunden sind. Das Angebotskonzept B stellt für einen Großteil der Bielefelder Einwohner sogar eine über das Angebotskonzept A hinausgehende Bedienungsqualität dar.

Hier sind Überlegungen weiterzuerfolgen, ob durch eine Beschränkung der Angebotsverbesserung auf einen kleineren Zeitraum (etwa bis 22.30 Uhr) und durch eine dem erfolgreichen Nachtbusnetz äquivalente Liniennetzgestaltung am frühen Sonntagmorgen Kosten minimiert und die vorhandenen Fahrgastpotentiale trotzdem erreicht werden können.

Maßnahmen- und Investitionsplanung

Bei den Planungskosten sind auch die Stadtbahnprojekte zu berücksichtigen, die aufgrund ihres über das Jahr 2002 hinausreichenden Inbetriebnahmedatums nicht zum Liniennetz dieses Nahverkehrsplanes gehören. Im einzelnen sind dies die Stadtbahn zwischen der Innenstadt und Heepen und die Stadtbahnverlängerung über Stieghorst Zentrum hinaus zur Detmolder Straße und nach Hillegossen, wie sie im aus dem GVEP entwickelten Zielkonzept beschrieben worden sind. Auf eine Abstimmung mit der Investitionsplanung zu den Projekten aus dem Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers WOWL ist hinzuwirken. Besonderes Augenmerk sollte dabei, besonders im Hinblick auf die Konzeption einer Nahverkehrsbahn, auf die Einrichtung der Haltepunkte Bleicherfeldstraße in der Sennestadt und auf dem Busch im Stadtbezirk Stieghorst gelegt werden.

Den bei weitem größten Anteil an den Investitionskosten bilden die Planungs- und Baukosten für die Stadtbahn. Dafür sind nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) Zuschüsse in Höhe von 80 bis 90% der

Baukosten zu erwarten. Das Investitionsprogramm 1996 der Stadt Bielefeld nennt für die Jahre 1998 bis 2001 u.a. folgende Summen:

- Die Stadtbahn zur Universität stellt mit insgesamt 174 Mio. DM Baukosten und 26 Mio. DM Planungskosten den größten Anteil in der Gültigkeitsperiode dieses Nahverkehrsplanes.
- Die Kosten für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 nach Theesen betragen etwa 42 Mio. DM.
- Die Stadtbahnlinie zwischen der Innenstadt und Heepen ist zur Zeit mit Gesamtkosten von etwa 110 Mio. DM veranschlagt. Davon werden bis zum Jahre 2000 etwa 1,4 Mio. DM für die Vorbereitung der Planfeststellung anfallen.
- Für die Planung sonstiger Strecken, mit deren Baubeginn erst nach 2002 zu rechnen ist, entstehen Vorbereitungskosten in Höhe von etwa 1 Mio. DM.

Neben die Kosten für die Stadtbahn treten die Kosten für das Busbeschleunigungsprogramm der Stadt Bielefeld. Für die erste Baustufe bis 2000 sind bei einem Gesamtbetrag von 8 Mio. DM, die voraussichtlich nach GVFG gefördert werden, Eigenmittel in Höhe von 1,325 Mio. DM notwendig.

Innerhalb des Busnetzes sind erst sehr wenige Haltestellen niederflurgerecht ausgestattet worden, d.h. es besteht an insgesamt 850 Haltekannten im Stadtgebiet die Notwendigkeit zum Ausbau. Ein Schwerpunkt sollte dabei insbesondere auf die Außenbezirke gelegt werden, da hier vielfach neben der Erhöhung der Behindertenfreundlichkeit eine höhere Verkehrssicherheit für wartende Fahrgäste erreicht werden kann. Handlungsbedarf besteht hier vor allem im Bereich Milse/Altenhagen.

An festen Infrastruktureinrichtungen sind für die Umsetzung des Linienkonzeptes die Errichtung von

- einer Wendeplatte in Heepen (Altenhagener Straße / Rüggesiek) für die Buslinien 21-23,
- einer Wendeplatte in Kirchdornberg (Dornberger Straße/Auf dem Kley) für die Buslinie 24,
- einer Wendeplatte im Jöllenbecker Westen (entweder an der Bargholzstraße oder der Beckendorfstraße) für die Buslinie 155,
- der Ausbau der Straße Blackenfeld in Vilsendorf soweit, daß die Möglichkeit für einen Begegnungsverkehr geschaffen wird und
- die Herstellung einer Busschleuse zwischen der Lüneburger Straße und der Hillegosser Straße in Oldentrup für die beschleunigte Linienführung der Buslinie 33

zwingend notwendig.

Neben dem Aus- und Umbau des Fahrweges gehört die Installation von Lichtsignalanlagen zu den essentiellen Vorbedingungen bei der Umsetzung der jeweiligen Maßnahmenpakete. Hier sind vor allem im Zusammenhang mit dem Buskonzept Heepen (Paket 3) die Anlagen Heeper Straße/ Brückenstraße und Potsdamer Straße/Friedrich-Hagemann-Straße unverzichtbar. Ebenso sind Lichtsignalanlagen für die Buslinie 51 am Knotenpunkt Blakkenfeld/Engersche Straße sowie für die Buslinie 116 am Knotenpunkt Magdalenenstraße/Osnabrücker Straße aufgrund der hohen Geschwindigkeiten bzw. des hohen Verkehrsaufkommens auf den jeweiligen Hauptverkehrsstraßen notwendig. Die geänderte Führung der Buslinien nach Ummeln (Paket 8) macht an der Eisenbahnunterführung im Verlauf der Warendorfer Straße eine Lichtsignalanlage erforderlich, die einen Begegnungsverkehr ausschließt.

Umsetzung

Erste im Linienkonzept dieses Nahverkehrsplanes enthaltene Neuordnungen wie beispielsweise der neue Fahrweg für die Linie 29 in Quelle wurden bereits 1998 umgesetzt. Mit Fahrplanwechsel 1999 ist die Umsetzung der Neugestaltungen in den südlichen Bielefelder Bezirken und für die Linie 24 im Stadtbezirk Dornberg vorstellbar. Zu diesem Zeitpunkt ist auch die flächendeckende Einführung des Anruf-Sammel-Taxiverkehrs in Stadtgebieten ohne Linienverkehr für die Schwachverkehrszeit und die Einführung der modellhaften alternativen Bedienungsformen (Paket 12) möglich.

Der Schwerpunkt in der Umsetzung des Linienkonzeptes zum Nahverkehrsplan 1997-2002 liegt im Jahre 2000 mit der Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie zum Lohmannshof. Von der Universitätsstadtbahn hängt die Neuausrichtung der aus Heepen kommenden Buslinien ab. Eine ideale Lösung stellt deshalb die gleichzeitige Umsetzung des Buskonzeptes Heepen dar. Zum selben Zeitpunkt sind auch die Neuordnungen in Gadderbaum, Quelle und der veränderten Anbindung von Steinhagen durchzuführen.

Die Inbetriebnahme der Verlängerung der Stadtbahn nach Theesen ist im Jahre 2001 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt ist auch die Anpassung des Busnetzes im Bielefelder Norden anzusetzen.

Als Einzelmaßnahmen sind die Führung der Buslinie 51 über Vilsendorf und die Einrichtung der Busschleuse für die Linie 33 in Oldentrup bereits zu einem früheren Zeitpunkt umsetzbar, wenn die entsprechenden Infrastrukturbedingungen gegeben sind.

Zum Ende des Zeithorizontes dieses Planes steht die Stadtbahnverlängerung in Sieker bis auf das Gelände der Ripon-Kaserne. Im Busnetz halten sich die geringfügigen Änderungen im Rahmen. Die Verlängerung der Stadtbahn über Stieghorst Zentrum hinaus nach Hillegossen ist bislang nicht mit einem Umsetzungsdatum verknüpft, da noch keinerlei Planungsschritte vorliegen.

Vorwort

Das Land Nordrhein-Westfalen hat im März 1995 mit der Verabschiedung des „Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienen-Personennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV“ einen wichtigen Schritt in Richtung Verbesserung des ÖPNV getan. In diesem Gesetz 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.

Am 26. September 1996 beschloß der Rat der Stadt Bielefeld, die Erstellung des Nahverkehrsplanes den Stadtwerken Bielefeld zu übertragen. Die Bearbeitung orientierte sich sehr stark an den Leitlinien zur Erstellung von Nahverkehrsplänen des Landes Nordrhein-Westfalen und geht damit in vielen Punkten über die gesetzlich geforderte Rahmenplanung hinaus. Besondere Aufmerksamkeit wurde dem Thema „Frauenbelange im ÖPNV“ gewidmet, indem unter Hinzuziehung eines Fachbüros in verschiedenen Stadtteilen Workshops zu diesem Thema durchgeführt wurden.

Mit dieser Ausarbeitung liegt nun der Entwurf des Nahverkehrsplanes für die Stadt Bielefeld vor, der weitreichende Verbesserungen im ÖPNV beinhaltet, ohne dabei die finanziellen Aspekte zu vernachlässigen.

An dieser Stelle wird allen Personen und Institutionen herzlich gedankt, die die Stadtwerke Bielefeld bei der Bearbeitung unterstützt haben.

1 Projektbeschreibung und -abwicklung

1.1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Der Nahverkehrsplan ist ein Instrument, das durch das Regionalisierungsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen vom 7. März 1995 neu geschaffen wurde. Erforderlich wird er durch die seit 1. Januar 1996 gültige Form des Personenbeförderungsgesetzes des Bundes, das die Berücksichtigung des Nahverkehrsplanes bei der Genehmigung von Verkehrsleistungen im Nahverkehr verlangt. Als Inhalt der Nahverkehrspläne wird in §8 Abs. 3 des Regionalisierungsgesetzes Nordrhein-Westfalen ausgeführt:

„In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot und die für die Abstimmung der Verkehrsleistung des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlußbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten sind darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.“

In Nordrhein-Westfalen haben die Kreise und kreisfreien Städte sowie die Zweckverbände zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raum- und Landesplanung zu beachten; die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaues sowie Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Ausbauplans sind zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes für den Schienenpersonennahverkehr ist zu beachten. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes, wie sie in §9 des Regionalisierungsgesetzes NRW geregelt ist, müssen die vorhandenen Verkehrsunternehmen mitwirken. Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen.

Durch diese Darstellung der gesetzlichen Vorgaben in Auszügen wird deutlich, daß die Aufstellung eines Nahverkehrsplanes mit einem erheblichen Koordinierungsaufwand verbunden ist.

Die Stadt Bielefeld als Oberzentrum im Siedlungsband Gütersloh - Bielefeld - Herford - Minden muß sich mit den Nahverkehrsplänen des Zweckverbandes „Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe“ sowie der Nachbarkreise Herford, Lippe und Gütersloh abstimmen. Außerdem sind fünf Verkehrsunternehmen mit Linienrechten zu beteiligen, nämlich

- die Stadtwerke Bielefeld GmbH,
- die BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH,
- die Stadtwerke Gütersloh,
- die TWE-Busverkehrs-GmbH und
- die Firma Wittler & Voßhans.

Für den Nahverkehrsplan Bielefeld kann in Bezug auf die Analyse größtenteils auf Ergebnisse des Gesamtverkehrsentwicklungsplanes (GVEP) zurückgegriffen werden, der in den vergangenen Jahren durch das Ingenieurbüro IVV Aachen entwickelt wurde. Die seit 1994 (dem Basisjahr des GVEP) veränderten Infrastrukturbedingungen und Verkehrsleistungen sind zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan Bielefeld bezieht sich in seiner Analyse auf das ÖPNV-Angebot und die Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt des Fahrplanes 1997.

Dabei muß beachtet werden, daß der Nahverkehrsplan Ausdruck der planerischen Konzeption des Aufgabenträgers im ÖPNV, hier der kreisfreien Stadt Bielefeld, hinsichtlich Infrastruktur, Betrieb und Finanzierung ist. Er ist daher ein fachlicher Rahmenplan, - kein technisches Werk zur Lösung von Einzelfragen -, sondern die öffentlich-rechtliche Festlegung politischer Vorstellungen und Ziele.

Die räumliche Bearbeitungstiefe des Nahverkehrsplanes als Rahmenplan orientiert sich sinnvollerweise an bestehenden und angedachten Verknüpfungspunkten bzw. Schwerpunkthaltestellen von Stadtteilen oder abgrenzbaren Wohn- und Gewerbegebieten. Damit wird eine Mittelung zwischen der pauschalen Betrachtung heterogener Stadtbezirke und der nicht überschaubaren Datenmenge bei Berücksichtigung aller Haltestellen gewählt.

Zielhorizont für den jetzigen Nahverkehrsplan ist das Jahr 2002. Spätestens nach Ablauf von fünf Jahren ist er inhaltlich zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

1.2 Projektabwicklung

Der Nahverkehrsplan sollte nach Runderlaß des zuständigen Ministeriums bis 31. Dezember 1997 aufgestellt sein. Aufgrund der Erweiterung des Bearbeitungsumfanges durch die vertiefte Darstellung der Anforderungen von Bielefelder Frauen an den ÖPNV und die dabei aufgetretenen Unklarheiten über Art und Umfang des zu vergebenden Projektes verzögerte sich die Entwurfserstellung um etwa 4 Monate. Dem Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuß wurde deshalb die Linien und Angebotskonzeption erst ab Dezember 1997 vorgelegt. Diese Verzögerung erlaubte allerdings auch die verbesserte Abstimmung mit den zeitlich ebenfalls im Rückstand erarbeiteten Nahverkehrsplänen in den Nachbarkreisen und für den Schienenpersonennahverkehr. Letzterer liegt als Entwurf seit Dezember 1997 vor und wurde abschließend am 27. April 1998 verabschiedet. In den Nachbarkreisen Herford, Lippe und Gütersloh wurden inzwischen ebenfalls Beschlüsse gefaßt.

Aufbauend auf den Ergebnissen des Gesamtverkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Bielefeld erfolgte die fachliche Erarbeitung des Nahverkehrsplanes durch die Stadtwerke Bielefeld (federführend die Abteilung Verkehrsplanung), die bereits an der Entwicklung des GVEP maßgeblich mitgewirkt haben. Die Abstimmung der Details bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes erfolgte in der Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan der Nahverkehrskommission unter Koordination des Fachbereichs Verkehr der Stadt Bielefeld. Für die Bearbeitung des Projektes „Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht von Frauen“ wurde von der Nahverkehrskommission eine Projektgruppe unter Leitung der Stadtwerke Bielefeld eingerichtet. Mit der Durchführung der Workshops, ihrer Auswertung und der fachlichen Begleitung der Projektgruppe wurde das Ingenieurbüro Frank und Stete aus Darmstadt beauftragt. Die Workshops fanden in der zweiten Januarhälfte 1998 statt. Ergebnisse zur Einarbeitung in den Nahverkehrsplan lagen in der zweiten Februarhälfte vor. Eine Präsentation dieses Projektes im Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuß erfolgte zeitgleich mit der Entwurfsvorstellung dieses Planwerkes.

Die Bearbeitergruppe des Nahverkehrsplanes hat sich dem Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuß am 29. April 1997 vorgestellt. Für den 17. Juni lag ein schriftlicher Arbeitsbericht über die Kapitel 1 bis 4 vor. Am 26. August konnte über die Kapitel 1 bis 5 referiert werden. Der erste Entwurf des Linienkonzeptes ist dem UStA für die Sitzung am 16. Dezember 1997 übergeben worden.

Der Entwurf des Abschlußberichtes wurde in einer Auflage von 20 Exemplaren erstellt und dem Aufgabenträger Anfang März 1998 über-

geben. Der Rat der Stadt hat am 26. März 1998 den Entwurf zur weiteren Beteiligung an die Bezirksvertretungen und den Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuß verwiesen. Diese haben bis 16. Juni ihre Stellungnahmen und Anregungen abgegeben. Auch die Beteiligung der benachbarten Aufgabenträger im ÖPNV und des Zweckverbandes WOWL als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr sowie der Bezirksregierung erfolgte nach der Osterpause.

Der Verkehrsbeirat der Stadt Bielefeld ist am 23. Juli und am 26. November 1997 und am 24. Februar 1998 über den Fortgang der Bearbeitung informiert worden. Auch der Verkehrsbeirat hat am 3. Juni eine positive Empfehlung zum Nahverkehrsplan Bielefeld abgegeben.

Der Nahverkehrsplan Bielefeld ist am 18. Juni 1998 vom Rat der Stadt verabschiedet worden.

2 Ziele und Rahmenvorgaben

2.1 Erfassung übergeordneter Rahmenvorgaben und Ziele

In diesem Arbeitsschritt erfolgt eine Zusammenstellung der im Nahverkehr zu beachtenden Rahmenvorgaben von Bund, Land und Region. Öffentlicher Nahverkehr ist gesetzlich¹ definiert als die Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr zu befriedigen. Im Zweifelsfall sollte für die Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die Reiseweite von 50 Kilometern oder eine Gesamtreisezeit von einer Stunde nicht überschritten werden.

Im folgenden wird auf die Grundsätze und allgemeine Ziele der Raumordnung und der Landesplanung, ausgedrückt im Landesentwicklungsprogramm und im Landesentwicklungsplan, auf Aussagen des Gebietsentwicklungsplanes, auf die Grundsätze aus dem Regionalisierungsgesetz NRW, auf die Ausführungen des Nahverkehrsplanes für den Zweckverband Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe und des ÖPNV-Bedarfs- und Ausbauplanes NRW eingegangen.

2.1.1 Landesentwicklungsprogramm (LEPro) und Landesentwicklungsplan LEP

Bielefeld wird von der Landesplanung als solitäres Verdichtungsgebiet charakterisiert: Dort sind vorrangig den Ballungskernen und Ballungsrändern vergleichbare Voraussetzungen für seine Leistungsfähigkeit zu erhalten, zu verbessern oder zu schaffen, die seiner Bedeutung als Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Dienstleistungszentrum entsprechen.² Die im Rahmen der zentralörtlichen Gliederung anzustrebende siedlungsräumliche Schwerpunktbildung, sowie die innergemeindliche Ausbildung von Siedlungsschwerpunkten ist mit den vorhandenen oder geplanten Verkehrswegen unter besonderer Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs abzustimmen.³

¹ §2 des (Bundes-) Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs, 1993

² §21 Abs. 2c LEPro

³ §24 Abs. 1 LEPro

Zum Öffentlicher Personennahverkehr führt das Landesentwicklungsprogramm, aufgestellt 1989, aus:

In den Verdichtungsgebieten ist die Infrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken umfaßt und durch ein darauf abgestimmtes Omnibusnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung ist durch eine nutzerfreundliche Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des Individualverkehrs sicherzustellen.⁴

Der Landesentwicklungsplan 1995 bemerkt einleitend in den Zielvorstellungen zur Verkehrsinfrastruktur, daß der Grenzen überschreitenden Zusammenarbeit der Aufgabenträger des ÖPNV/SPNV besondere Bedeutung zukommt, wenn attraktive Verkehrsverbindungen zwischen den Zentren und den benachbarten Räumen angeboten werden sollen. Die Planungen der Aufgabenträger des ÖPNV/SPNV sollen weder an den Gemeindegrenzen noch an den Grenzen der Kooperationsräume noch an den Landes- und Staatsgrenzen enden.

Im Abschnitt D.I. des LEP wird als Ziel (bindende „Ziele der Raumordnung und Landesplanung“ im Sinne §5 Abs. 4 Raumordnungsgesetz) für die Verkehrsinfrastruktur festgelegt, daß der Ausbau vorhandener Verkehrswege grundsätzlich Vorrang vor dem Neubau hat, ebenso der Ausbau der Schienenverbindungen vor dem der Straßenverbindungen. Die Verkehrsinfrastruktur muß umwelt-, sozial- und stadtverträglich fortentwickelt werden. Die Entwicklung der ÖPNV-Netze hat insbesondere in Verdichtungsgebieten Vorrang vor den Belangen des motorisierten Individualverkehrs. Die Netze der Verkehrsinfrastruktur (besonders erwähnt auch Rad- und Fußwegenetze) und des ÖPNV sind aufeinander abzustimmen und durch leistungsfähige, siedlungs- und umweltverträgliche Schnittstellen miteinander zu verbinden. Die Verknüpfung der Netze soll die Wahl umweltschonender Verkehrsmittel begünstigen.

Die Verkehrsnetze des ÖPNV sollen miteinander verknüpft und zu regionalen Verkehrsnetzen fortentwickelt werden. Die räumliche Festlegung von Standorten für Anlagen mit hohem Verkehrsaufkommen soll sich vorrangig auf die Verkehrsinfrastruktur der Entwicklungsachsen ausrichten und auf die Erschließungsmöglichkeiten durch den ÖPNV abgestimmt werden.

Ausbau- und Entwicklungsoptionen für den ÖPNV und SPNV bleiben der fachlichen Bedarfsplanung vorbehalten.

⁴ §28 Abs. 6b LEPro

2.1.2 Gebietsentwicklungsplan Teilbereich Bielefeld - Gütersloh

Der aus dem Jahre 1984 stammende Gebietsentwicklungsplan für den Teilbereich Bielefeld - Gütersloh führt den Schienenverkehr betreffend die Forderung nach der dem Bedarf entsprechenden Erhaltung der Eisenbahnstrecken und wichtiger Netzzusammenhänge auf.⁵

Linienführung und Netzgestaltung des ÖPNV sollten auf die Verbindung zentraler Orte und eine möglichst flächendeckende Erschließung ihres Umlandes ausgerichtet sein. Es wird weiterhin auf die anzustrebende Verknüpfung des Busnetzes mit den Haltestellen des Eisenbahnverkehrs und die Vermeidung von Parallelverkehren verwiesen. Die Bielefelder Stadtbahn soll die gemeindlichen Zentren der Stadt so miteinander und der Innenstadt verbinden, daß in Anpassung an die Hauptverkehrsströme ein attraktives ÖPNV-Angebot erreicht wird. Eine günstige Verknüpfung mit dem ergänzenden Busnetz ist anzustreben.⁶

2.1.3 Regionalisierungsgesetz NRW

Das Regionalisierungsgesetz NRW bezieht sich in seinen Grundsätzen (§2) vor allem auf die Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung. Weiterführend finden dort folgende Aspekte Erwähnung:

Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden.

Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen genutzt werden.

Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes im ÖPNV sind die Belange insbesondere der Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu berücksichtigen.

Den Belangen von Frauen und Kindern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen. Kernpunkte dieser Belange werden im folgenden Kapitel vorgestellt.

Ferner ist unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.

⁵ Ziele 25.1 und 25.2

⁶ Ziele 26 und 27

2.1.4 Frauenbelange im ÖPNV

In der Nahverkehrsplanung gibt es bisher kaum Beispiele, wie die in §2 Abs. 9 des Regionalisierungsgesetzes des Landes NRW geforderte Berücksichtigung von Frauenbelangen im ÖPNV aussehen kann. Die Stadt Bielefeld hat daher einen eigenen Weg gewählt, um Kenntnis über die Anforderungen Bielefelder Frauen an den ÖPNV zu gewinnen. Hierzu wurden sieben Workshops in unterschiedlichen Stadtteilen durchgeführt, in denen zum einen die heutige ÖPNV-Situation aus Frauensicht zu bewerten war, zum anderen sollten konkrete Vorschläge zur Verbesserung erarbeitet werden.

Die vorgeschlagene Vorgehensweise liefert zwar im mathematischen Sinne kein repräsentatives Bild, gibt aber wichtige Hinweise auf Defizite im vorhandenen ÖPNV-Angebot und verdeutlicht Zusammenhänge zwischen der Bewältigung eines Frauenalltags und der Bedeutung eines guten ÖPNV-Angebotes. Darüberhinaus sind die Ergebnisse ein Indikator dafür, wie das vorhandene Angebot von Frauen wahrgenommen wird. Die von den Teilnehmerinnen ebenfalls erarbeiteten Prioritäten bezüglich der Verbesserungsvorschläge verdeutlichen die Dringlichkeit einzelner Maßnahmen aus Frauensicht.

Die Workshops wurden in den Stadtteilen

- Kamphof / Hohes Feld,
- Innenstadt Ost,
- Jöllenbeck / Theesen / Vilsendorf,
- Brake / Milse / Altenhagen,
- Sennestadt,
- Windflöte / Windelsbleiche und
- Ummeln / Quelle

durchgeführt. Eine Übersichtskarte findet sich im Kapitel 4.3 (Ergebnisse aus dem Projekt Frauenbelange im ÖPNV). Die Auswahlkriterien sowie die spezifischen Merkmale der ausgewählten Gebiete sind im gesonderten Projektbericht dargestellt, der als Anlage dem Nahverkehrsplan beigelegt wird.

2.1.5 Nahverkehrsplan nördliches Ostwestfalen-Lippe (Kooperationsraum 6 des Landes NRW)

Der Nahverkehrsplan für den Zweckverband VV OWL liegt zur Zeit im Entwurf vor. In Abstimmung zwischen den beteiligten Aufgabenträgern Stadt Bielefeld und Zweckverband VV OWL sowie den mit der Erstellung der Nahverkehrspläne beauftragten Büros (Ingenieurbüro Hüsler in Zürich und Stadtwerke Bielefeld) wurden soweit wie möglich in der parallelen Bearbeitung Zielkonflikte und inhaltliche Widersprüche ausgeräumt.

Drei Schritte prägen die Liniennetz- und Angebotskonzeption des Nahverkehrsplanes für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Ostwestfalen-Lippe:

Ab 1998 soll im Verkehrsverbund Ostwestfalen ein Integraler Taktfahrplan (ITF) eingeführt werden. Dieser beschränkt sich nicht nur auf den Verbundraum, sondern ist landesweit im Sommer 1997 entwickelt worden. Inzwischen absehbar ist, daß für die Strecken nach Lage – Lemgo/Detmold und Dissen-Bad Rothenfelde gegenüber ersten Planungen ein Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit, abgesehen von Einzelfahrten, nicht realisiert werden soll. Verbessern wird sich die Wochenendbedienung, während der Abendverkehr nur eine geringfügige Aufwertung erfährt.

Besonders spürbar ist, da zur Umsetzung des ITF keinerlei Infrastruktur-
anpassungen vollzogen worden sind, die absolute Vorrangposition des Fernverkehrs. Dies wirkt sich im Raum Bielefeld besonders im Abschnitt Bielefeld Hauptbahnhof – Brackwede der Hauptstrecke Hannover – Ruhrgebiet aus. Die für die Vernetzungsziele des ÖPNV und SPNV einschneidendste Maßnahme ist die Streichung des Regionalexpreßhaltes in Brackwede.

Zentraler konzeptioneller Abschnitt des Nahverkehrsplanes Schiene ist das Grobkonzept 2002. Seine Umsetzung wird zum Fahrplanwechsel 2002/03 angestrebt. Dafür sind weitreichende Anpassungen der Streckeninfrastruktur notwendig, die erlauben, daß die Strecke Bielefeld – Herford unabhängig vom Fernverkehr befahren werden kann und daß im Abschnitt Bielefeld Hauptbahnhof - Brackwede die Gütergleise mit genutzt werden können.

Das Zielkonzept, auf das Jahr 2010 ausgerichtet, verwirklicht Maßnahmen des weiteren Bedarfs und überprüft die Wiederinbetriebnahme verschiedener heute nur für den Güterverkehr genutzter Strecken. Dort ist auch der einzige kurze Hinweis auf die seitens der Stadt Bielefeld formulierten Ziele für eine Nahverkehrsbahn, den Empfehlungen des GVEP entsprechend, zu finden. Auf dieses Zielkonzept wird im weiteren nicht eingegangen, da es weit über den Zeitraum dieses bis 2002 geltenden Nahverkehrsplanes hinausreicht.

Das Grobkonzept 2002 umfaßt für Bielefeld folgende Linien:

- OWL 1: Bielefeld – Herford – Minden (Kursbuchstrecke 370)
- OWL 3: Bielefeld – Herford – Lage - Lemgo (Kursbuchstrecken 370,405 und 404)
- OWL 4: Bielefeld – Herford – Bünde – Rahden (Kursbuchstrecke 386)
- OWL 5: Paderborn – Altenbeken – Detmold – Bielefeld – Schloß Holte – Paderborn (Kursbuchstrecken 405, 404 und 403)
- OWL 6: Lemgo – Bielefeld – Hövelhof (Kursbuchstrecke 370)
- OWL 7: Bielefeld – Halle - Dissen-Bad Rothenfelde (Kursbuchstrecke 402)
- OWL 8: Bielefeld – Halle (Kursbuchstrecke 402)
- OWL 10: Bielefeld – Rheda-Wiedenbrück – Münster (Kursbuchstrecken 400 und 406)
- SE (Stadtexpress): Bielefeld – Hamm – Dortmund – Köln – Aachen (hier Kursbuchstrecke 400)

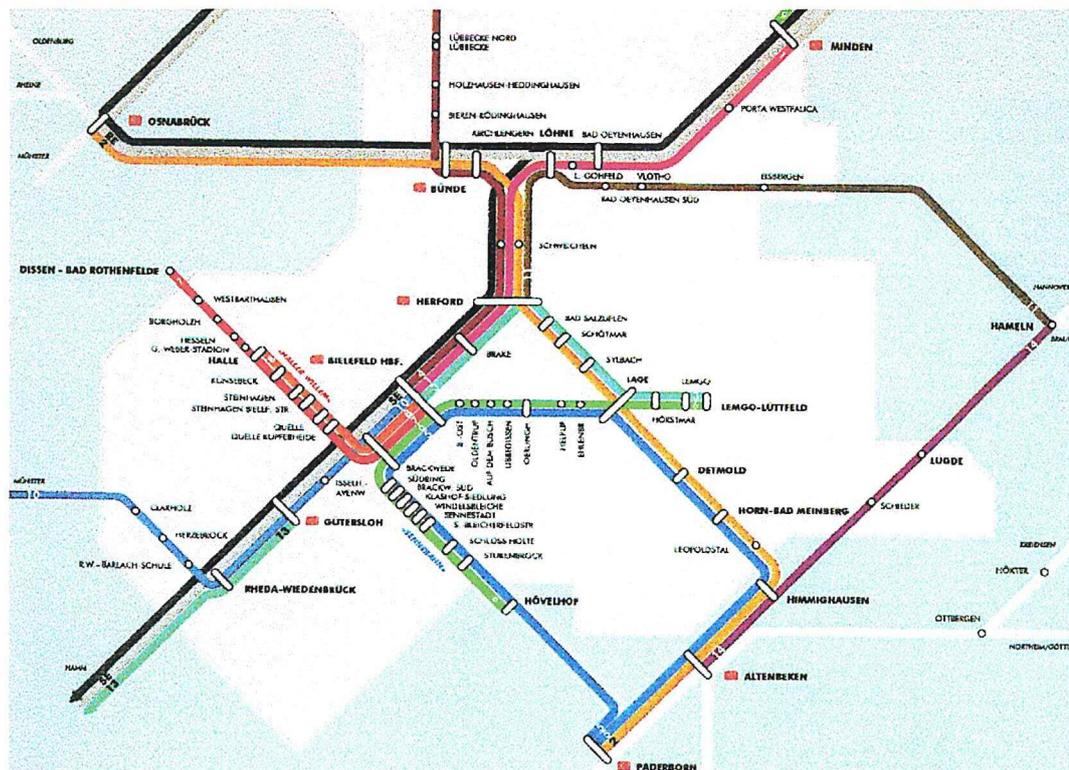


Abbildung 1: Liniennetzkonzept für den Schienenpersonennahverkehr
 Quelle: IBV Hüsler, Entwurf des Nahverkehrsplanes SPNV für den
 Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe, Ausschnitt aus Anlage 13, Zürich 1997

Das Angebot geht bei allen aufgelisteten Strecken von 17 bis 18 Fahrtenpaaren für die Tage Montag bis Freitag aus, so daß mit Ausnahme der Linie OWL 3, die mit sieben Fahrtenpaaren nur auf die Hauptverkehrszeit ausgerichtet ist, jeweils ein Stundentakt angeboten werden kann. In der Überlagerung entsteht so auf den Abschnitten Bielefeld – Halle und Bielefeld – Hövelhof ein Halbstundentakt. Ebenso ist der Verkehr auf der Hauptstrecke durch Linienüberlagerung verdichtet. Die Überlagerung zum Halbstundentakt zwischen Bielefeld und Lage wird nicht für alle Haltepunkte wirksam, da die Linie OWL 5 in diesem Abschnitt nur in Oerlinghausen hält.

An Samstagen soll der Betrieb ab 16 Uhr und an Sonntagen durchgängig von 8 bis 21 Uhr im Zweistundentakt gestaltet sein.

Unklar sind noch die Zeit- und Zielvorstellungen für den Bau oder die Wiederinbetriebnahme von Haltepunkten. Dadurch ergeben sich Auswirkungen auf die Qualität des kommunalen Liniennetzes, da die räumliche Erschließung der Eisenbahnstrecken und ihre gewünschte Verknüpfungsfunktion zum Busnetz zeitlich unbestimmt bleiben. Dies gilt insbesondere für

Im März 1996 hat die Stadt Bielefeld ihre **Stellungnahme** zur Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans abgegeben und im August 1996 präzisiert. Dabei ist zu beachten, daß zum Zeitpunkt der Anmeldung ein Überblick über die Ergebnisse des GVEP noch nicht vorlag. Folgende Einplanungsanträge sind, soweit sie zum kurzfristigen Zeitraum des ÖPNV-Ausbauplans gehören oder in den vordringlichen Bedarfs des ÖPNV-Bedarfsplans (bis ca. 2005) eingestuft werden sollen, gestellt worden:

Ausbau der Eisenbahnstrecken: ⁷

An den Eisenbahnstrecken 400 und 370 (Hamm – Bielefeld – Minden) sind folgende Ausbauten vorzusehen: Für den S-Bahn-ähnlichen Betrieb auf den Nebenstrecken nach Dissen-Bad Rothenfelde und Paderborn soll zwischen Bielefeld Hbf und Brackwede ein neuer Haltepunkt Bielefeld-Altstadt geschaffen werden. Für die Regionalverkehre Richtung Herford wird Bedarf für einen neuen Haltepunkt in Bielefeld-Schildesche angemeldet.

Die Nebenstrecken Bielefeld – Dissen-Bad Rothenfelde, (402, „Haller Willem“), Bielefeld – Paderborn, (403, „Sennebahn“) und Bielefeld – Lage – Lemgo, (404, „Lippebahn“) sind für Geschwindigkeiten von 60-80 km/h auszubauen, geeignete Kreuzungsbahnhöfe abhängig vom vorgesehenen Fahrzeugeinsatz und der Taktdichte sind vorzusehen. An diesen Strecken sind für neue Haltepunkte Anmeldungen zum Neu- oder Ausbau abgegeben worden:

- Bielefeld-Quelle, an der Marienfelder Straße in der Nähe der Gesamtschule,
- Bielefeld-Brackwede Süd, zeitgemäßer Ausbau,
- Bielefeld-Windelsbleiche, Verlegung und Neubau zum Ortskern Senne,
- Bielefeld-Sennestadt, Erneuerung oder Verlegung zur Bleicherfeldstraße,
- Bielefeld Ostbahnhof, Erneuerung oder Verlegung zur Seidensticker Halle,
- Bielefeld-Oldentrup, Wiederinbetriebnahme,
- Bielefeld-Ubbedissen, Erneuerung und Schaffung eines Busverknüpfungspunktes,
- Einrichtung weiterer Haltepunkte, wie sie für die Eisenbahnstrecken im Planfall 1 des GVEP Bielefeld vorgesehen sind, wie Südring, Klashof-Siedlung, Heideblümchen, Otto-Brenner-Straße, Ostring und Auf dem Busch.

Diese Anmeldungen sind hier nur nachrichtlich wiedergegeben; die Aus- und Neubauplanungen erhalten mit der Übernahme in den

⁷ In der Übersicht dargestellt in den Karten zu Kapitel 5.3 ab Seite 96.

Nahverkehrsplan für den Zweckverbandsbereich des WOWL verbindlicheren Charakter. Die Wiederinbetriebnahme des Haltepunktes Bielefeld-Oldentrup ist zum Mai 1998 vorgesehen, die Errichtung des Haltepunktes Bielefeld-Quelle folgt mit dem Ausbau des „Haller Willem“.

Ausbau kommunaler ÖPNV: ⁸

Als Maßnahmen im Rahmen des ÖPNV-Ausbauplans (bis ca. 2005), sämtlich als Stadtbahnzulaufstrecke, sind angemeldet:

Nummer:	Strecke:	Länge:	Bemerkung:
A1	Theesen – Babenhausen Süd	2,2 km	P+R Babenhauser Str. und P+R in Theesen
A2	Heepen – Radrennbahn – Innenstadt	4,9 km	
A3	Detmolder Straße – Glatzer Straße – Stieghorst Zentrum	1,0 km	Mit Unterquerung B66 und Busverknüpfung
A4	Ehemalige Ripon-Kaserne – Sieker	1,3 km	

Als Maßnahmen im Rahmen des ÖPNV-Bedarfsplans (bis ca. 2005), sämtlich als Stadtbahnzulaufstrecke, sind angemeldet:

Nummer:	Strecke:	Länge:	Bemerkung:
B1	Oldentrup – Heepen	2,8 km	
B2	Hillegossen Mitte – Detmolder Straße	1,3 km	

Als andere bedeutsame Nahverkehrsprojekte nach der Stellungnahme der Stadt Bielefeld zum ÖPNV-Ausbauplan (A) und Bedarfsplan (B) sind angemeldet:

Nummer:	Planungsmaßnahme:	Bemerkung:
A5	Beschleunigungsmaßnahmen für Busse	Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen, Zentralrechner, Haltestellenumbauten, Busspuren
B3	Betriebshof für 40 – 60 Stadtbahnwagen	Resultiert aus dem Mehrbedarf für die Streckenneubauten
B4	Bauliche Verbesserung im Bereich der Busverknüpfung Brackwede Mitte und Hauptbahnhof	

Abbildungen 3a-c: Vorhaben im ÖPNV-Ausbau- und Bedarfsplan NRW, soweit sie den ÖPNV im Stadtgebiet Bielefeld betreffen.

⁸ In der Übersicht dargestellt in den Karten zu Kapitel 5.3 ab Seite 96.

2.2 Erfassung lokaler Rahmenvorgaben und Ziele

In diesem Abschnitt erfolgt eine Zusammenstellung der zu beachtenden Rahmenvorgaben der Stadt, wie sie sich insbesondere aus dem Stadtentwicklungskonzept und dem GVEP ergeben. Weiterhin werden die Leitgrößen zur angestrebten ÖPNV-Qualität dargestellt und diskutiert. Die zur besseren Vergleichbarkeit angewandte Festlegung auf die Leitgrößen des GVEP ist im Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuß der Stadt Bielefeld zustimmend zur Kenntnis genommen worden.

Leitgrößen zur Finanzierung des ÖPNV liegen bei der Stadt Bielefeld nicht vor und können deshalb bei der Erstellung des Nahverkehrsplans keine Berücksichtigung finden. Deshalb sind sie spätestens in der anschließenden politischen Diskussion des Entwurfes zum Nahverkehrsplan zu entwickeln.

2.2.1 Räumliches Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bielefeld

Da der Flächennutzungsplan für die Stadt Bielefeld besonders in seinen Aussagen zur Verkehrsinfrastruktur sehr überarbeitungsbedürftig ist, kann derzeit nur auf das vom Planungsamt der Stadt erarbeitete Räumliche Stadtentwicklungskonzept zurückgegriffen werden.

Hauptaussage des Räumlichen Stadtentwicklungskonzeptes ist, daß die Linien des schienengebundenen Verkehrs als Rückgrat der weiteren Siedlungsentwicklung anzusehen sind. Die Konzentration der Siedlungsentwicklung und die Ausrichtung neuer Wohnbereiche auf Zentren sowie die möglichst enge gegenseitige Zuordnung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Bildung, Freizeit und Erholung („Stadt der kurzen Wege“) soll die Verkehrsmengen möglichst gering halten.

In der Darstellung bezieht sich das Räumliche Stadtentwicklungskonzept auf die Trassen des schienengebundenen Verkehrs, die zu den unter Punkt 2.1.6 beschriebenen Ausbaumaßnahmen zählen.

2.2.2 Gesamtverkehrsentwicklungsplan Bielefeld (GVEP)

Von besonderer Bedeutung für die Erarbeitung des Nahverkehrsplanes sind die Empfehlungen des Gesamtverkehrsentwicklungsplans zum vordringlichen Ausbau der Stadtbahn und zur Optimierung des Busnetzes.

Die endgültige Beschlußfassung zu den Ergebnissen des Gesamtverkehrsentwicklungsplans lag bis zum Ende der Bearbeitungszeit noch nicht vor. Sie verzögerte sich aufgrund der im Nachtrag zum GVEP erst im April 1997 abgegebenen Empfehlungen des Gutachterbüros IVV Aachen zum Planfall P3, der eine gemeinsame Führung von Eisenbahn- und Stadtbahnstrecken sowie Modifikationen im Stadtbahnnetz beinhaltet, sowie einer sehr spät gefallenen Entscheidung einer Bezirksvertretung. Die Empfehlungen mit dem Stand von Dezember 1996 sind genauer im Kapitel 5.3 ab Seite 96 dargestellt, da sie wesentlich diesen Nahverkehrsplan binden.

2.3 Kriterienkatalog für die Angebotsqualität im ÖPNV

Für die Bestandsanalyse des Nahverkehrsplans Bielefeld wird weitestgehend auf die Analyseergebnisse des Gesamtverkehrsentwicklungsplanes zurückgegriffen. Einzig seit 1994 veränderte Rahmenbedingungen und ÖPNV-Angebote werden gesondert analysiert und bewertet. Aus diesem Grund wird der gleiche Kriterienkatalog verwandt, welcher im Beitrag 1 des GVEP „Leitvorstellungen zur ÖPNV-Qualität“ entwickelt wurde. Die Kriterien beziehen sich im wesentlichen auf die Bereiche Erschließungs-, Verbindungs- und Angebotsqualität. Diese werden nachfolgend noch einmal, den Beitrag 1 des GVEP zitierend, kurz beschrieben.

Insgesamt von großer Bedeutung bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist der Zeitbedarf, 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. Der Gestaltung der Haltestellen ist am Ende dieses Abschnitts eine kurze Beschreibung in Bielefeld angewandter Qualitätskriterien gewidmet.

Leitvorstellungen zur Systematik der räumlichen **Erschließung** sind in Abbildung 4 dargestellt. Angegeben sind dabei die Grenzwerte für Fußwegeentfernungen zur Haltestelle. Dabei wird unterschieden nach der raumordnerischen Funktion der jeweiligen Bereiche sowie nach Verkehrsmitteln. Die Wertangaben werden einem hochwertigen Angebot im ÖPNV gerecht, Werte für die Mindest-Erschließungsqualität liegen um ca. 100 bis 200 m höher. Es wird angestrebt, alle Siedlungsbereiche mit mehr als 200 Einwohnern bzw. einer entsprechenden Anzahl an Einwohnergleichwerten (einwohnernormiertes Verkehrspotential) gemäß den ausgewiesenen Erschließungskennwerten zu bedienen.

Raumkategorie	Grenzwerte für Fußwegeentfernungen zur Haltestelle (Luftlinie)		
	Bus	Stadtbahn	DB - Schiene
Hauptzentrum	200 m	300 m	600 m
innerstädtisches Verdichtungsgebiet	300 m	400 m	800 m
Bezirkszentrum	300 m	400 m	800 m
sonstiges Verdichtungsgebiet	400 m	500 m	1000 m
gering verdichtetes Gebiet*	500 m	600 m	1000 m

*gilt für Raumeinheiten mit mehr als 200 Einwohnern bzw. Einwohnergleichwerten

Abbildung 4: Leitvorstellungen für die Raumerschließung in Bielefeld

Quelle: IVV Aachen, GVEP Bielefeld 1994, Beitrag 1.

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 (Abbildung 3) beschrieben. Sie wird für die städtischen und regionalen Verbindungsangebote differenziert.

Die Reisezeiten für die aufgeführten Verbindungen sollten 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. Ursache für eine geringe Luftliniengeschwindigkeit können demnach geringe Reisegeschwindigkeiten ebenso sein wie große Umwege.

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. Als Maßgröße der Umsteigehäufigkeit empfiehlt sich ein Bezug auf die überwiegende Anzahl der Umsteigevorgänge, die für eine Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln akzeptiert wird. Damit ist im Einzelfall nicht ausgeschlossen, daß auch geringfügig bessere oder

schlechtere Zustände für die gleiche Verbindung akzeptiert werden können. Im Interesse der Merkbarekeit sind solche Abweichungen jedoch nicht wünschenswert.

Stadtverkehr				
von	nach	Bezugshaltestelle im		
		Hauptzentrum	(zugehöriges) Bezirkszentrum	Haltestelle Uni-Zentrum
Hauptzentrum		15 km/h direkt	20 km/h direkt	20 km/h direkt
innerstädtisches Verdichtungsgebiet		20 km/h direkt	20 km/h 1 Umstieg	20 km/h 1 Umstieg
Bezirkszentrum		20 km/h direkt	20 km/h direkt	20 km/h 1 Umstieg
sonstiges Verdichtungsgebiet		15 km/h 1 Umstieg	15 km/h direkt	15 km/h 2 Umstiege
gering verdichtetes Gebiet*		15 km/h 1 Umstieg	15 km/h direkt	15 km/h 2 Umstiege
Regionalverkehr				
von	nach	Bezugshaltestelle im		
		Oberzentrum Kernzone	Mittelzentrum Kernzone	Grundzentrum Kernzone
Hauptzentrum		30 km/h direkt	25 km/h direkt	25 km/h 1 Umstieg
Bezirkszentrum		25 km/h 1 Umstieg	20 km/h 1 Umstieg	20 km/h 2 Umstiege

Abbildung 5: Leitvorstellungen für die Mindestwerte der Luftliniengeschwindigkeit und die maximalen Umsteigehäufigkeiten im Verbindungsangebot

Quelle: IVV Aachen, GVEP Bielefeld 1994, Beitrag 1.

Der Fahrgast stuft anhand der **Bedienungshäufigkeit** - oder auch Fahrzeugfolgezeit - die zeitliche Verfügbarkeit des von ihm gewählten Verkehrsmittels ein. Insbesondere über diese Größe entscheidet er über sein Verhalten am Verkehrsmarkt. Eine tiefe Marktdurchdringung des ÖPNV setzt (relativ) kurze Fahrzeugfolgezeiten voraus. 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.

Stadtverkehr				
	nach	Bezugshaltestelle im		
	Von	Hauptzentrum	(zugehöriges) Bezirkszentrum	Haltestelle Uni-Zentrum
HVZ/NVZ	Hauptzentrum	5 min	10 min	10 min
	Innerstädtisches Verdichtungsgebiet	5 min	10 min	10 min
	Bezirkszentrum	10 min	10 min	10 min
	Sonstiges Verdichtungsgebiet	20 min	20 min	20 min
	Gering verdichtetes Gebiet	30 min	30 min	30 min
SVZ	Hauptzentrum	15 min	15 min	15 min
	Innerstädtisches Verdichtungsgebiet	15 min	15 min	15 min
	Bezirkszentrum	15 min	15 min	15 min
	Sonstiges Verdichtungsgebiet	30 min	30 min	30 min
	Gering verdichtetes Gebiet	60 min*	60 min*	60 min*
Regionalverkehr				
	Nach	Bezugshaltestelle im		
	Von	Oberzentrum Kernzone	Mittelzentrum Kernzone	Grundzentrum Kernzone
HVZ/NVZ	Hauptzentrum	30 min	30 min	30 min
	Bezirkszentrum	30 min	30 min	30 min
SVZ	Hauptzentrum	60 min	60 min	60 min
	Bezirkszentrum	60 min	60 min	60 min

* = Bedarfsorientierte Bedienungsform (wie z.B. AnrufSammelTaxen)

HVZ/NVZ : Haupt- /Normalverkehrszeit (Tagesverkehr)

SVZ : Schwachverkehrszeit (Abendverkehr)

Abbildung 6: Leitvorstellungen für die Fahrzeugfolgezeiten im Bedienungsangebot.

Quelle: IVV Aachen, GVEP Bielefeld 1994, Beitrag 1.

Zum Thema Haltestellen wurden im Rahmen des bereits aufgestellten Beschleunigungsprogrammes für das gesamte Stadtgebiet Bielefeld Leitvorstellungen entwickelt. Danach ist dem Systemgedanken „Niederflurbus“ im besonderen Maße Rechnung zu tragen. Dieses bedeutet, daß sämtliche Haltestellen, auch die an Straßen mit unbefestigten Seitenstreifen gelegenen, mit niederflurgerechten Hochborden ausgerüstet werden. 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.
- An Haltestellen mit mindestens 20 Einsteigern pro Tag sollte zusätzlich ein Wetterschutzdach mit integrierter Informationsvitrine vorhanden sein.
- Darüberhinaus sind Schwerpunkthaltestellen (z.B. zentrale Haltestellen in den Stadtbezirken) bedarfsweise mit Fahrkartenautomat, Display für dynamische Fahrgastinformation und Telefonzelle auszustatten.

Bei allen Haltestellen ist auf eine ausreichende Beleuchtung, eine möglichst hohe soziale Kontrolle und auf eine gute, sichere und behindertengerechte Zuwegung zu achten. 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.

Besondere Anforderungen sind an Verknüpfungspunkte zu stellen, damit das Umsteigen z.B. vom Bus zur Stadtbahn für den Fahrgast möglichst komfortabel ist. Anzustreben sind 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, mindestens aber ein Kiosk vorhanden sein.

Die Gestaltung von P+R-Anlagen inklusive der Möglichkeiten einer Verbindung mit Car-Sharing-Angeboten ist aus den spezifischen Haltestellensituationen zu entwickeln.

3 Bestandsanalyse

In diesem Kapitel werden die für die Erarbeitung des Nahverkehrsplanes wichtigen Strukturmerkmale Bielefelds erfaßt. Darin gehen besonders die Ergebnisse aus der Arbeit der Projektgruppe „Anforderungen von Frauen an den ÖPNV“ ein.

3.1 Die Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

Bielefeld liegt beiderseits des Teutoburger Waldes im Übergangsbereich von der münsterländischen Tiefebene zum Ravensberger Hügelland. Es ist Oberzentrum für den nördlichen Teil des Regierungsbezirkes Ostwestfalen-Lippe und mit 325.000⁹ Einwohnern die mit Abstand größte Stadt in Ostwestfalen überhaupt. Unter den benachbarten Gemeinden sind die Mittelzentren Gütersloh, Herford und Bad Salzuflen herauszuheben.

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. Besonders zu erwähnen ist dabei das Zentrum in Brackwede, das teilweise für den Bielefelder Süden die Innenstadtfunktion ausübt.

Wichtige Strukturdaten für die insgesamt zehn Bielefelder Stadtbezirke zeigt Karte 1. Die Werte für die Einwohner sowie die Schüler und Studenten basieren auf neuesten Zahlen, während für die Zahl der Beschäftigten und der Verkaufsflächen im Einzelhandel auf die Werte zurückgegriffen werden muß, die schon Basis für den GVEP 1994 waren.

3.2 Bevölkerung und soziale Infrastruktur

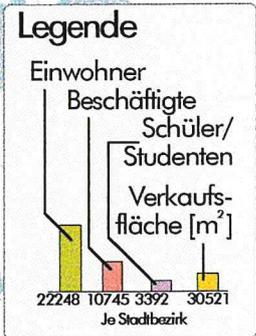
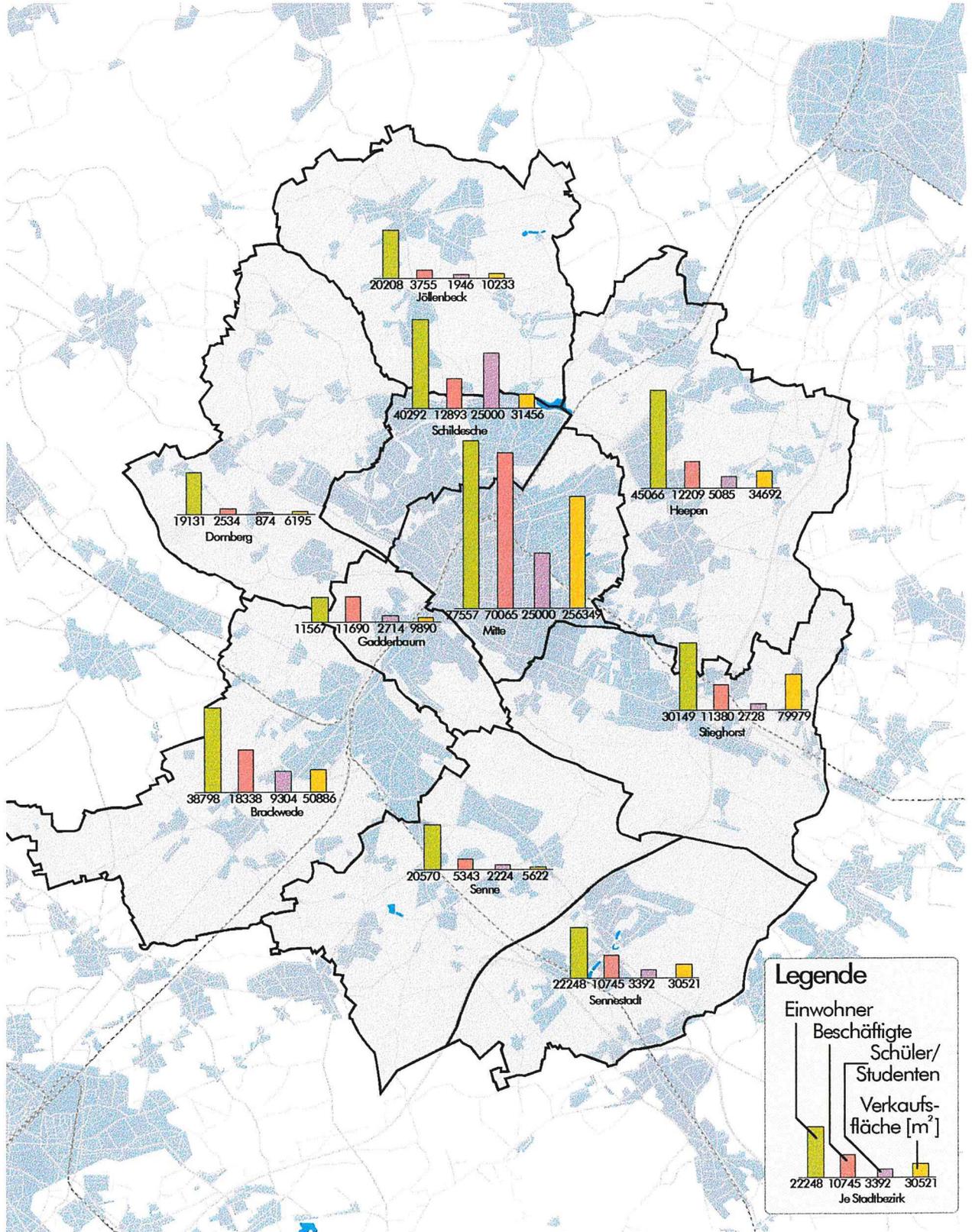
Von besonderer Bedeutung für den Aufbau eines adäquaten ÖPNV-Netzes ist die genaue Kenntnis der Bevölkerungsverteilung und eventuell auffälliger räumlicher Strukturmerkmale. Ein Gebiet mit einem relativ hohem Anteil älterer Einwohner, aber unterdurchschnittlicher medizinischer Versorgung ist beispielsweise auf eine ausreichende Verbindung mit zentraleren und/oder besser ausgestatteten Bereichen angewiesen. Um konkretere Aussagen hierzu zu erhalten, sind im Rahmen des Projektes „Anforderungen von Frauen an den ÖPNV“ detaillierte Untersuchungen vorgenommen worden.

⁹ Genau 325.586 Einwohner zum 31.12.1996 (Quelle: Statistisches Amt der Stadt Bielefeld)

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Strukturdaten nach Stadtbezirken

Karte 1



VPS/Mi 28. Februar 1998
NVP 1 Strukturdaten.77

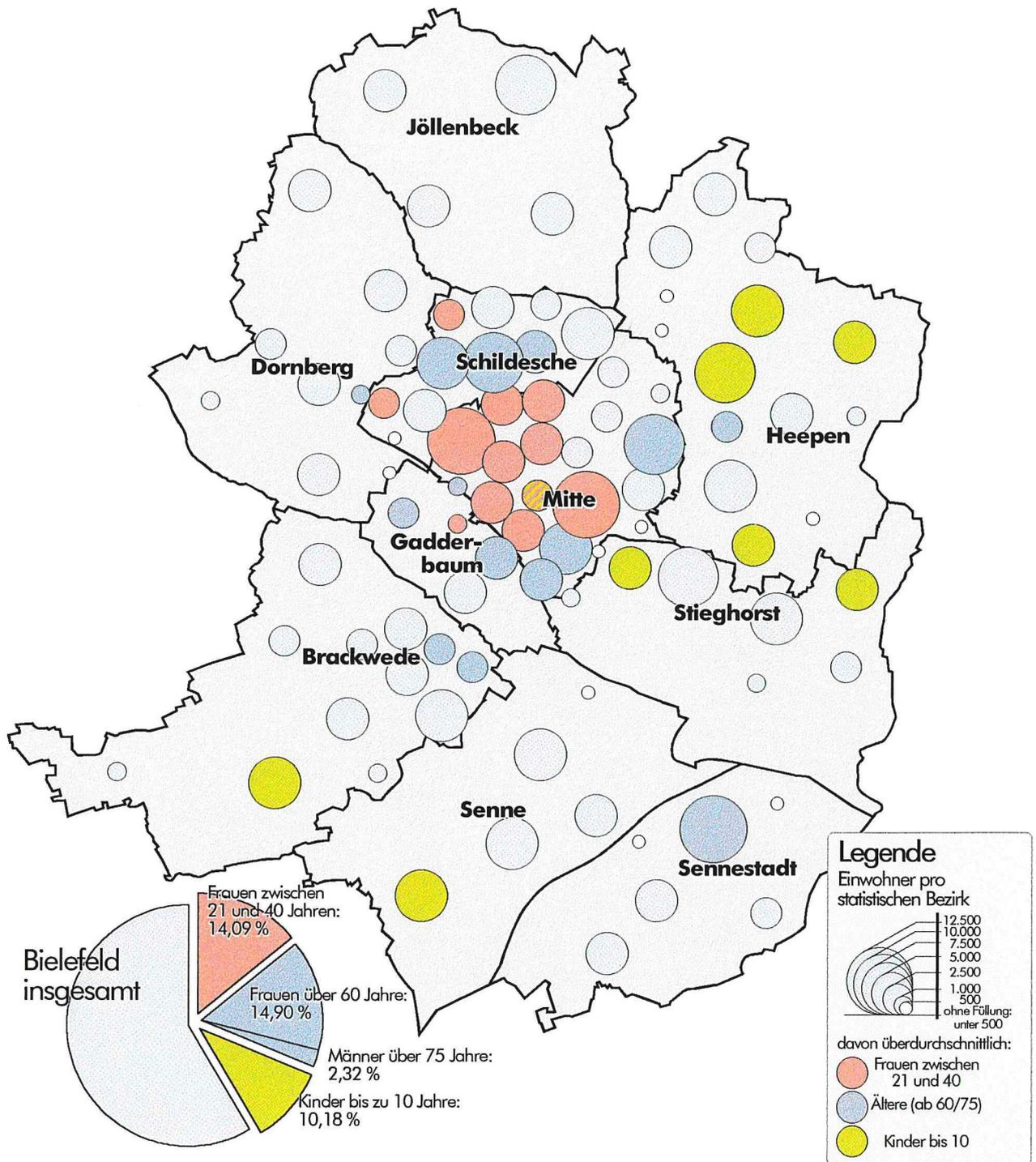
Erster Schritt ist ein Überblick über die Verteilung der Einwohner im Stadtgebiet und auffällige Abweichungen in der Bevölkerungs- bzw. Altersstruktur vom Bielefelder Mittelwert, dargestellt in Karte 2. Dabei zeigen sich deutlich Abweichungen in der Zahl älterer Bewohner sowie bei dem Anteil der Kinder bis zu zehn Jahren für einige statistische Bezirke. Bei den älteren Personen wurden Frauen über 60 Jahren und Männer über 75 Jahren einbezogen, ausgehend von der Einschätzung, daß diese Personengruppen weitestgehend auf den ÖPNV angewiesen sind. Berücksichtigt wurden in Karte 2 jeweils die positiven Abweichungen über ein Viertel des Anteils der jeweiligen Personengruppe in Bielefeld hinaus; statistische Bezirke unter 500 Einwohnern sind nicht mit Abweichungsmerkmalen versehen.

In der Innenstadt ist der Anteil der 21-bis 40-jährigen Frauen überdurchschnittlich, während die Zahl der Kinder bis zu zehn Jahren besonders in den Außenbezirken spürbar abweicht (10,18% für Bielefeld, 15,54% für Milse).

Die Zahl der älteren Bürger weist besonders in Gebieten mit starken genossenschaftlichen Wohngebietsanteilen aus der Nachkriegszeit und/oder hochwertigen Wohnlagen Spitzenwerte auf. Als größter Wert fällt hier das Wohngebiet Sudbrack mit 24,04% Frauen über 60 Jahren auf, während der Bielefelder Durchschnitt bei 14,90% liegt. Auch in Sennestadt wird die Dominanz der „Gründergeneration“ noch sehr deutlich. Selbstverständlich nehmen Bereiche mit größeren Altenwohnanlagen und -heimen ebenfalls eine Sonderstellung ein. Bis auf die statistischen Bezirke Bethel und Wellensiek sind dabei in allen herausgehobenen Bezirken Übereinstimmungen zwischen der männlichen (über 75 Jahre) und der weiblichen (über 60 Jahre) Altersgruppe vorhanden.

Unter dem im Titel dieses Unterkapitels genannten Oberbegriff der sozialen Infrastruktur werden im zweiten Schritt die Aspekte der medizinischen Versorgung, der räumlichen Verteilung von Einrichtungen zur Kinderbetreuung und der Altenbetreuung zusammengefaßt. Das Ergebnis der Infrastrukturbewertungen zeigen die Karten 3 bis 5. Zusätzlich wurde noch die räumliche Verteilung der verschiedensten Beratungsstellen betrachtet. Auf eine kartographische Darstellung in diesem Falle wurde allerdings verzichtet, da sich diese Einrichtungen auf die zentralen Bereiche der Stadtbezirke Mitte, Brackwede und Sennestadt konzentrieren. Aussagen über die Erreichbarkeit der jeweiligen Bezirkszentren und der Bielefelder Innenstadt liegen bereits im GVEP vor.

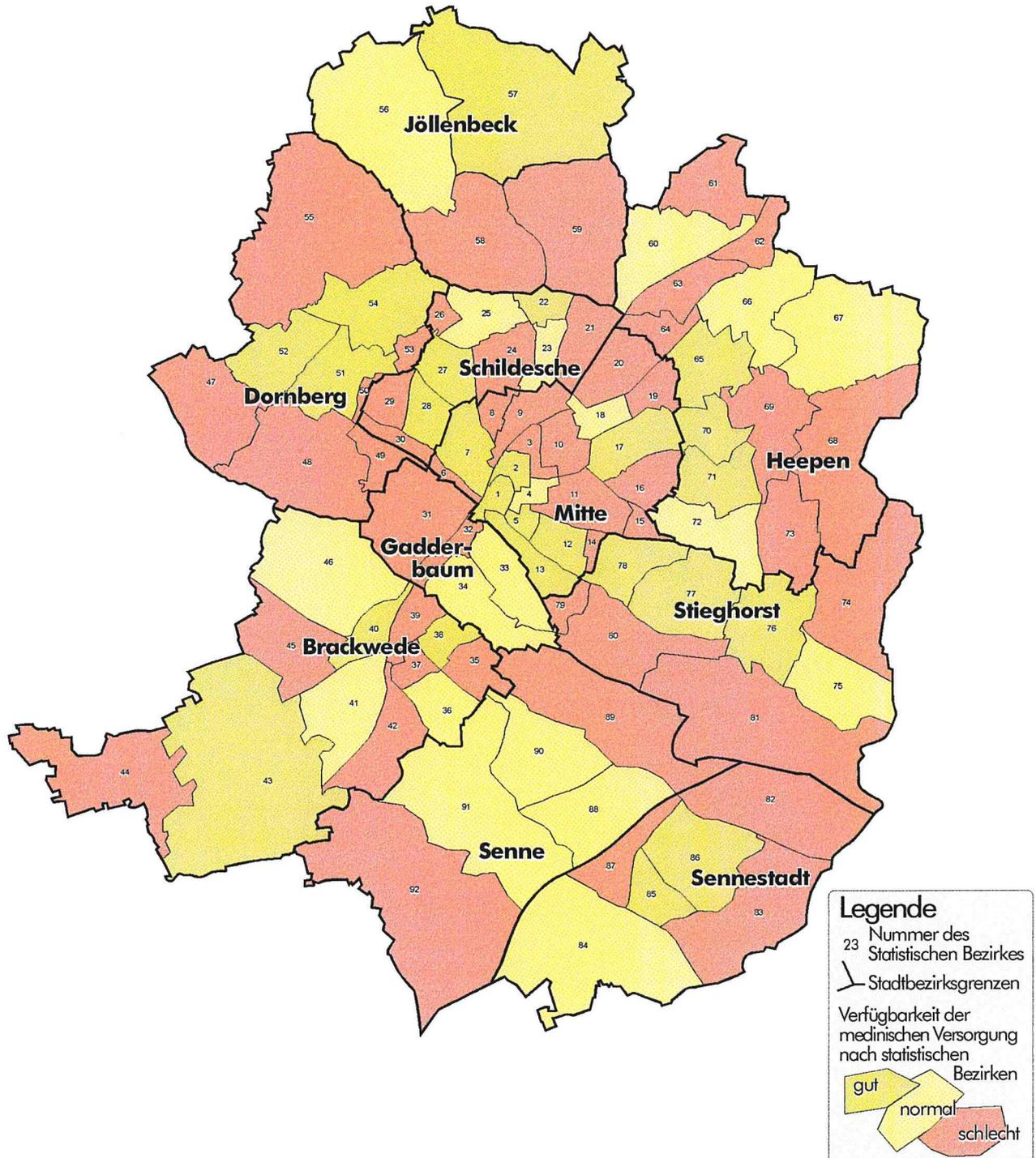
Karte 2



Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Karte 3

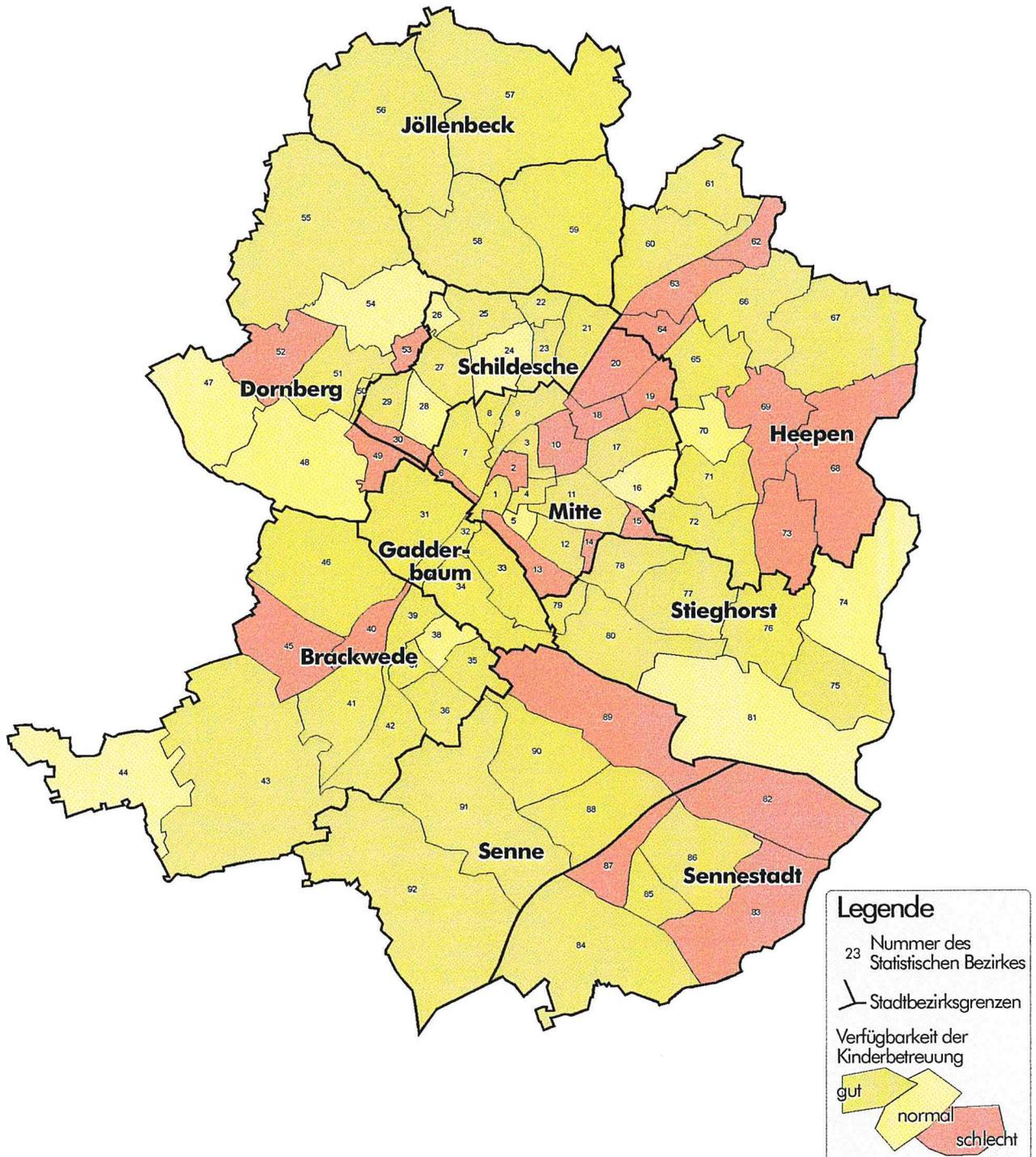
Analyse 1997; Verfügbarkeit
der medizinischen Versorgung
nach statistischen Bezirken



Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Verfügbarkeit
der Kinderbetreuung
nach statistischen Bezirken

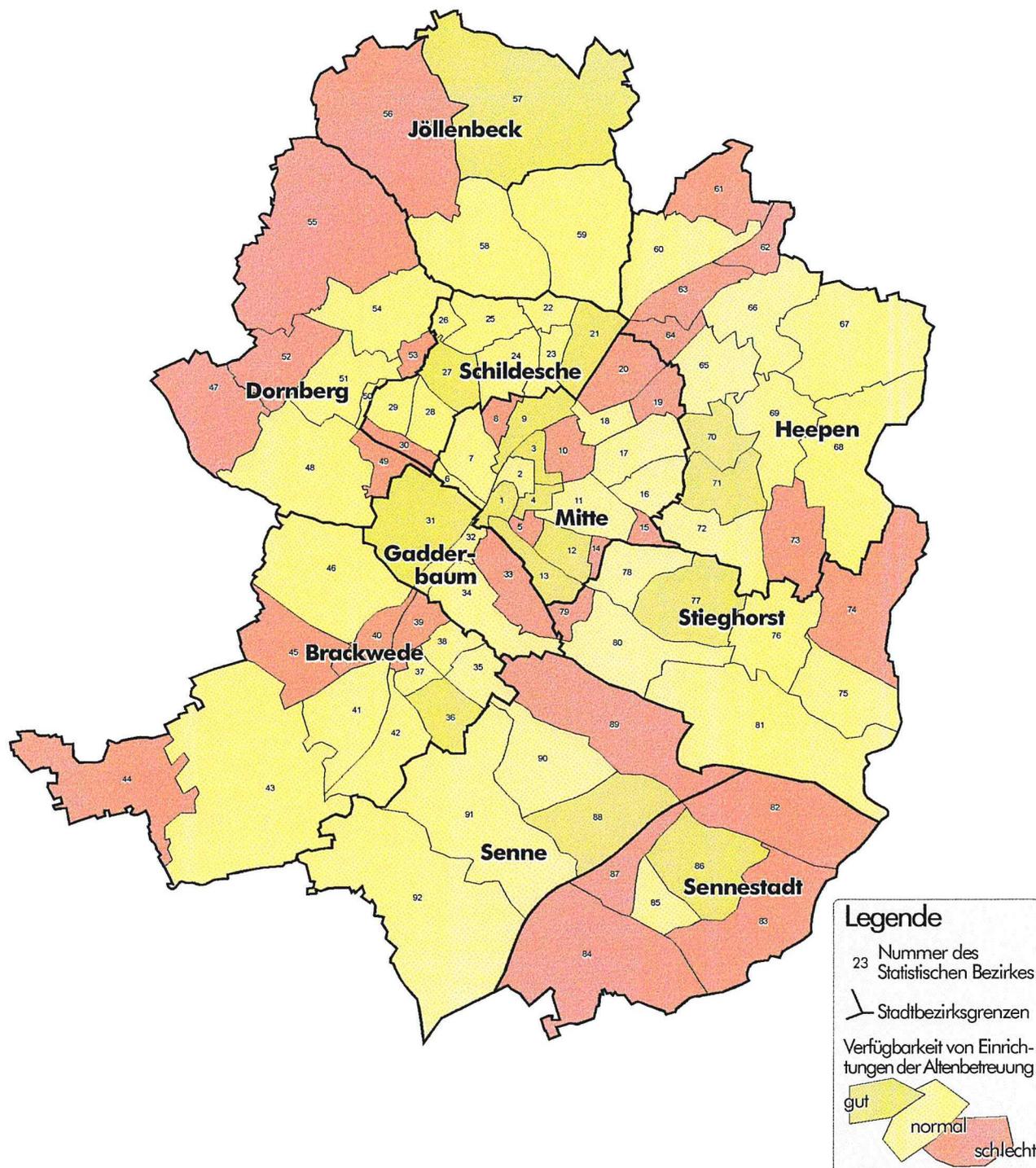
Karte 4



Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Karte 5

Analyse 1997; Verfügbarkeit
von Einrichtungen der Altenbetreuung
nach statistischen Bezirken



In einem Bewertungsprozeß wurden die Infrastrukturmerkmale der statistischen Bezirke der Stadt Bielefeld schließlich mit der jeweiligen Angebotsqualität des ÖPNV konfrontiert. Ergebnis ist eine Einstufung in ein Viererraster, die die statistischen Bezirke grob nach Infrastrukturausstattung und ÖPNV-Qualität einteilt und darauf aufbauend Aussagen über den Handlungsbedarf treffen soll. Die Bewertung der ÖPNV-Qualität ist dabei Resultat einer spezifischen, auf die Fragestellung bezogenen Einschätzung; Leitlinie war hier die Frage, ob für den Besuch entsprechender Einrichtungen beispielsweise ein Vormittag ausreicht. Dafür wurde ein Halbstundentakt als Voraussetzung angesehen, wobei zusätzlich auf die Reisezeit und die Umsteigenotwendigkeiten Rücksicht genommen wurde. Zu einem negativen Ausschlag führt auch eine schwächere Bewertung ausschließlich in Teilbereichen der jeweiligen statistischen Bezirke. Eine flächendeckend gültige Aussage kann aus dieser Darstellung nicht abgeleitet werden. Für genauere Auskünfte zur Analyse des ÖPNV-Angebotes sei auf die folgenden Kapitel verwiesen.

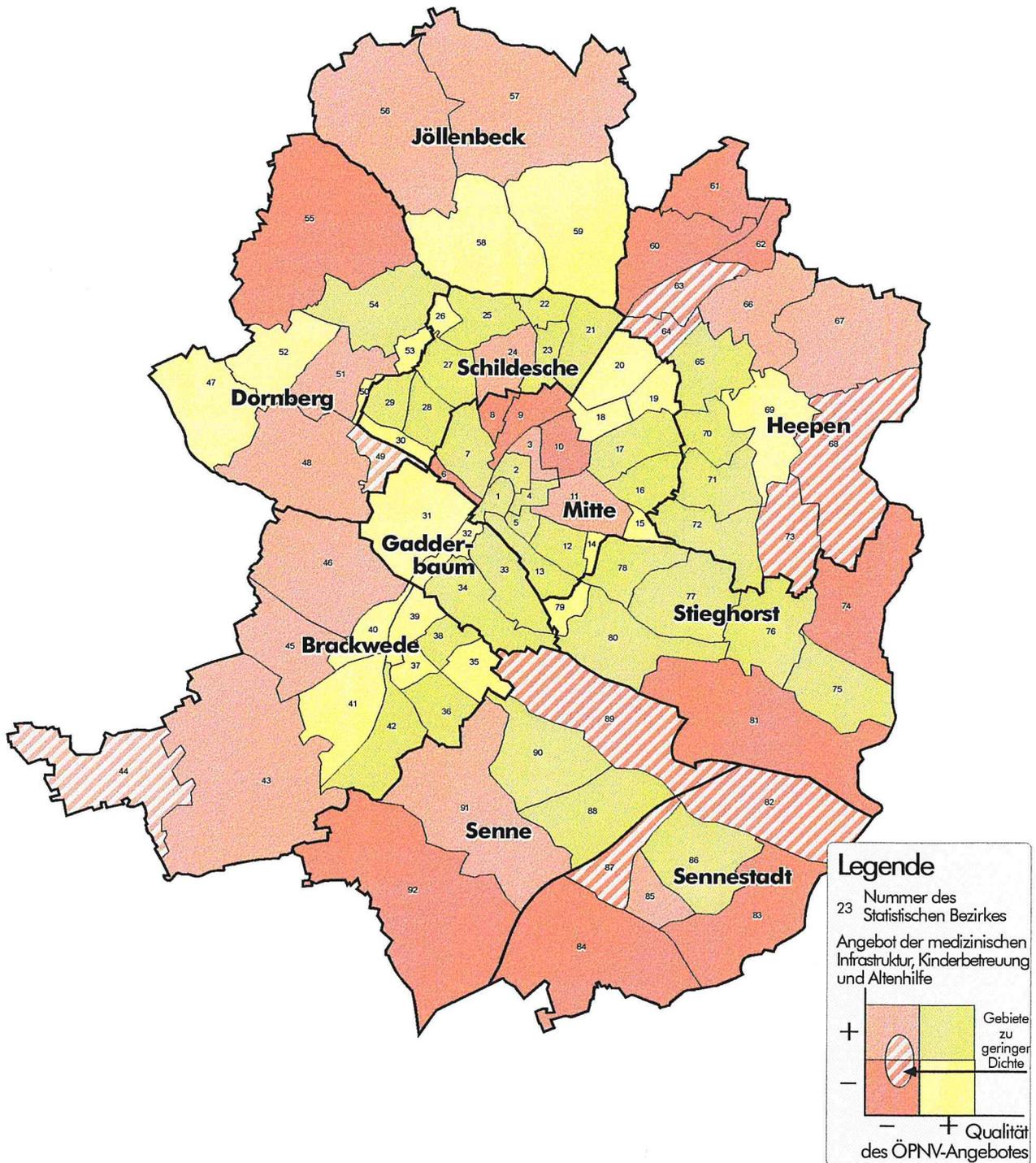
In der folgenden Karte 6 fokussiert sich infolgedessen der Handlungsbedarf auf die Gebiete mit starker Infrastruktur, aber schwacher ÖPNV-Qualität, in denen z.B. die Erreichbarkeit von Fachärzten eingeschränkt sein kann (hellrot dargestellt), sowie besonders auf die Bereiche, in denen sowohl Infrastruktur wie ÖPNV-Angebot nicht ausreichend eingeschätzt worden sind (dunkelrot dargestellt). Diese Kategorisierung wird in einigen Gebieten allerdings durch eine sehr geringe Bevölkerungszahl oder -dichte relativiert (grau schraffiert).

Für die innerstädtischen Bereiche (z. B. im Kamphof) ist dabei für die negative Einschätzung der ÖPNV-Qualität vor allem die schlechte Erschließungsqualität verantwortlich, während in den Außenbereichen (wie Eckardsheim, Heideblümchen und Windflöte) die außerhalb der Hauptverkehrszeit abnehmende Bedienungsqualität die negativ ausschlagende Bewertung begründet. Dazu sind für Schröttinghausen beispielsweise Lagenachteile zu berücksichtigen, die aufgrund des fehlenden Bezirkszentrums relativ weite (und damit zeitaufwendige) Wege zu Bereichen mit guter Infrastruktur erfordern. Deshalb ist auch das ähnlich bediente Gebiet Altenhagen wegen seiner Nähe zum Bezirkszentrum Heepen besser eingeschätzt worden.

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Bewertung der
Infrastrukturversorgung vor dem Hintergrund des
ÖPNV-Angebotes

Karte 6



3.3 Erfassung der ÖPNV-Angebotsstruktur

Alle Analysen des Nahverkehrsplanes Bielefeld beziehen sich, soweit möglich, auf das Angebot im aktuellen Fahrplanjahr 1997/98 mit dem Schienenverkehr auf DB-Strecken, den Stadtbahn- und Buslinien sowie den Anruf-Sammel-Taxi-Verkehren. Abbildung 8 gibt eine Gesamtübersicht über alle das Bielefelder Stadtgebiet berührenden Linien mit Angaben des Linienweges, des konzessionierten Verkehrsunternehmens und der Betriebszeiten.

Der Nahverkehrsplan legt im Gegensatz zum GVEP großen Wert auch auf die Analyse und Konzeption des ÖPNV-Angebotes am Wochenende. Deshalb wird in Erweiterung der Festlegungen im GVEP das zeitliche Analyseraster auf die ganze Woche ausgedehnt. Folgendes Zeitschichten-Raster wird dem Nahverkehrsplan zugrundegelegt:

Tag	Zeitschicht	Uhrzeit
Montag-Freitag	Hauptverkehrszeit (HVZ)	06:00 - 08:30, 15:00 - 18:00
Montag-Freitag	Normalverkehrszeit (NVZ)	08:30 - 15:00, 18:00 - 20:30
Montag-Freitag	Schwachverkehrszeit (SVZ)	04:00 - 06:00, 20:30 - 01:00
Samstag	Hauptverkehrszeit (HVZ)	09:00 - 16:30 -
Samstag	Normalverkehrszeit (NVZ)	06:00 - 09:00 16:30 - 20:30
Samstag	Schwachverkehrszeit (SVZ)	04:00 - 06:00, 20:30 - 01:00
Sonntag	Normalverkehrszeit (NVZ)	10:00 - 19:00 -
Sonntag	Schwachverkehrszeit (SVZ)	06:00 - 10:00, 19:00 - 01:00

Abbildung 7: Einteilung des Verkehrsangebotes in Zeitschichten

Es ist dabei noch einmal darauf hinzuweisen, daß sich die Hauptverkehrszeiten von Montag bis Freitag und am Samstag in ihrer Ausprägung deutlich unterscheiden. Die Einführung einer Samstag-HVZ dient der besseren Abgrenzung des Angebotes während der Ladenöffnungszeiten.

Die folgenden Analysen zur Erschließungsqualität sollen die Gebiete in Bielefeld kennzeichnen, die nicht oder nur zu bestimmten Zeiten durch den ÖPNV erschlossen sind. Die Karten 7 bis 11 zeigen die Erschließung im Stadtgebiet zu den benannten Zeitschichten.

Linie	Weg	Typ	Kon- zession	Betriebszeiten					
				Montag-Freitag von bis		Samstag von bis		Sonntag von bis	
1	Senne - Brackwede - Bethel - Landgericht - Jahnplatz - Schildesche	Stadtbahn	SWB	5:00	1:00	5:00	1:00	6:30	1:00
2	Sieker - Landgericht - Jahnplatz - Baumheide - Milse	Stadtbahn	SWB	5:00	1:00	5:00	1:00	6:30	1:00
3	Stieghorst Zentrum - Sieker Mitte - Jahnplatz - Babenhausen Süd	Stadtbahn	SWB	5:00	1:00	5:00	1:00	6:30	1:00
12	Sieker - Bethel - Brackwede - Senne	Stadtbahn	SWB	Ein- und Aussetzfahrten; Verstärkungsfahrten					
13	Sieker - Landgericht - Jahnplatz - Schildesche	Stadtbahn	SWB	Ein- und Aussetzfahrten; Verstärkungsfahrten					
14	Milse - Baumheide - Jahnplatz - Landgericht - Bethel - Brackwede - Senne	Stadtbahn	SWB	Verstärkungsfahrten					
15	Sieker - Landgericht - Jahnplatz - Babenhausen Süd	Stadtbahn	SWB	Verstärkungsfahrten					
16	Senne - Brackwede - Bethel - Landgericht - Jahnplatz - Babenhausen Süd	Stadtbahn	SWB	Verstärkungsfahrten					
17	Sieker Mitte - Jahnplatz - Schildesche	Stadtbahn	SWB	Verstärkungsfahrten					
18	Sieker Mitte - Landgericht - Bethel - Brackwede - Senne	Stadtbahn	SWB	Ein- und Aussetzfahrten; Verstärkungsfahrten					
19	Sieker Mitte - Jahnplatz - Baumheide - Milse	Stadtbahn	SWB	Verstärkungsfahrten					
20	Heepen Süd - Hillegosser Straße - Heepen - Radrennbahn - Lohbreite - Jahnplatz - Oetkerhalle - Universität - Wellensiek	Bus	SWB	7:00	19:00	9:00	15:00		
21	Heepen Süd - Hillegosser Straße - Heepen - Radrennbahn - Lohbreite - Jahnplatz - Oetkerhalle - Universität - Lohmannshof	Bus	SWB	5:00	20:30	5:00	20:30	12:00	20:30
22	Heepen Süd - Potsdamer Straße - Heepen - Radrennbahn - Lohbreite - Jahnplatz - Oetkerhalle - Universität - Lohmannshof	Bus	SWB	5:00	20:30	5:00	20:30	12:00	20:30
23	Heepen Süd - Potsdamer Straße - Heepen - Radrennbahn - Lohbreite - Jahnplatz - Oetkerhalle - Universität - Wellensiek	Bus	SWB	7:30	19:30	7:30	15:30		
24	Sieker - Lohbreite - Jahnplatz - Tierpark - Kirchdornberg Dornberg	Bus	SWB	5:00	0:30	5:00	0:30	8:30	0:30
25	Baumheide - Bleichstraße - Seidenstickerhalle - Jahnplatz - Schloßhofstraße - Brodhagen - Universität Bernhard-Kramer-Straße - Bleichstraße -	Bus	SWB	5:00	20:00	8:30	15:00		
26	Seidenstickerhalle - Jahnplatz - Schloßhofstraße - Brodhagen - Dürerstraße	Bus	SWB	5:00	20:30	5:00	20:30	12:30	20:30
28	(Schildhof -) Jahnplatz - Friedrich-Hagemann-Straße - Oldentrup Industriegebiet	Bus	SWB	6:00	17:30				
29	Baderbach - Lohbreite - Jahnplatz - Quelle	Bus	SWB	5:30	20:30	6:00	20:30	12:30	20:30
30	Stieghorst Zentrum - Wohnstift Salzburg - Stieghorst Zentrum	Bus	SWB	9:00	19:00	9:00	15:00		
31	(Jahnplatz -) Universität - Babenhausen Süd - Schildesche - Deciusstraße	Bus	SWB	5:00	20:30	5:30	20:00	12:30	20:00
32	Sieker - Lipper Hellweg - Stieghorst Zentrum	Bus	SWB	6:00	19:30	5:30	18:30		
33	Sieker - Stieghorst Zentrum - Oldentrup - Heepen - Baumheide - Schildesche	Bus	SWB	5:00	0:30	5:00	0:30	6:30	0:30
34	Hillegossen - Oldentrup - Heepen	Bus	SWB						
35	Sieker - Lipper Hellweg - Wrachtrup - Sennestadt	Bus	SWB	5:30	20:30	5:30	20:00	12:00	20:00
38	Stieghorst Zentrum - Ubbedissen - Oerlinghausen Bahnhof	Bus	SWB	5:00	20:30	6:00	19:30		
48	Hauptbahnhof - Jahnplatz - Quelle - Steinhagen - Versmold	Bus	BVO	5:30	20:00	6:00	15:30	19:00	21:00
51	Schildesche - Brake - Milse - Altenhagen - Heepen	Bus	BVO	5:00	21:30	6:00	22:30	12:30	20:00
52	Hauptbahnhof - Heepen - Altenhagen - Milse	Bus	BVO	7:00	14:00				
53	Jöllenbeck - Eickum - Herford	Bus	BVO	7:00	19:30	8:30	15:00		
55	Babenhausen Süd - Theesen - Jöllenbeck Dorf	Bus	BVO	5:00	0:30	8:30	0:30	20:30	0:30
56	Babenhausen Süd - Theesen - Jöllenbeck Dorf - Spenge	Bus	BVO	5:30	22:00	6:30	15:00	10:30	19:30
57	Hauptbahnhof - Jahnplatz - Oetkerhalle - Universität - Lohmannshof - Dornberg - Rundfahrt: Babenhausen - Schröttinghausen - Deppendorf - Dornberg	Bus	BVO	6:00	19:00	6:30	19:30		
58	Hauptbahnhof - (Jahnplatz - Oetkerhalle - Wellensiek) / (Babenhausen Süd - Babenhausen) - Dornberg - Deppendorf - Werther	Bus	BVO	5:00	19:30	6:00	15:00		
59	Hauptbahnhof - Babenhausen Süd - Babenhausen - Schröttinghausen - Häger - Melle-Neuenkirchen	Bus	BVO	6:00	19:30	6:00	13:30		
62	Hauptbahnhof - Jahnplatz - Oetkerhalle - Wellensiek - Dornberg - Werther - Halle / Borgholzhausen - Bad Rothenfelde	Bus	BVO	5:30	23:30	6:30	23:30	8:30	23:30
63	Schildesche - Theesen - Jöllenbeck Dorf - Werther	Bus	BVO	7:00	16:30	7:30	13:30		
68	Schildesche - Babenhausen - Dornberg - Werther - Halle - Steinhagen	Bus	BVO	7:00	16:30	7:00	13:00		
80	Hauptbahnhof - Jahnplatz - Brackwede - Friedrichsdorf - Verl - Rietberg - Lippstadt	Bus	TWE	5:30	19:30	6:00	18:00		
81	Bielefeld Sennestadt - Schloß Holte	Bus	BVO	7:00	17:00				
82	Hauptbahnhof - Jahnplatz - Quelle - Steinhagen - Halle	Bus	BVO	5:30	21:30	5:30	4:30	9:00	11:00

Linie	Weg	Typ	Kon- zession	Betriebszeiten					
				Montag- von	Freitag bis	Samstag von	bis	Sonntag von	bis
83	Hauptbahnhof - Jahnplatz - Brackwede - Windelsbleiche - Verl-Sende - Sende - Schloß Halte	Bus	Wittler	5:30	19:30	6:30	17:00	13:30	21:00
87	Hauptbahnhof - Jahnplatz - Brackwede - Ummeln - Isselhorst - Gütersloh	Bus	SWG	5:30	23:00	7:00	23:00	13:00	23:00
88	Hauptbahnhof - Jahnplatz - Quelle - Steinhagen - Halle - Bad Rothenfelde	Bus	BVO	5:00	23:00	7:00	20:00	10:00	0:00
94	Hauptbahnhof - Jahnplatz - Brackwede - Windelsbleiche - Windflöte - Friedrichsdorf - Avenwedde - Gütersloh	Bus	BVO	4:30	0:00	5:00	1:00	8:00	0:00
95	Hauptbahnhof - Jahnplatz - Brackwede - Ummeln - Isselhorst - Gütersloh	Bus	BVO	4:30	0:00	6:30	0:00	12:30	0:00
99	Milse - Stedefreund - Herford	Bus	BVO	7:00	14:00				
101	Schildesche - Brake - Diebrock - Herford	Bus	BVO	6:30	20:30	7:00	15:30		
103	Ubbedissen - Stieghorst / Heepen	Bus	BVO	7:00	16:00	7:00	12:00		
104	Okapiweg - Windflöte	Bus	BVO	7:00	14:00				
105	Windelsbleiche - Buschkamp - Schulzentrum Senne	Bus	BVO	7:30	14:00				
108	Ubbedissen - Auf dem Busch - Rollkrug - Ubbedissen	Bus	BVO	7:30	14:00				
114	Senne - Von Plettenberg-Stift - Sennstadt - Rundfahrt: Eckardtsheim - Heideblümchen - Sennstadt	Bus	SWB	6:00	20:30	7:30	16:30	11:00	19:30
116	Jahnplatz - Schildhof - Gadderbaum - Brackwede -	Bus	SWB	6:00	20:30	7:30	20:00	12:30	20:00
118	Sieker - Brackwede - Ummeln	Bus	SWB	5:00	21:00	5:30	19:30	12:30	19:30
119	Brackwede Kirche - Südwestfeld	Bus	SWB	5:30	20:30	6:00	19:30	12:30	19:30
122	Ringlinie Bethel	Bus	SWB	5:30	21:30	5:30	21:30		
123	Ringlinie Brackwede Kirche - IKEA - Brackwede Kirche	Bus	SWB	9:00	20:30	8:00	16:30		
127	Sieker - Lipper Hellweg - Lämershagen - Oerlinghausen	Bus	SWB	7:30	8:00				
131	Stieghorst Zentrum - Oldentrup Industriegebiet	Bus	SWB	6:00	15:30				
135	Senne - Buschkamp - Sennstadthaus - Württemberger Allee/Waldfriedhof	Bus	SWB	4:30	1:00	4:30	1:00	7:00	1:00
138	Stieghorst Zentrum - Ubbedissen	Bus	SWB	4:30	1:00	4:30	1:00	6:30	1:00
155	Schildesche - Vilsendorf - Jöllenbeck Dorf - Oberlohmannshof	Bus	BVO	5:00	0:30	6:00	0:30	10:30	0:30
156	Schildesche - Vilsendorf - Jöllenbeck Dorf - Spenge	Bus	BVO	5:00	21:00	6:00	21:00		
157	Hauptbahnhof - Jahnplatz - Oetkerhalle - Universität - Lohmannshof - Dornberg - Deppendorf - Schröttinghausen - Babenhausen - Babenhausen Süd	Bus	BVO	6:00	20:00	7:30	14:30		
182	Sennstadt - Dalbke - Heideblümchen - Sennstadt	Bus	SWB	7:30	14:00				
187	Radrennbahn - Jahnplatz - Brackwede - Ummeln - Gütersloh	Bus	SWG/BVO	5:00	22:00				
194	Radrennbahn - Sieker - Buschkamp - Friedrichsdorf - Gütersloh	Bus	BVO/SWG	5:00	22:30				
196	Hauptbahnhof - Jahnplatz - Sieker Mitte - Oldentrup - Brönningshausen - Leopoldshöhe-Asemissen - Oerlinghausen Bf. - Oerlinghausen	Bus	BVO	5:30	15:00	5:30	13:30		
221	Heepen Süd - Hillegosser Straße - Heepen - Radrennbahn - Bleichstraße - Lohbreite - Jahnplatz - Oetkerhalle - Brodhagen - Universität - Lohmannshof	Bus	SWB	20:30	1:00	20:30	1:00	6:30	1:00
222	Heepen Süd - Potsdamer Straße - Heepen - Radrennbahn - Bleichstraße - Lohbreite - Jahnplatz - Oetkerhalle - Brodhagen - Universität - Lohmannshof	Bus	SWB	20:00	1:30	20:00	1:00	6:30	1:30
235	Senne - Buschkamp - Industriegebiet Sennstadt - Württemberger Allee	Bus	SWB	5:30	17:00				
257	Hauptbahnhof - Universität	Bus	BVO	8:00	18:00				
304	Hauptbahnhof - Schildesche - Enger - Bünde	Bus	BVO	4:30	22:00				
338	(Senne -) Sennstadt - Dalbke - Lipperreihe - Oerlinghausen - Oerlinghausen Bf. (- Ubbedissen)	Bus	SWB	5:30	21:00	6:00	20:00	10:00	20:00
346	Senne - Sennstadt - Stukenbrock - Hövelhof - Paderborn	Bus	BVO	5:00	0:30	5:00	2:00	10:00	0:30
350	Hauptbahnhof - Jahnplatz - Lohbreite - Radrennbahn - Heepen - Kusenbaum - Schölmär - Bad Salzuffen	Bus	BVO	5:30	21:00	6:00	21:00	13:30	21:00
351	Hauptbahnhof - Jahnplatz - Lohbreite - Radrennbahn - Heepen - Leopoldshöhe - Schölmär - Bad Salzuffen	Bus	BVO	5:00	21:30	6:00	22:30	12:30	22:30
352	Milse - Elverdissen - Herford	Bus	BVO	6:00	19:30	7:00	17:00		
353	Schildesche - Hiddenhausen	Bus	BVO	7:00	14:00	7:00	12:30		
354	Babenhausen Süd - Theesen - Jöllenbeck Dorf - Enger - Bünde	Bus	BVO	5:30	21:30	5:30	19:30	10:00	20:00
369	Hauptbahnhof - Jahnplatz - Sieker Mitte - Oldentrup - Auf dem Busch - Leopoldshöhe-Asemissen - Oerlinghausen Bf. - Oerlinghausen	Bus	BVO	5:30	21:00	6:00	21:00	11:00	21:30
388	Schildesche - Heepen - Leopoldshöhe - Oerlinghausen - Schloß Halte - Stukenbrock	Bus	BVO	7:00	14:30	7:00	13:00		
389	Stukenbrock - Oerlinghausen Süd - Lipperreihe - Schloß Holte - Eckardtsheim - Sennstadt - Windelsbleiche - Friedrichsdorf - Avenwedde	Bus	BVO	7:00	14:30	7:00	14:30		

Linie	Weg	Typ	Kon- zession	Betriebszeiten					
				Montag-Freitag		Samstag		Sonntag	
				von	bis	von	bis	von	bis
522	Universität - Alm	Bus	SWB	veranstaltungsbezogen					
AST	Brackwede-Quelle	AST	SWB	20:00	1:00	20:00	1:00	7:00	1:00
AST	Sieker Mitte-Baderbach	AST	SWB	20:00	1:00	20:00	1:00	7:00	1:00
AST	Schildesche	AST	SWB	20:00	1:00	20:00	1:00	7:00	1:00
AST	Habichshöhe, Stieghorst Zentrum Süd, Lämershagen	AST	SWB	20:00	1:00	20:00	1:00	7:00	1:00
AST	Schildhof, Gadderbaum	AST	SWB	20:00	1:00	20:00	1:00	7:00	1:00
AST	Südwestfeld, Ummeln	AST	SWB	20:00	1:00	20:00	1:00	7:00	1:00
AST	Dornberg- Babenhausen, Schröttinghausen, Deppendorf	AST	BVO	20:00	1:00	20:00	1:00	8:00	1:00
AST	Bethel	AST	SWB	20:00	1:00	20:00	1:00	7:00	1:00
AST	Rülli	AST	SWB						
N 1	Jahnplatz - Universität - Großdornberg - Kirchdornberg - Universität - Jahnplatz	Bus	SWB/BVO			1:00	4:00	1:00	4:00
N 2	Jahnplatz - Schloßhofstraße Theesen - Jöllenbeck - Vilsendorf - Schildesche - Jahnplatz	Bus	SWB/BVO			1:00	4:00	1:00	4:00
N 3	Jahnplatz - Schildesche - Brake - Baumheide - Bleichstraße Seidenstickerhalle - Jahnplatz	Bus	BVO/SWB			1:00	4:00	1:00	4:00
N 4	Jahnplatz - Lohbreite - Heepen - Oldentrup - Altenehagen - Milse - Radrennbahn - Seidenstickerhalle Jahnplatz	Bus	SWB/BVO			1:00	4:00	1:00	4:00
N 5	Jahnplatz - Sieker - Sieker Mitte - Stieghorst - Hillegassen - Ubbedissen - Sieker - Jahnplatz	Bus	SWB/BVO			1:00	4:00	1:00	4:00
N 6	Jahnplatz - Ostwestfalendamm - Brackwede - Senne - Sennestadt - Brackwede - Bethel - Jahnplatz	Bus	SWB/BVO			1:00	4:00	1:00	4:00
N 7	Jahnplatz - Bethel - Brackwede - Windelsbleiche - Windflöte - Ummeln - Ostwestfalendamm - Jahnplatz	Bus	BVO/SWB			1:00	4:00	1:00	4:00
N 8	Jahnplatz - Landgericht - Gadderbaum - Brackwede - Quelle - Zweischlingen - Uerentrup - Jahnplatz	Bus	SWB/BVO			1:00	4:00	1:00	4:00
N 11	Jahnplatz - Brackwede Südwestfeld - Gütersloh - Jahnplatz	Bus	BVO/SWB			1:00	4:00	1:00	4:00
N 12	Jahnplatz - Seidenstickerhalle - Stedefreund - Herford - Stedefreund - Jahnplatz	Bus	BVO/SWB			1:00	4:00	1:00	4:00
370	Bielefeld - Herford - Minden - Hannover	Eisenbahn	DB AG	5:00	23:30	5:00	23:30	6:30	0:30
372	Bielefeld - Herford - Rinteln - Hameln	Eisenbahn	DB AG	bei 370					
375	Bielefeld - Herford - Bünde - Osnabrück - Rheine	Eisenbahn	DB AG	bei 370					
386	Bielefeld - Herford - Bünde - Rahden	Eisenbahn	DB AG	bei 370					
400	Bielefeld - Gütersloh - Hamm(Westf)	Eisenbahn	DB AG	5:00	0:00	5:00	0:00	6:00	0:00
402	Bielefeld - Halle - Dissen-Bad Rothenfelde	Eisenbahn	DB AG	5:30	20:00	7:00	16:00		
403	Bielefeld - Schloß Holte - Hövelhof - Paderborn	Eisenbahn	DB AG	5:00	21:00	8:00	15:00		
404	Bielefeld - Oerlinghausen - Lage - Lemgo	Eisenbahn	DB AG	5:30	20:00	5:30	15:00		
405	Bielefeld - Herford - Lage - Altenbeken (-Paderborn)	Eisenbahn	DB AG	bei 370					
406	Bielefeld - Rheda-Wiedenbrück - Münster	Eisenbahn	DB AG	bei 400					

Aufgeführt ist in der Spalte Betriebszeit jeweils die Zeitspanne zwischen erster und letzter Fahrt.

In der Spalte Konzession ist bei Gemeinschaftskonzessionen das betriebsführende Unternehmen zuerst aufgeführt.

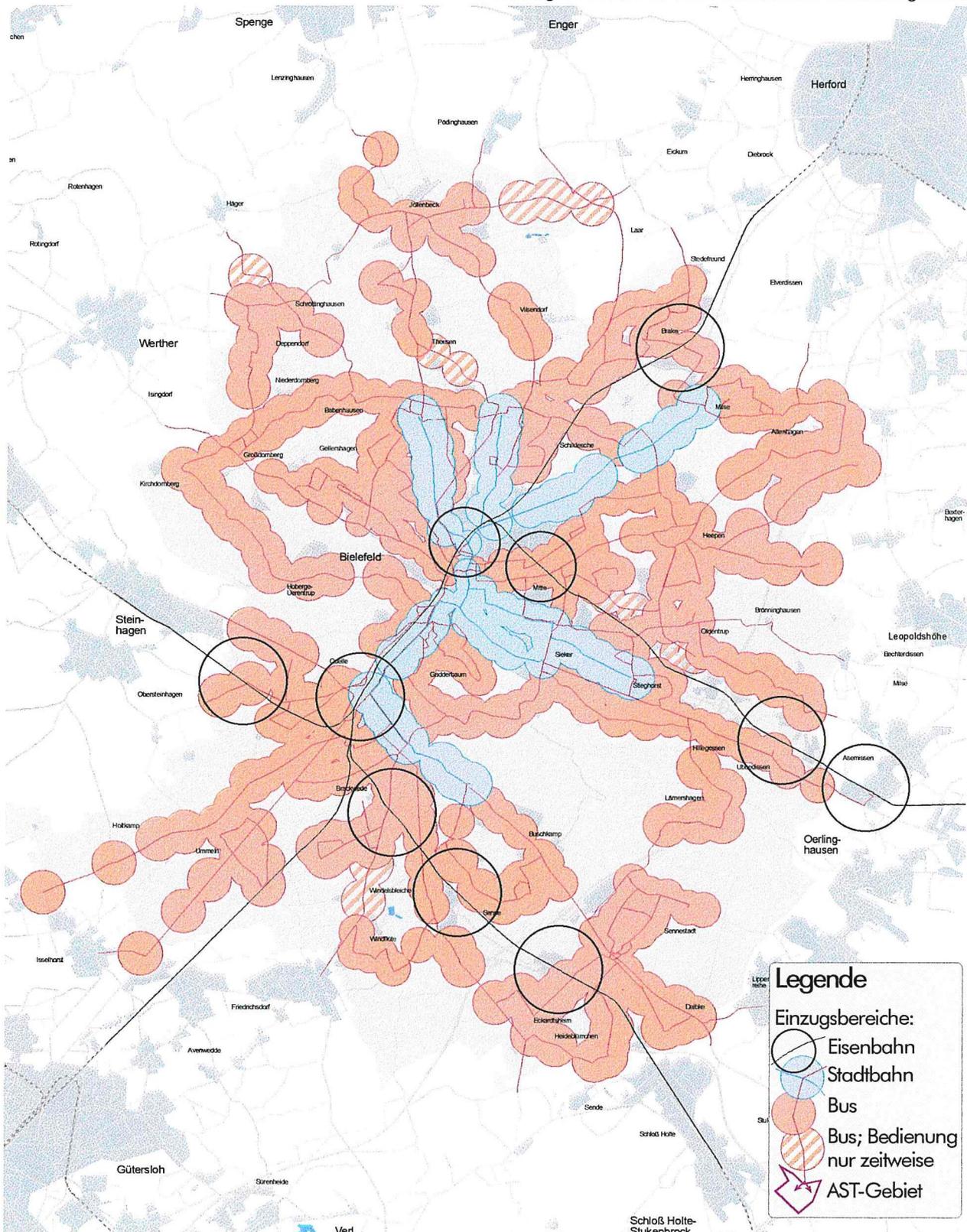
BVO = Busverkehr Ostwestfalen GmbH; SWB = Stadtwerke Bielefeld; SWG = Stadtwerke Gütersloh; TWE = TWE Busverkehrs-GmbH

Abbildung 8: Übersicht über die konzessionierten Linien des ÖPNV in Bielefeld
Stand: 3. Oktober 1997

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Erschließungsqualität
 Haupt- und Normalverkehrszeit, Montag bis Freitag
 6.00 bis 20.30 Uhr
 An Samstagen von 9.00 bis 16.00 Uhr ähnliches Erschließungsmuster

Karte 7



Legende

Einzugsbereiche:

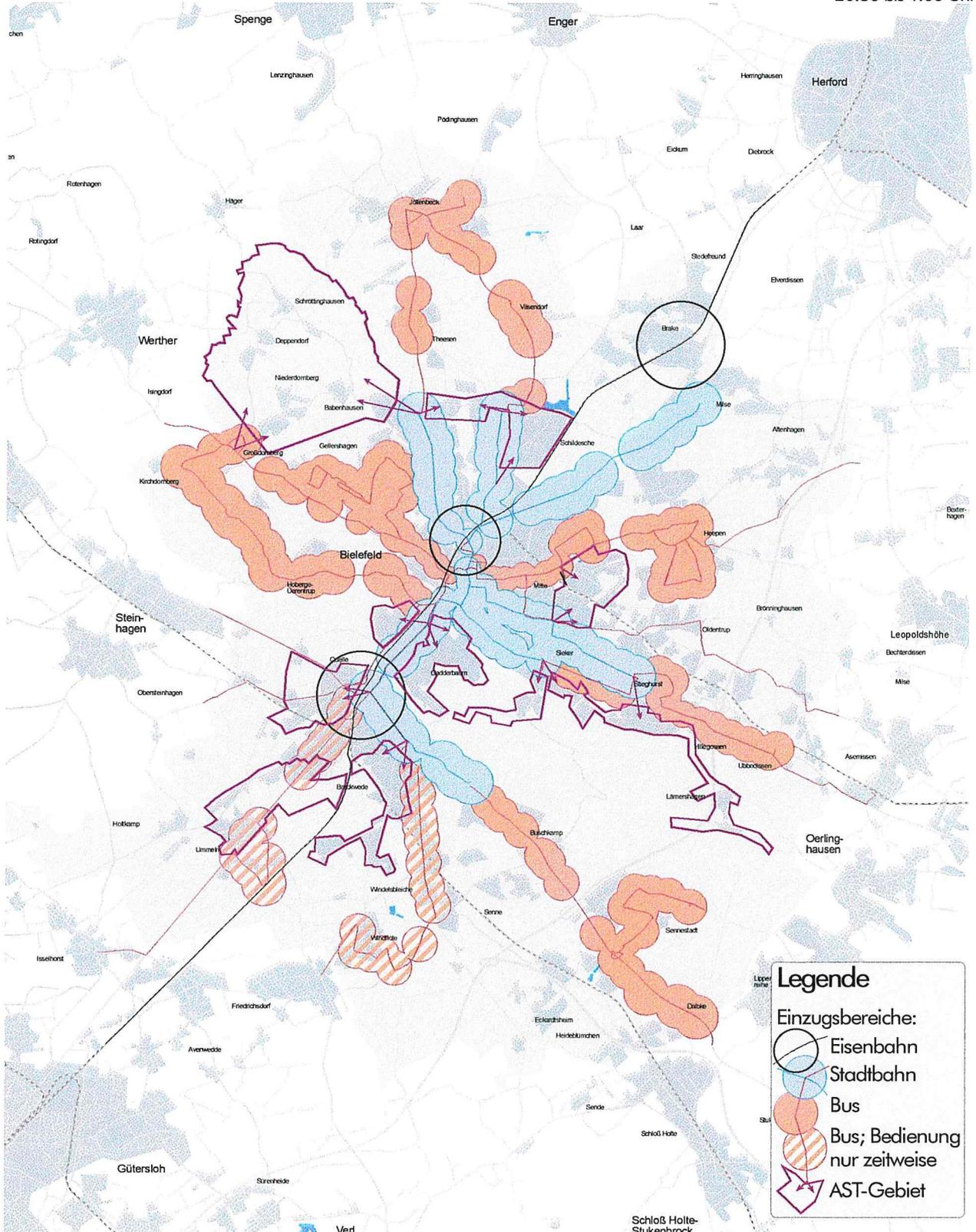
- Eisenbahn
- Stadtbahn
- Bus
- Bus; Bedienung nur zeitweise
- AST-Gebiet

VPS/Ank 28, Februar 1998
 NVP 7 Equi/Weir/HNVZ/hv

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Karte 8

Analyse 1997; Erschließungsqualität
 abendliche Schwachverkehrszeit
 Montag bis Freitag und Sonntag
 20.30 bis 1.00 Uhr

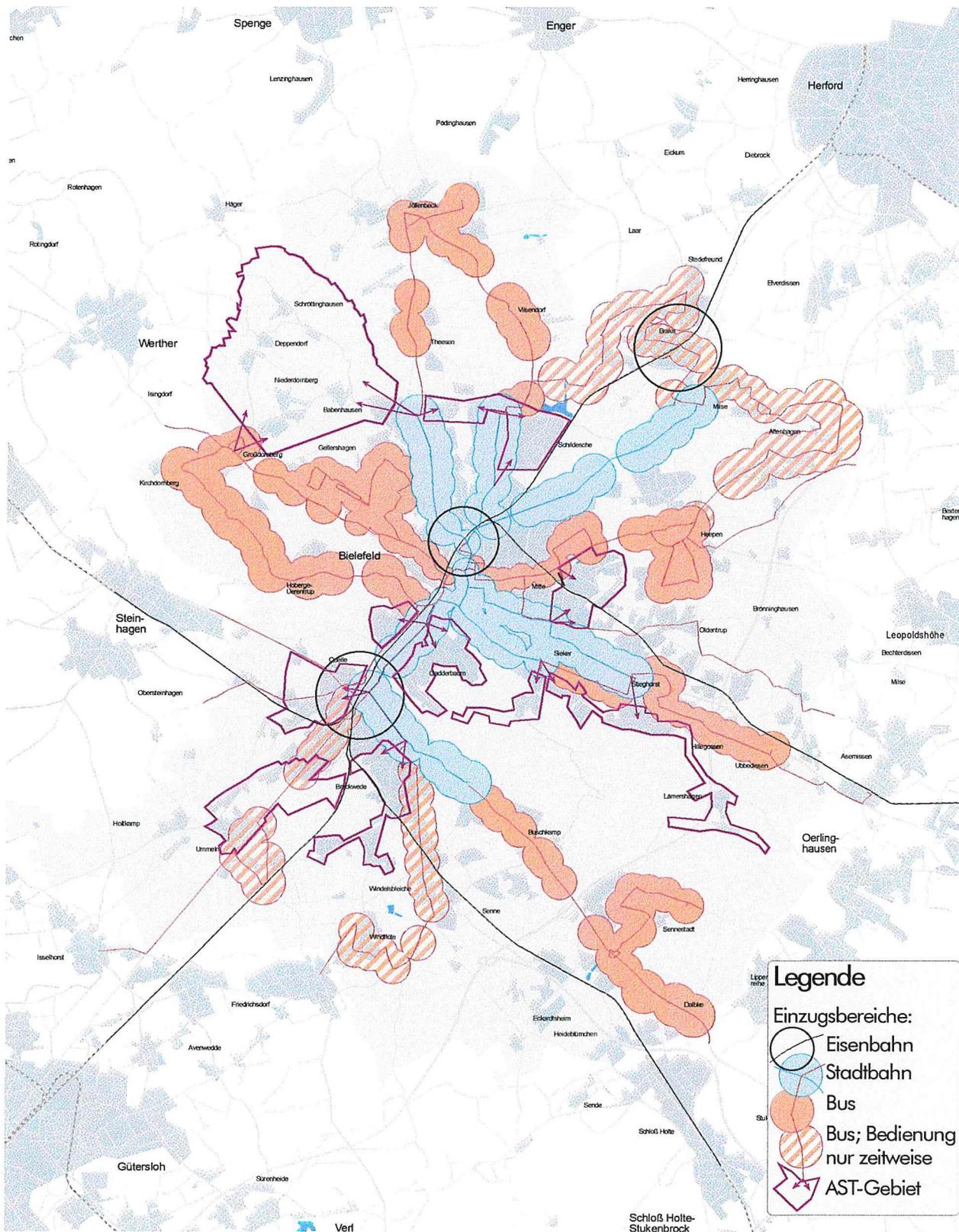


VPS/MK 28. Februar 1998
 NVP 8 Equal Maßstab SVZ 1:17

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Erschließungsqualität
 abendliche Schwachverkehrszeit, Samstag
 20.30 bis 1.00 Uhr

Karte 9



Legende

Einzugsbereiche:

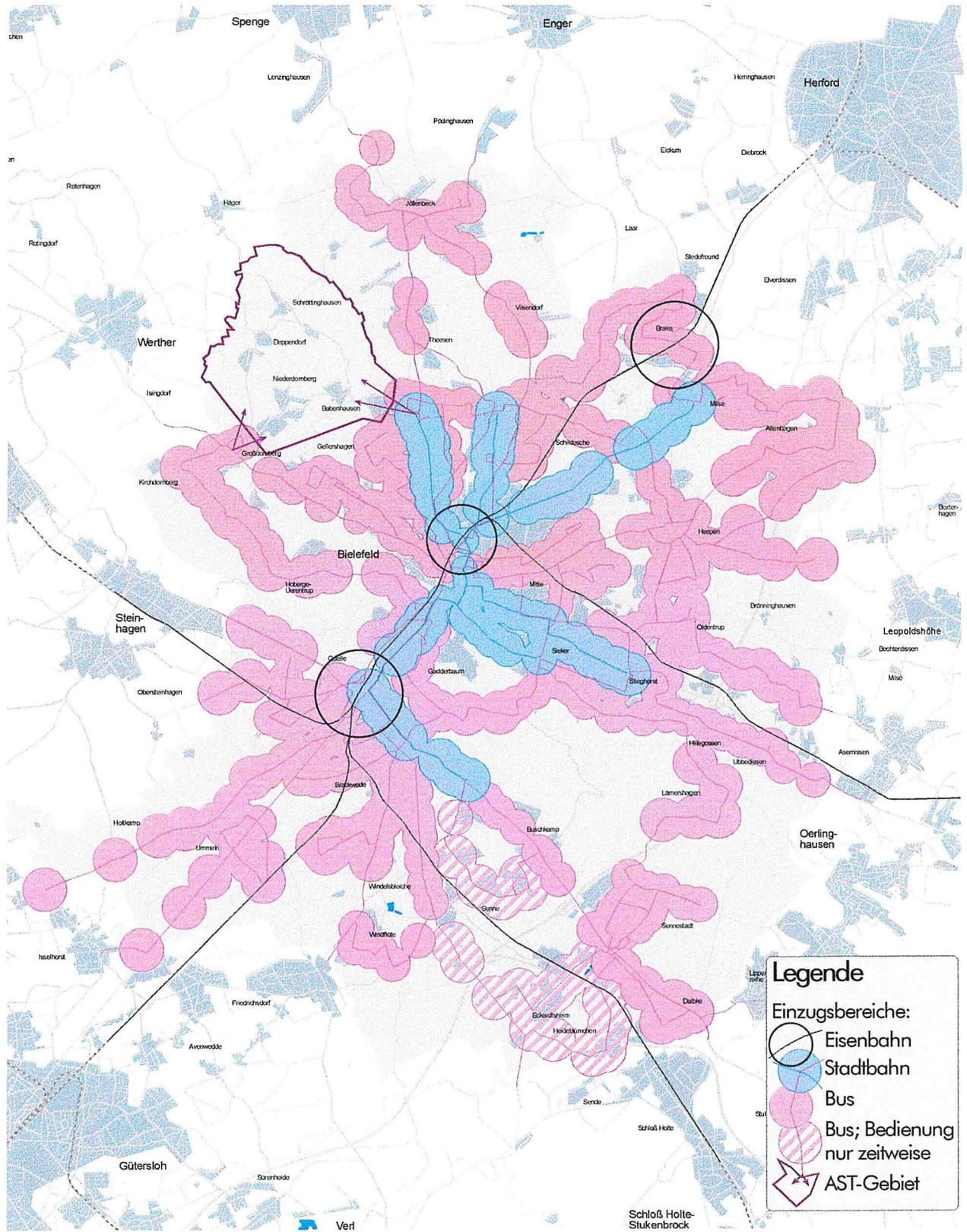
- Eisenbahn
- Stadtbahn
- Bus
- Bus; Bedienung nur zeitweise
- AST-Gebiet

VPS/MK 28. Februar 1998
 NMP 9 Equal Sa SVZ/LV

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Erschließungsqualität
Normalverkehrszeit, Sonntag
10.00 bis 19.00 Uhr

Karte 10



Legende

Einzugsbereiche:

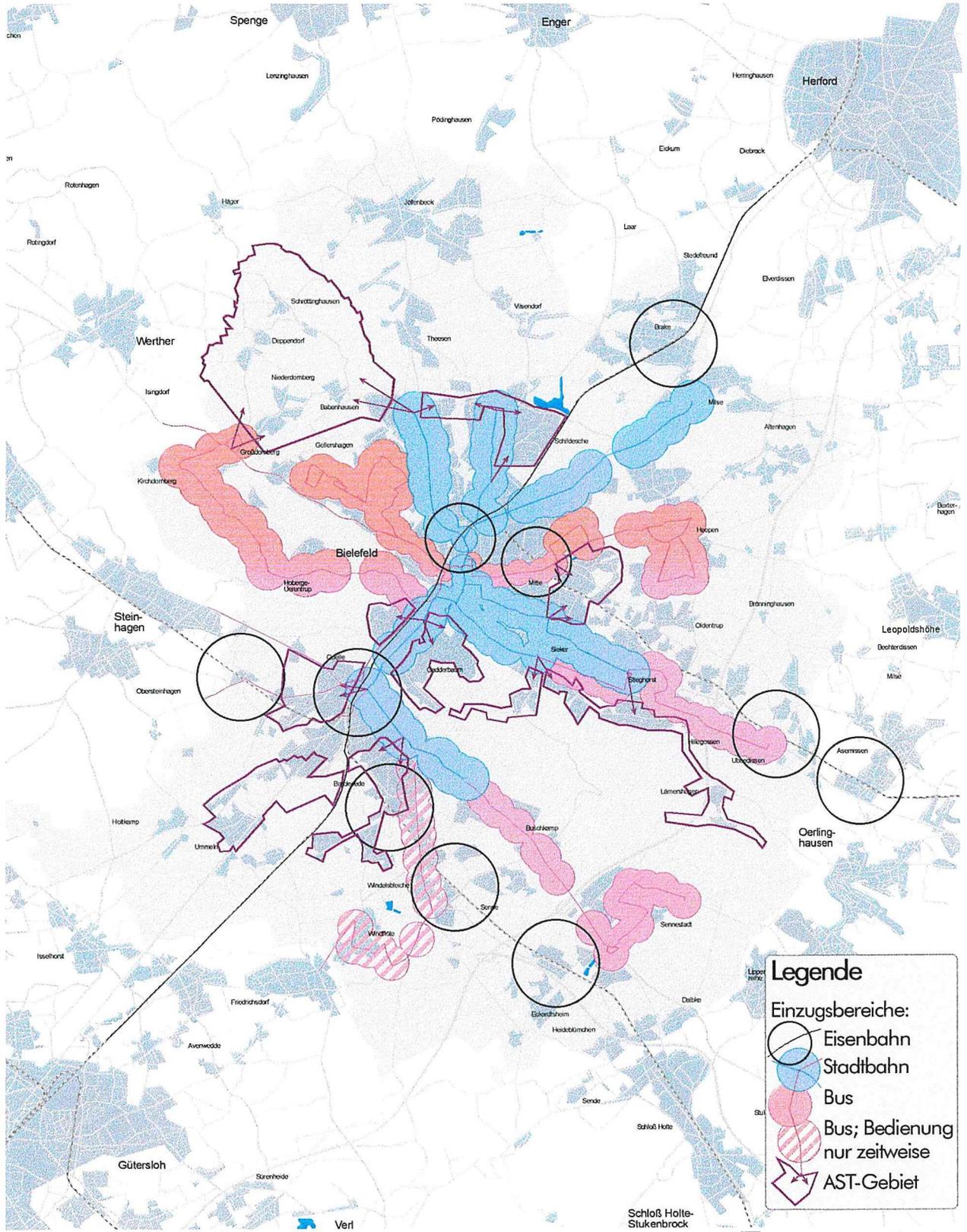
- Eisenbahn
- Stadtbahn
- Bus
- Bus; Bedienung nur zeitweise
- AST-Gebiet

VPS-Mit 28. Februar 1998
NVP 10 Exped So NVZ:17

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Erschließungsqualität
morgendliche Schwachverkehrszeit, Sonntag
6.00 bis 10.00 Uhr

Karte 11



VPS 441 28. Februar 1998
NVP 11 Equal-Somer SVZ-F7

Während der Haupt- und Normalverkehrszeit sind es vor allem die innerstädtischen Siedlungsgebiete zwischen den Stadtbahnachsen, die nicht ausreichend räumlich erschlossen sind. Daneben sind es vor allem Gewerbegebiete und vereinzelt Wohngebiete (wie zum Beispiel das Twellbachtal), die abseits der ÖPNV-Erschließung liegen. Deutlich ist, daß über die Aussagen des GVEP hinaus, zu Schwachverkehrszeiten und besonders am Wochenende größere Teile des Stadtgebietes noch Erschließungslücken aufweisen. Diese Darstellung ist aus Karte 12 ersichtlich. Große Bedeutung kommt zu diesen Zeiten den Anruf-Sammel-Taxi-Verkehren (AST) zu, die die Erschließung und Bedienung z. B. in weiten Teilen der Stadtbezirke Dornberg, Gadderbaum und Brackwede sicherstellen. Stadtteile wie Altenhagen oder Baumheide-Süd sind außerhalb der Haupt- und Normalverkehrszeiten vom ÖPNV-Netz abgetrennt. Jöllenbeck ist am Sonntagmorgen nicht erschlossen und weist damit zu dieser Zeit eine schlechtere ÖPNV-Qualität auf als die benachbarten vom AST bedienten Bereiche in Dornberg. In den nicht an den zentralen Achsen liegenden Siedlungsbereichen der Stadtbezirke Senne und Sennestadt ist die Erschließung in den Abendstunden und am Wochenende ebenfalls nicht oder nur durch Einzelfahrten gegeben.

Die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV (Fahrzeugfolgezeit) wird mit den Karten zur Bedienungsqualität erfaßt (Karten 13 bis 18). Deutlich werden dabei die starken Angebotsdifferenzen zwischen den Hauptachsen des ÖPNV, vor allem der Stadtbahn und der Ost-West-Achse des Busverkehrs (über Heeper und Stapenhorststraße) und den die Stadtbezirke untereinander verbindenden Linien. Gegenüber 1994 haben sich die Bedienungsqualitäten auf den nicht in die Innenstadt führenden Achsen zwischen den Stadtteilen nördlich des Teutoburger Waldes verbessert. Die Buslinie 31 (Universität - Babenhausen Süd - Schildesche - Deciusstraße) fährt inzwischen montags bis freitags über die ganze Strecke im 20-Minuten-Takt, ebenso ist der Halbstundentakt auf der Buslinie 33 (Sieker - Stieghorst - Oldentrup - Heepen - Baumheide - Schildesche) auch auf den Abschnitt bis Schildesche ausgedehnt worden.

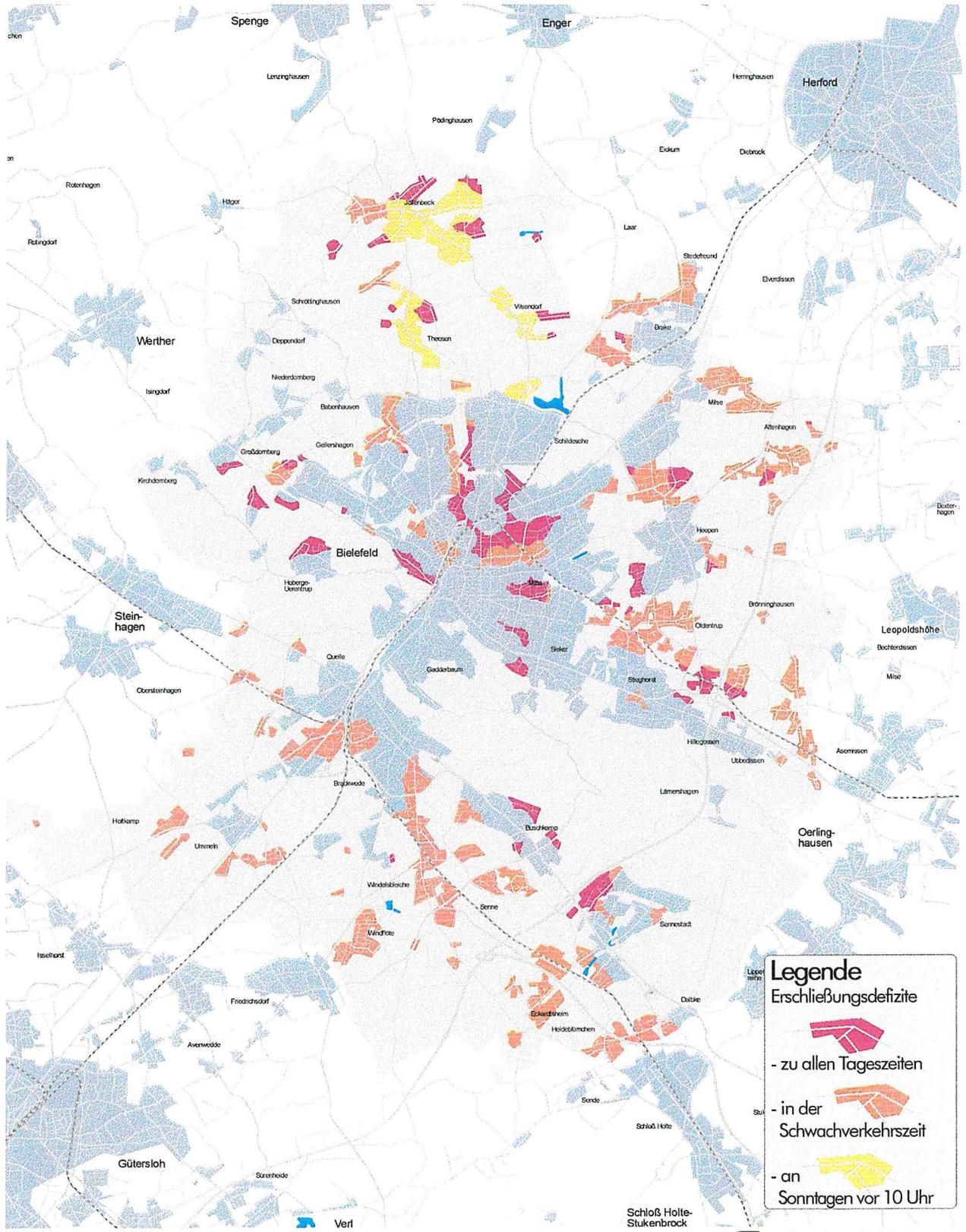
Eine gesonderte Darstellung der innerstädtischen Verbindungsqualitäten wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Es wird dazu auf die Darstellungen im GVEP Bielefeld¹⁰ verwiesen. Wesentliche Änderung seit 1994 ist die Eröffnung der Stadtbahn über Sieker Mitte hinaus mit einer umsteigefreien Verbindung zwischen dem Stadtteil Stieghorst und der Innenstadt. Ferner besteht eine Direktverbindung zwischen Baumheide und dem Bereich Bleichstraße/Seidenstickerhalle im östlichen Stadtbezirk Mitte. Der Ortsteil Bethel wird seit Juni 1997 durch einen neuen Quartiersbus erschlossen.

¹⁰ Beitrag 3: Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur 1994

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Erschließungsqualität Defizitäre Bereiche

Karte 12



Legende
Erschließungsdefizite

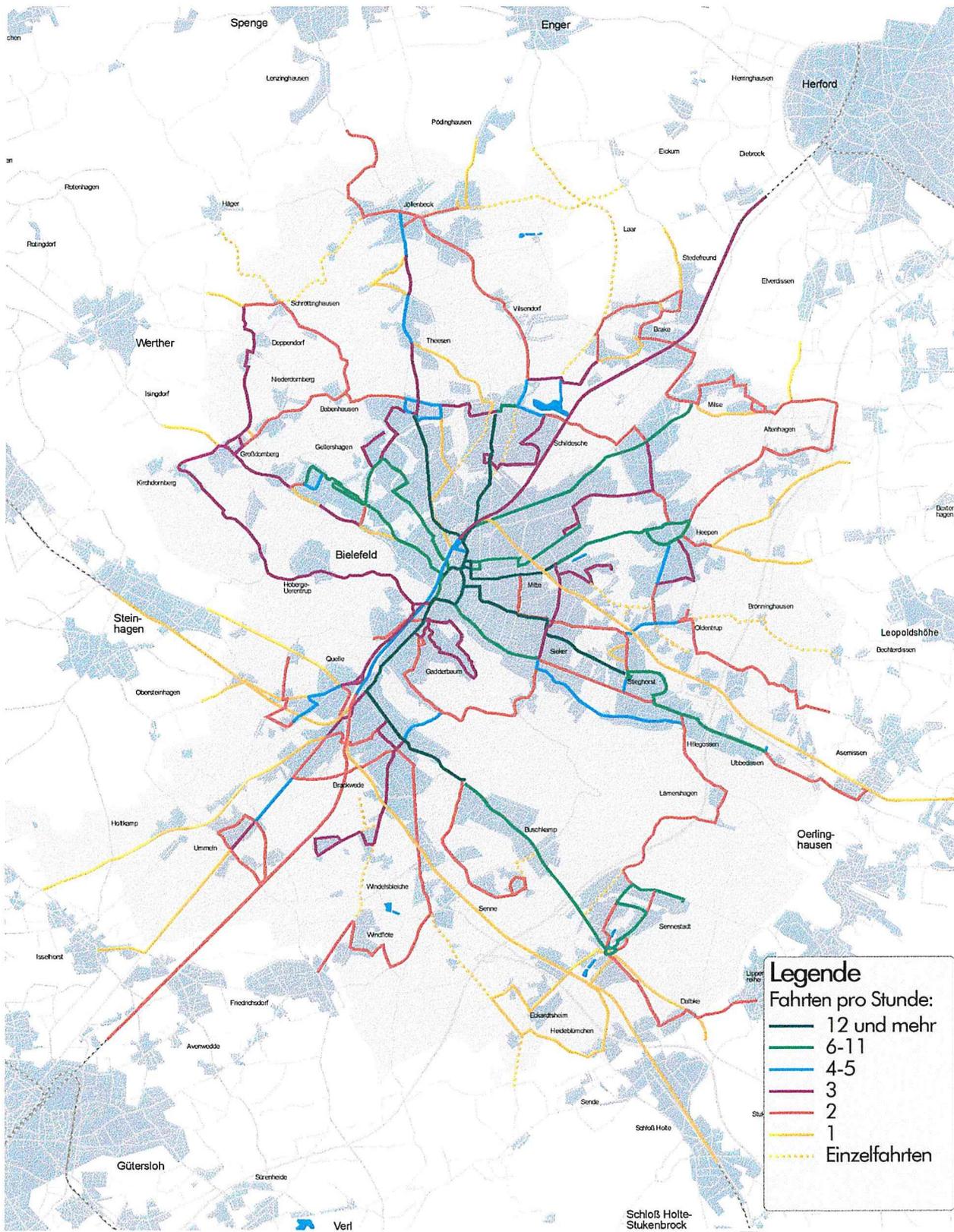
-  - zu allen Tageszeiten
-  - in der Schwachverkehrszeit
-  - an Sonntagen vor 10 Uhr

VPS/Mpl 28, Februar 1998
NVP 12 Equid Mängel.87

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Karte 13

Analyse 1997; Bedienungsqualität
 Hauptverkehrszeit, Montag bis Freitag
 6.00 bis 8.30 und 15.00 bis 18.00 Uhr
 Nachmittags fahren die Stadtbahnlinien 1 und 3 im 10-Minuten-Takt

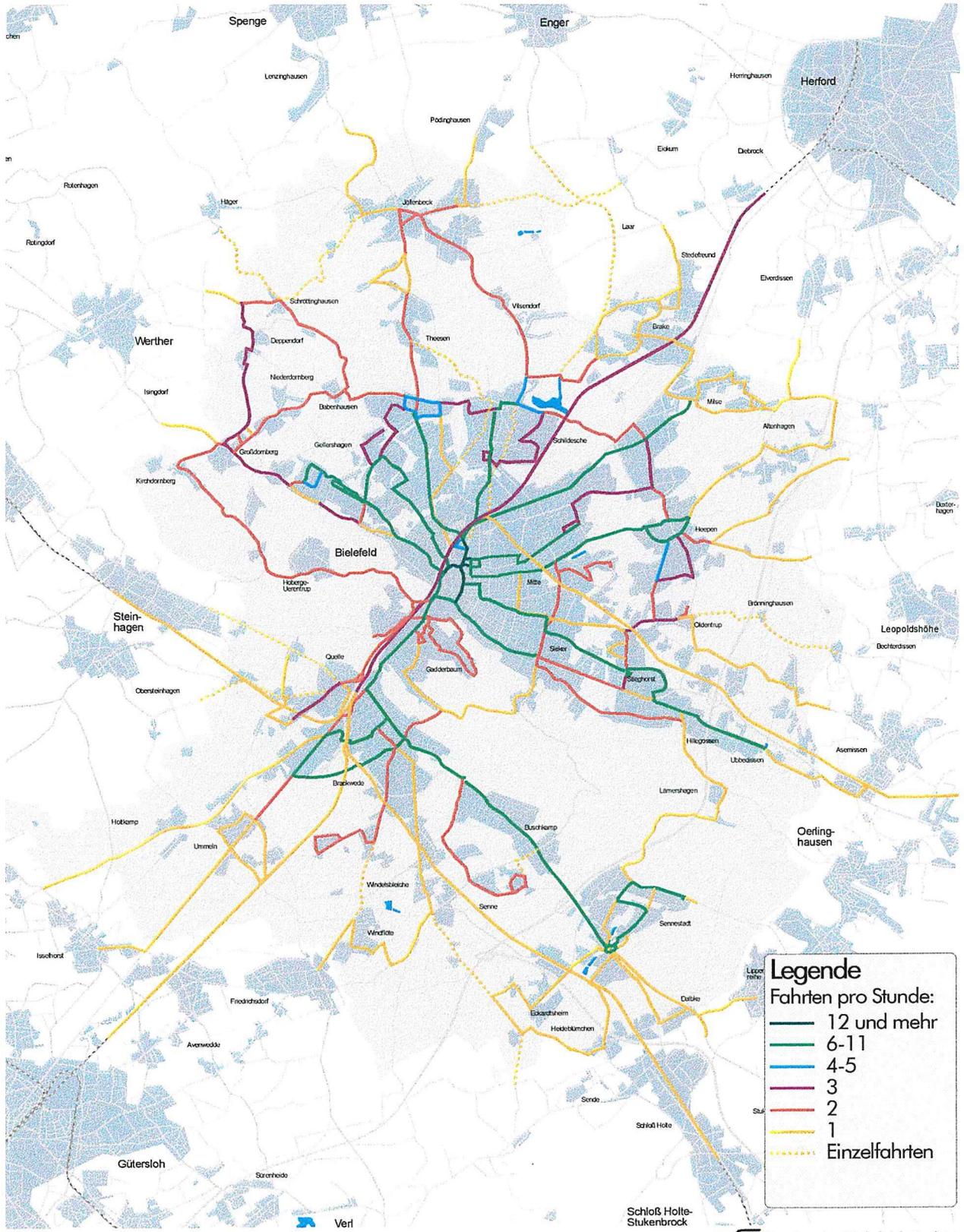


VPS-Mit 28. Februar 1998
 NVP 13 Bezahl. Maßstab 1:100.000

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Bedienungsqualität
 Normalverkehrszeit, Montag bis Freitag
 8.30 bis 15.00 und 18.00 bis 20.30 Uhr

Karte 14



Legende

Fahrten pro Stunde:

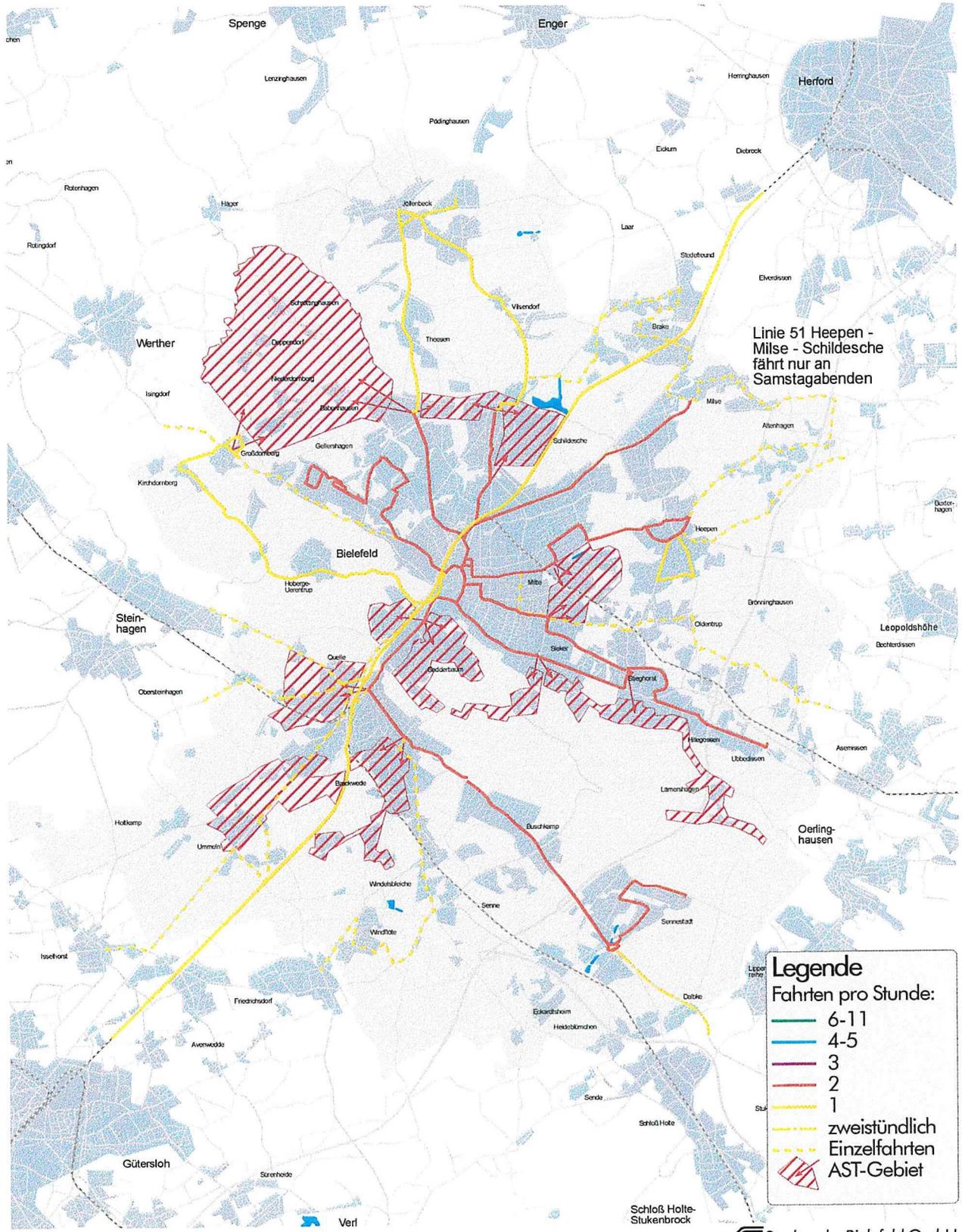
- 12 und mehr
- 6-11
- 4-5
- 3
- 2
- 1
- Einzelfahrten

VP5/Ma 28. Februar 1998
 NP 14 Bspal MoFr NVZ.117

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Bedienungsqualität abendliche Schwachverkehrszeit, alle Tage 20.30 bis 1.00 Uhr

Karte 15



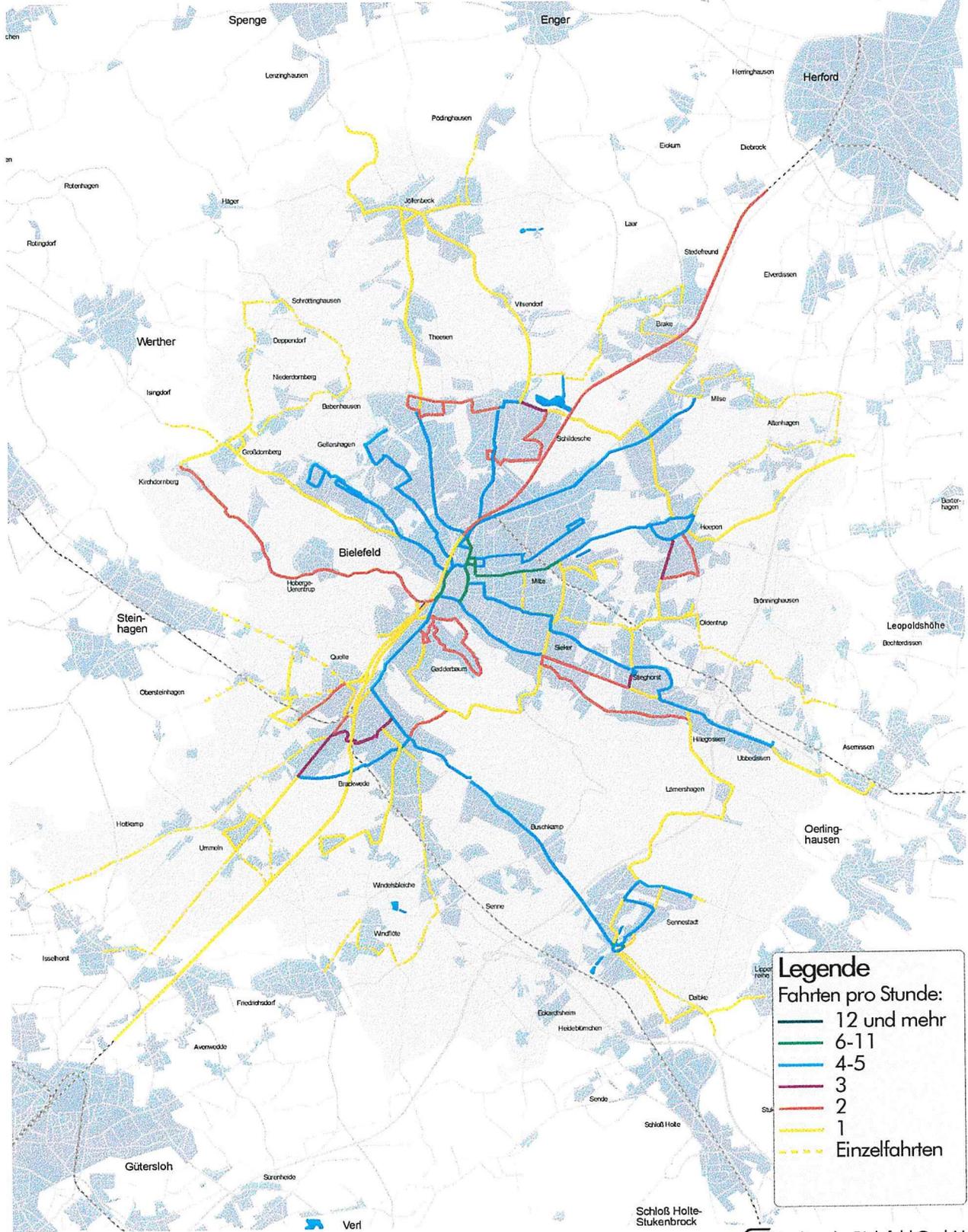
VPS/Mz 28. Februar 1998
NF 15 Bspul alle Tage SVZ/h7

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Karte 16

Analyse 1997; Bedienungsqualität
Normalverkehrszeit, Samstag

16.30 bis 20.30 Uhr
Von 6.00 bis 9.00 Uhr ähnliches Bedienungsmuster, im Busverkehr teilweise der Samstag-HVZ angenähert



Legende

Fahrten pro Stunde:

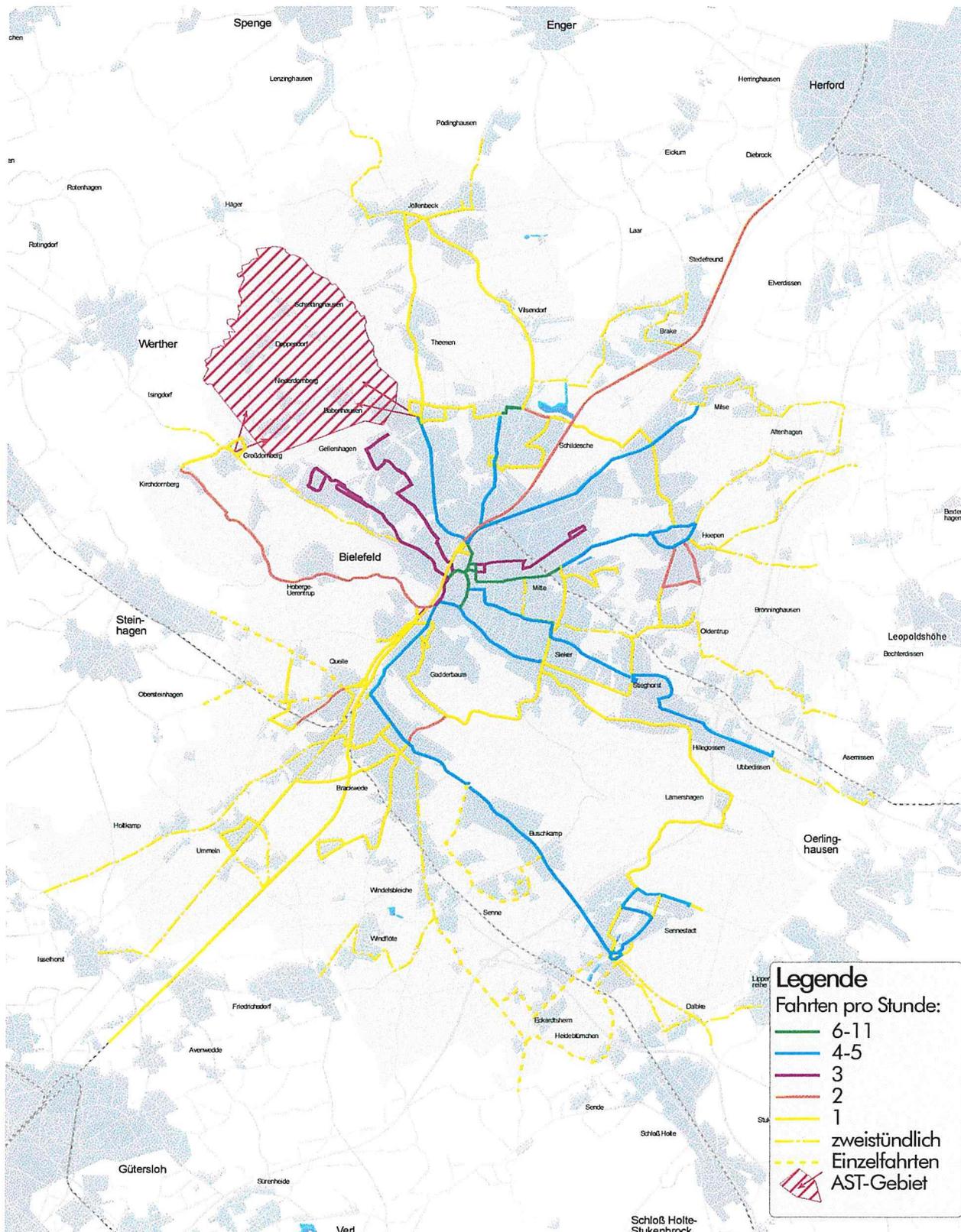
- 12 und mehr
- 6-11
- 4-5
- 3
- 2
- 1
- - - - - Einzelfahrten

VPS-Maj 28, Februar 1998
NVP 16 Bequl Sa NYZ:6,7

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Bedienungsqualität
Normalverkehrszeit, Sonntag
10.00 bis 19.00 Uhr

Karte 17

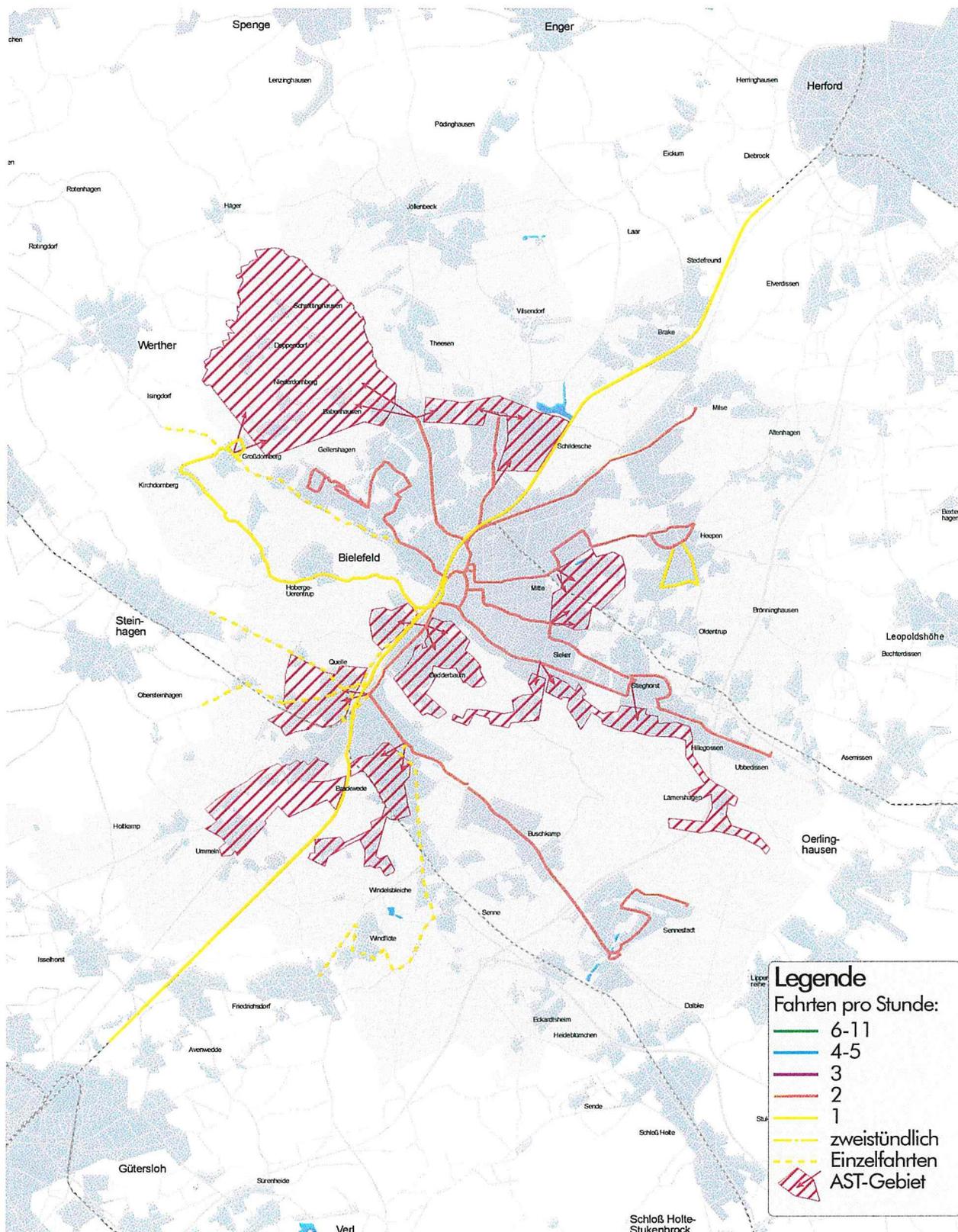


VPS/MG 28. Februar 1998
NVP 17 Bspul So NVZ:17

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Bedienungsqualität
morgendliche Schwachverkehrszeit, Sonntag
6.00 bis 10.00 Uhr

Karte 18



Legende

Fahrten pro Stunde:

- 6-11
- 4-5
- 3
- 2
- 1

Stu

- - - zweistündlich
- - - Einzelfahrten
- / / / AST-Gebiet

VPS/Ma 28, Februar 1998
NVP 18 Bus und S-Bahn SVZ/3,7

In der Schwachverkehrszeit und am Wochenende kommt den Umsteigemöglichkeiten in der Innenstadt besondere Bedeutung zu, da dann das engmaschigere Netz der werktäglichen Haupt- und Normalverkehrszeit einem sternförmigen Grundmuster weicht. Ohne genauere Darstellung der Verbindungsqualitäten sei deshalb auf zwei Problempunkte in der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes zu diesen Zeiten hingewiesen: An Sonntagen bestehen aufgrund der unterschiedlichen Taktfrequenzen im Stadtbahnnetz und auf den innenstadtquerenden Stadtbuslinien teilweise erhebliche Umsteigezeiten am Jahnplatz. In der abendlichen Schwachverkehrszeit sind die Busverbindungen in die Nachbarorte teilweise nicht auf die fahrplanmäßige Verknüpfung der Stadtbahn- und Stadtbuslinien jeweils zur vollen und halben Stunde ausgerichtet.

Die Verbindungsqualitäten im Regionalverkehr sind bereits im GVEP ausführlich beschrieben worden. Dabei wird deutlich, daß die in Abschnitt 2 beschriebenen Kriterien der Angebotsqualität meistens nicht erfüllt werden. Im Abendverkehr sind viele Nachbargemeinden nur durch Einzelfahrten mit Bielefeld verbunden, nur für Gütersloh und Herford ist die Bedingung eines stündlichen Angebotes erfüllt. Bei einer tagsüber relativ gut erreichbaren Gemeinden wie Spenge fehlt jeglicher Abendverkehr. Die Karten 19 bis 21 zeigen die regionale Bedienungsqualität auf.

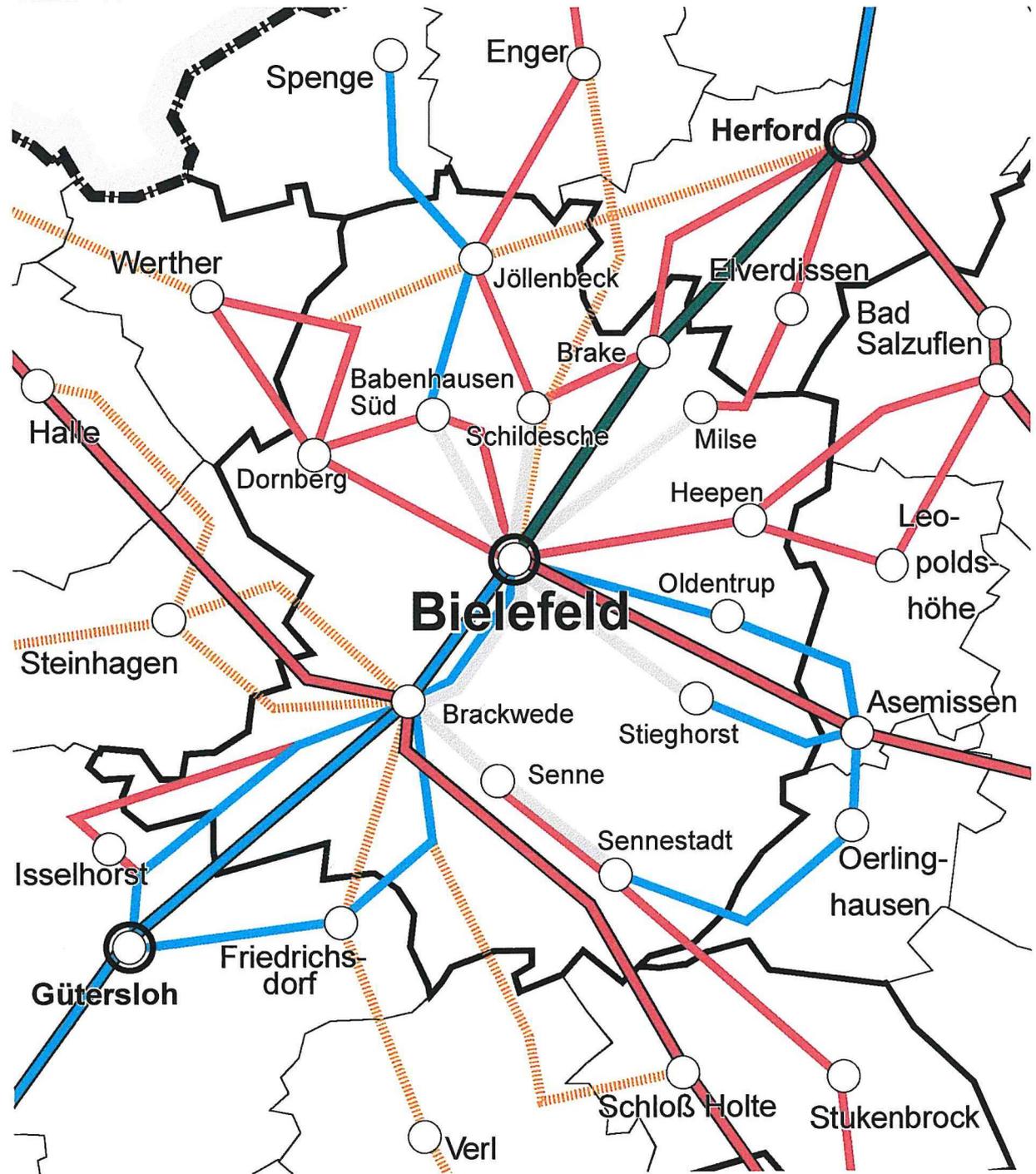
An den Wochenenden ist ein Zweistudentakt in der Normalverkehrszeit ein häufig vorzufindendes Angebot. Am Sonntagmorgen kann Bielefeld nur von wenigen Umlandgemeinden, darunter z. B. Werther, mit Einzelfahrten erreicht werden. Auch hier ist allein auf der Eisenbahnstrecke Ruhrgebiet – Bielefeld – Hannover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

Für die Bewertung der ÖPNV-Qualitäten sei auf das vierte Kapitel ab Seite 68 verwiesen.

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; regionale Verbindungen
Hauptverkehrszeit Montag bis Freitag
6.00 bis 8.30 Uhr und 15.00 bis 18.00 Uhr

Karte 19



Eisenbahn Stadtbahn
 Bus

Bedienungsqualität:
 <1 Fahrt/h
 1 Fahrten/h
 2 Fahrten/h
 3 Fahrten/h

innerstädtische
Anschlußverkehre

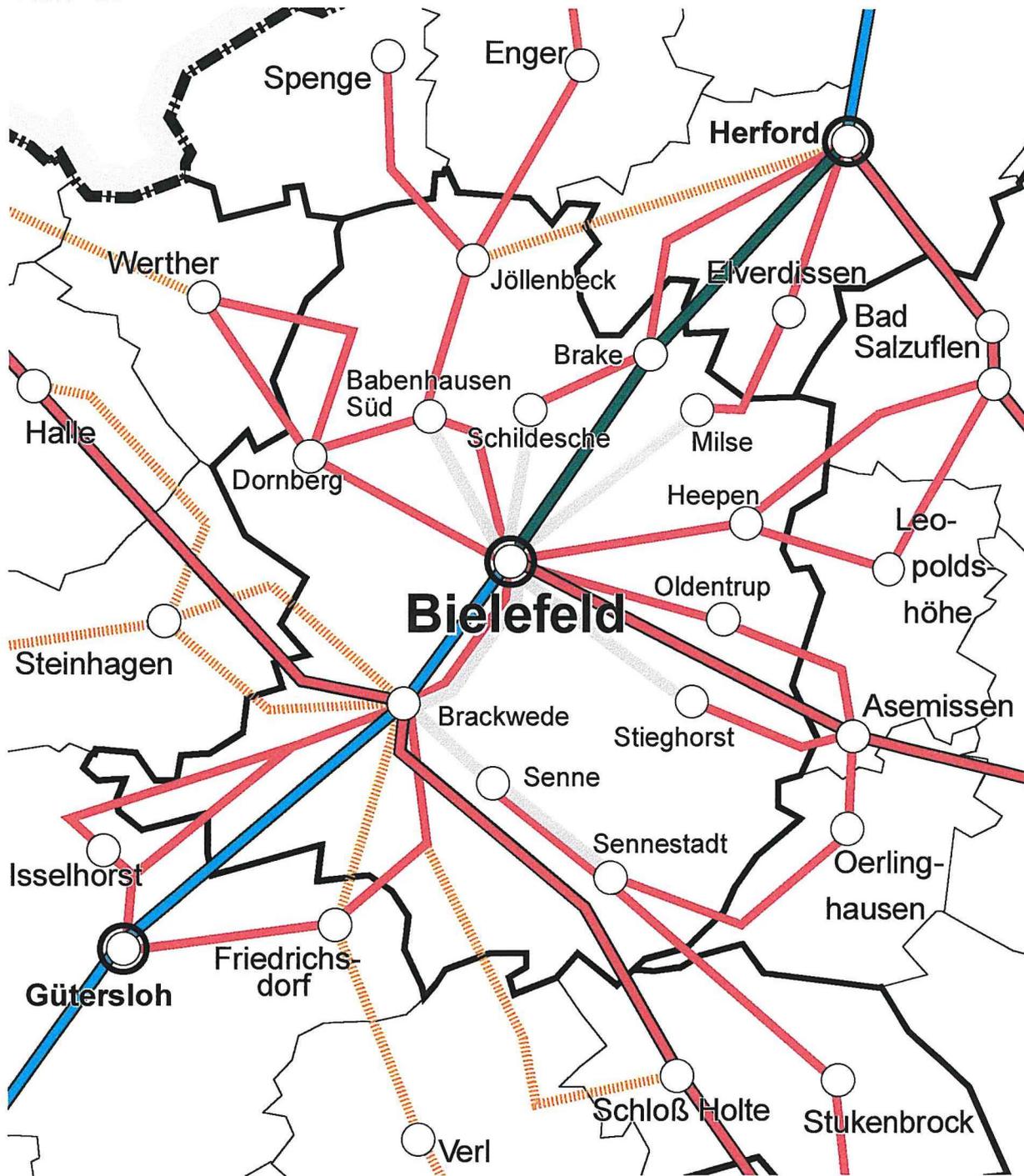
Die Darstellung beschränkt sich auf das Fahrtenangebot im Nahverkehr zwischen Bielefeld und den Umlandkommunen.

VNS-Mit. 26. Februar 1998
NVP 19 Stadt und Region VZ 2/7
Papier 100% / FSK 00%

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Karte 20

Analyse 1997; regionale Verbindungen
Normalverkehrszeit Montag bis Freitag
8.30 bis 15.00 Uhr und 18.00 bis 20.30 Uhr



Eisenbahn	Stadtbahn	Bus

Bedienungsqualität:
 <1 Fahrten/h
 1 Fahrten/h
 2 Fahrten/h
 3 Fahrten/h

innerstädtische
Anschlußverkehre

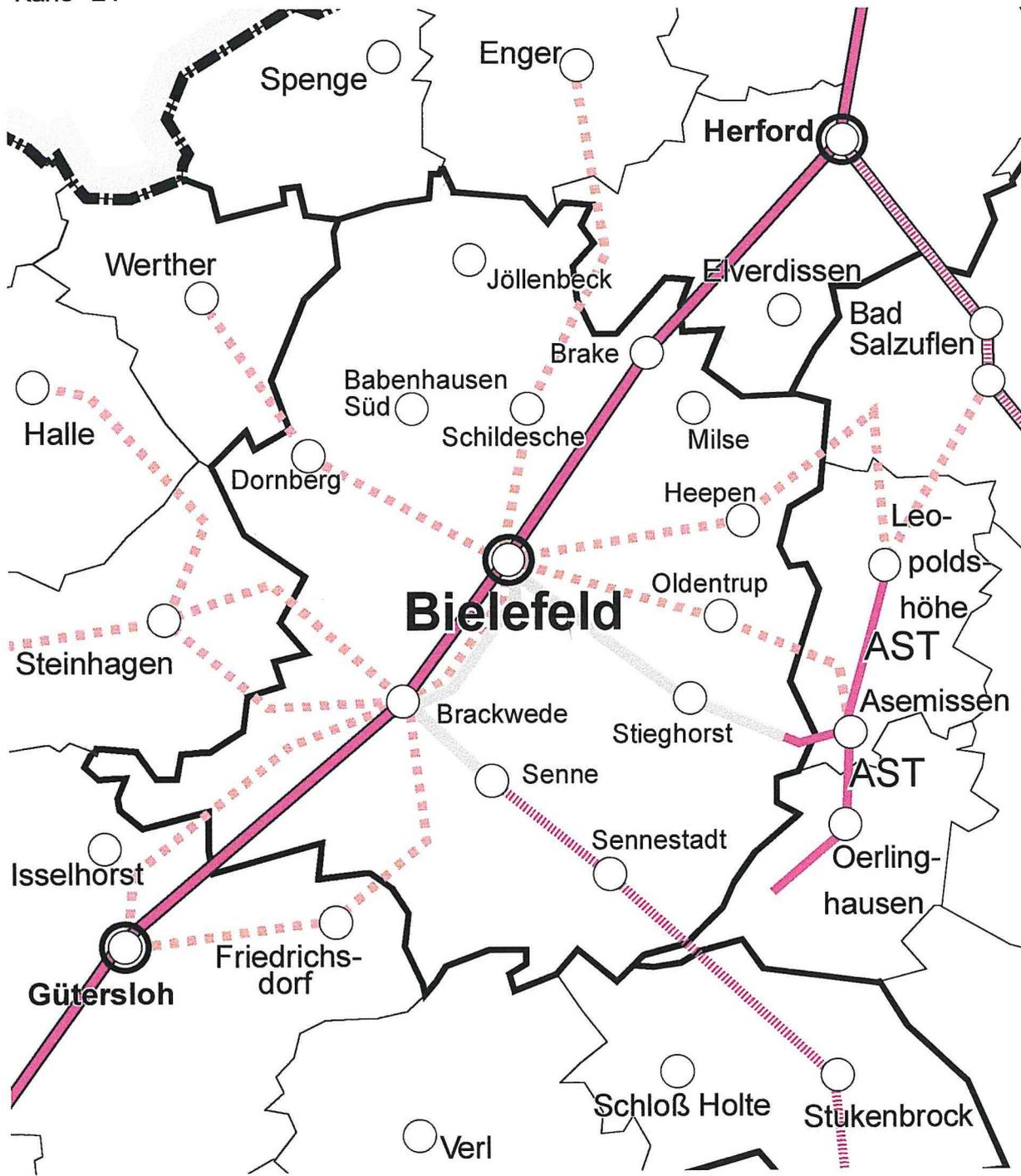
Die Darstellung beschränkt sich auf das Fahrtenangebot im Nahverkehr zwischen Bielefeld und den Umlandkommunen.

VPS/MV 28, Februar 1998
NVP20 Stadt und Region, NZZ:7
Papier: 100% / Farbe: 50%

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; regionale Verbindungen
 abendliche Schwachverkehrszeit Montag bis Freitag

Karte 21



Eisenbahn Stadtbahn
 Bus
Bedienungsqualität:
 Einzelfahrt
 <1 Fahr/h
 1 Fahr/h

innerstädtische
 Anschlußverkehre

Die Darstellung beschränkt sich auf das Fahrtenangebot im Nahverkehr zwischen Bielefeld und den Umlandkommunen.

VPS/Mer 28. Februar 1998
 NRP 21 Stadt und Region SZLh7
 Papier 100% / Farbe 60%

3.4 Erfassung der ÖPNV-Nachfragestruktur und Stellung des ÖPNV innerhalb des Verkehrsmarktes Bielefeld

Bei den Darstellungen der Fahrgastzahlen im Bielefelder ÖPNV-Netz, wie sie sich aus den Analysen des GVEP (Planfall A0 1994) ergeben, mußte teilweise auf veraltete Ausgangszahlen zurückgegriffen werden. Anhand neuerer Zählungen müssen für die einströmenden Regionalverkehre inzwischen veränderte Aussagen gemacht werden. So muß etwa die Zahl der Fahrgäste auf der Eisenbahnlinie in Richtung Gütersloh etwa doppelt so hoch angesetzt werden (bei 4.200 Fahrgästen/Tag), für die Zahl der Fahrgäste im Querschnitt zwischen Brake und Herford muß ein Wert von etwa 7.400 anstelle von 4.800 angenommen werden.

Bei den Buslinien in die Nachbarorte sind die größten Abweichungen die Buslinie nach Enger, mit ca. 600 Fahrgästen pro Tag und die Buslinie 58 nach Werther, bei der 410 Fahrgäste gezählt wurden (beide im GVEP A0: 100 Fahrgäste). Zurückgegangen ist durch das veränderte Angebot die Auslastung bei der Linie 338 Sennestadt – Oerlinghausen, bei der an der Stadtgrenze noch 750 Fahrgäste gezählt wurden (GVEP A0: 900 Fahrgäste/Werktag).

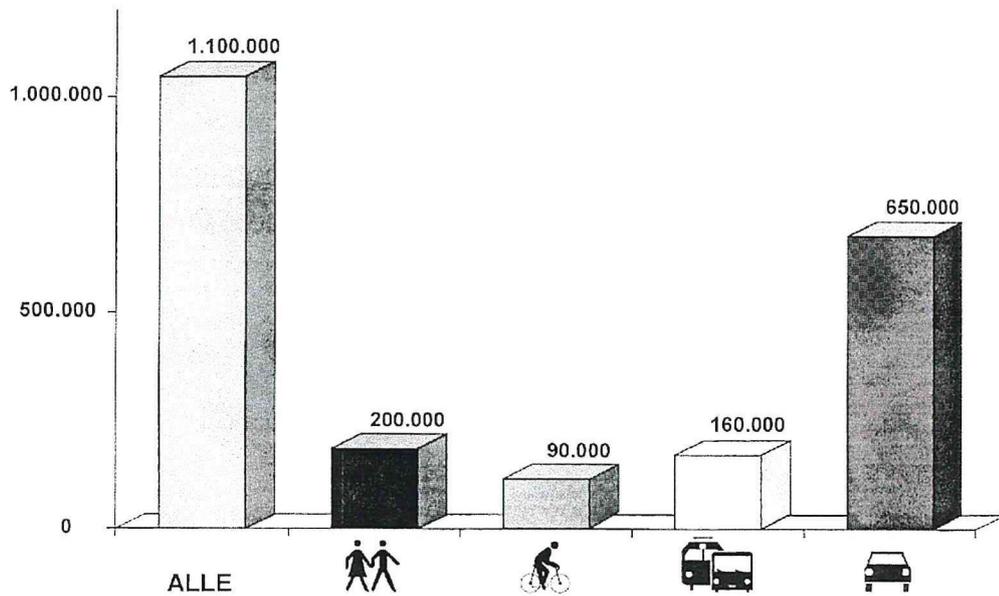
Auf den Stadtbahnlinien hat sich an den Querschnitten in der Innenstadt die Zahl der Fahrgäste seit 1994 um 5,2 % gesteigert. Maßgeblichen Anteil daran hat die erweiterte Stadtbahnlinie 3 nach Stieghorst Zentrum mit 15.100 Fahrgästen pro Tag, gezählt zwischen Rathaus und der Haltestelle August-Schroeder-Straße. 1994 lag dieser Querschnittswert noch bei 8.800 Fahrgästen. Am Querschnitt Sieker Mitte – Lutherkirche, dem Ausgangspunkt der Neubaustrecke, wurden 1996 etwa 7.200 Fahrgäste pro Werktag gezählt.

Für den Öffentlichen Personennahverkehrs wurde in den Analysen des Gesamtverkehrsentwicklungsplanes ein Marktanteil von 15% festgestellt (siehe Abbildung 9).

Deutlich sind die extremen Unterschiede im Anteil am innerstädtischen Verkehrsmarkt auf verschiedenen Relationen und den Verkehren in das Umland. Während bei den Relationen zwischen der Innenstadt und den Außenbezirken der „klassische Modal-Split“¹¹ durchaus über 25% reichen kann, liegen bei den Verkehrsbeziehungen zwischen den Bielefelder Stadtbezirken und bei den Verbindungen in das Umland die Werte erheblich niedriger. Eine Übersicht darüber geben die Abbildungen 10 bis 12.

¹¹ d.h. ohne Rad- und Fußverkehr

Wegevolumen von Bielefeldern und Ortsfremden im Stadtgebiet an Normalwerktagen



Aufteilung der Wege und Fahrten je Verkehrssystem

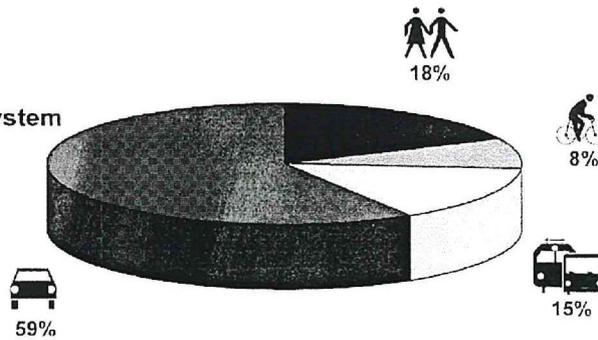
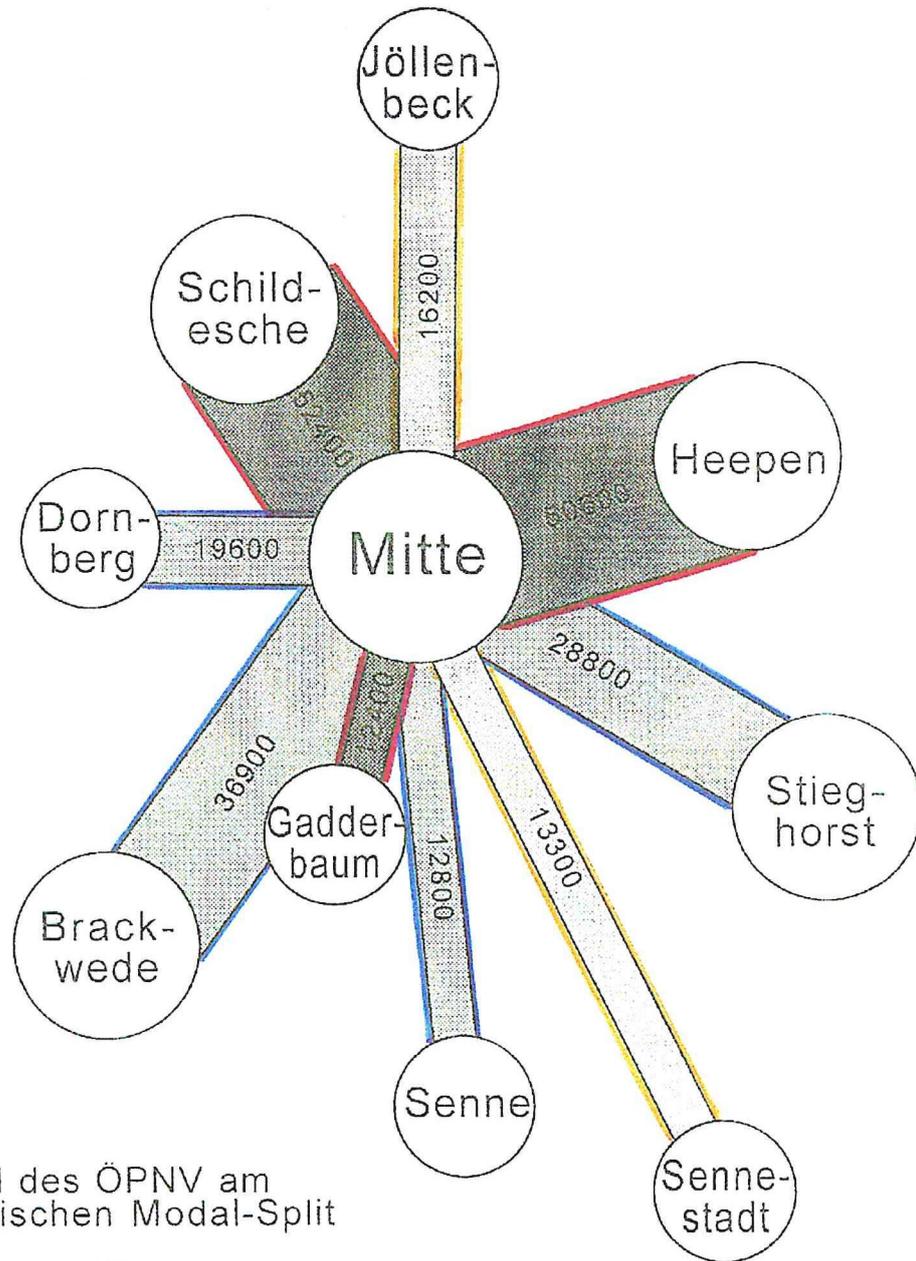


Abbildung 9: Aufteilung des Verkehrsmarktes in Bielefeld

Quelle: IVV Aachen, Gesamtverkehrsentwicklungsplan Bielefeld, Ergebnisbericht, Aachen 1996



Anteil des ÖPNV am klassischen Modal-Split

- unter 5%
- 5-15%
- 15-25%
- über 25%

Abbildung 10: Klassischer Modal-Split zwischen den Stadtbezirken und dem Stadtbezirk Mitte

Quelle: Eigene Bearbeitung der Analyse-Ergebnisse des GVEP

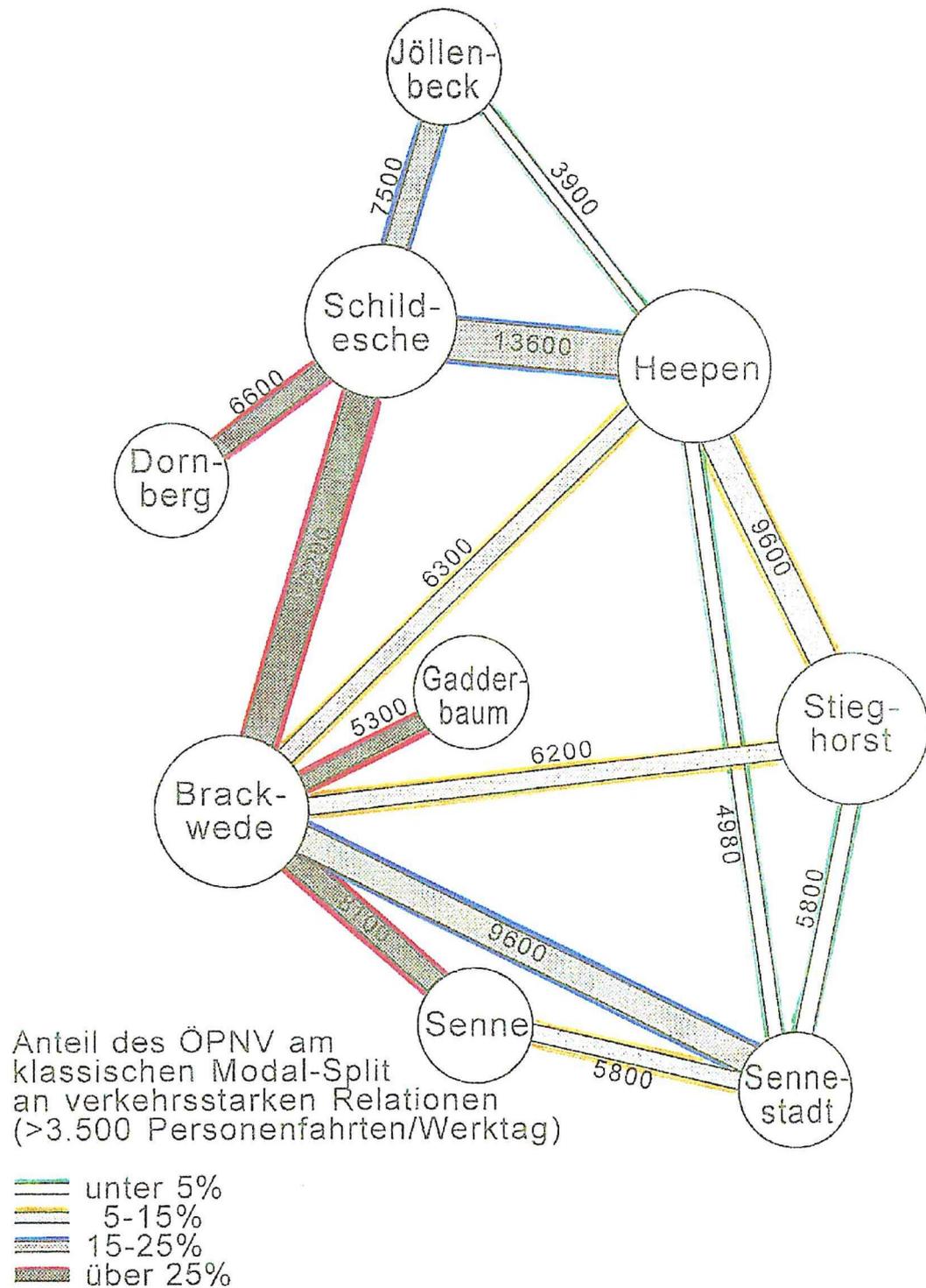
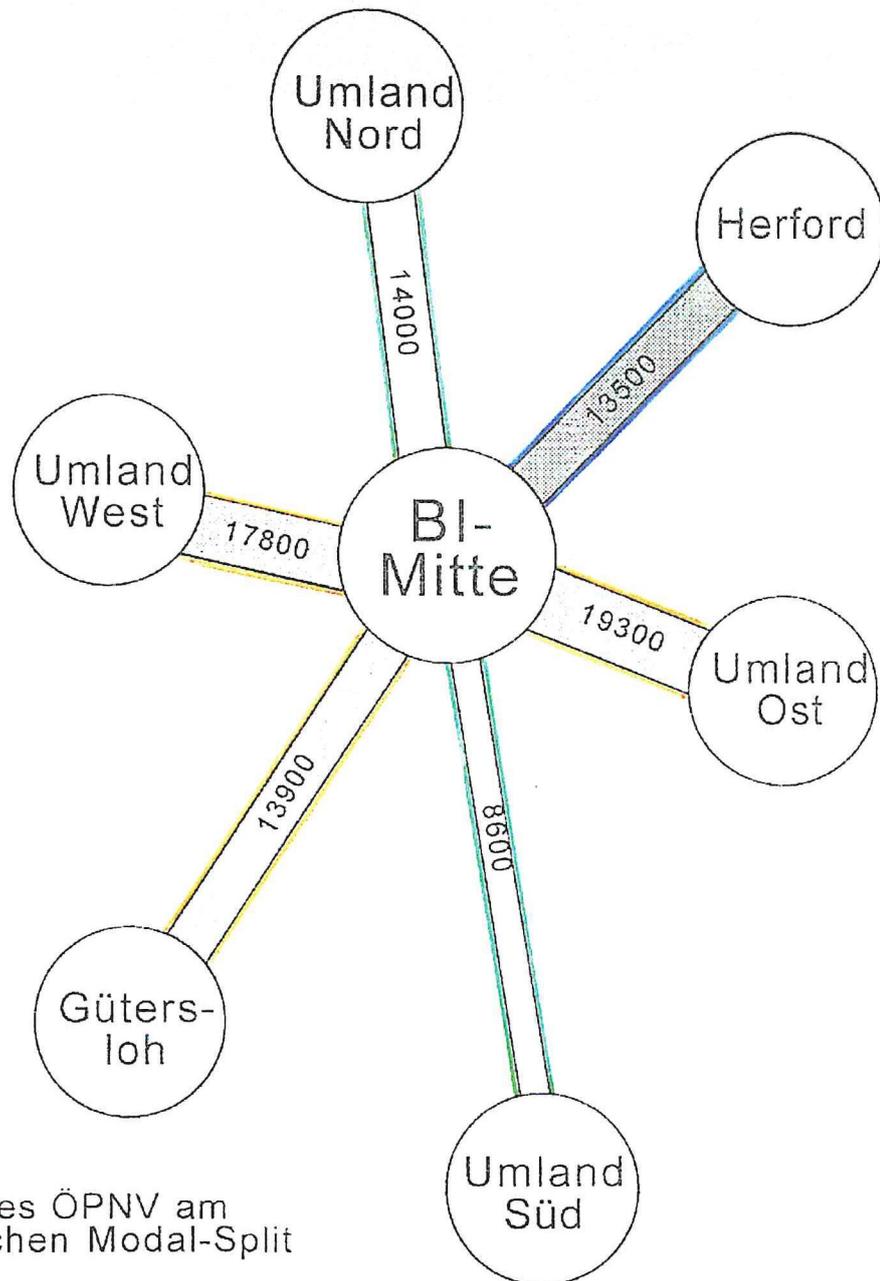


Abbildung 11: Klassischer Modal-Split zwischen den Stadtbezirken ohne den Stadtbezirk Mitte

Quelle: Eigene Bearbeitung der Analyse-Ergebnisse des GVEP



Anteil des ÖPNV am klassischen Modal-Split

-  unter 5%
-  5-15%
-  15-25%
-  über 25%

Abbildung 12: Klassischer Modal-Split zwischen dem Stadtbezirk Mitte und den Umlandgemeinden

Quelle: Eigene Bearbeitung der Analyse-Ergebnisse des GVEP

Unter den Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV nehmen weibliche Fahrgäste mit etwa 60 Prozent den weitaus größeren Anteil ein. Dieses Verhältnis bezieht sich dabei auf alle Altersgruppen; selbst bei den unter 18-jährigen sind Mädchen und Frauen deutlich überrepräsentiert.¹² Im Abendverkehr der Stadtbahn dagegen kehrt sich der Anteil der weiblichen Fahrgäste um, sie sind dort nur noch zu etwa 40% vertreten. Auch in diesem Fall verhalten sich alle Altersgruppen ähnlich; bei den über 60-jährigen sind Männer und Frauen in etwa gleich vertreten, was auf den geringen Führerscheinbesitz in der Gruppe der älteren Frauen zurückgeführt werden kann.

Auffällig ist der hohe Anteil der Frauen an den Fahrgästen, die über keinen oder nur teilweise über einen Pkw verfügen. In der jeweiligen Gruppe sind sie mit etwa 60 % repräsentiert. Bei der Personengruppe, die angibt, generell über einen Pkw zu verfügen, ist das Geschlechterverhältnis in etwa ausgeglichen. Diese Werte decken sich dabei mit jüngeren Forschungsergebnissen, in denen bundesweit entsprechende geschlechtsspezifische Abweichungen im Verkehrsverhalten dargestellt wurden.

Der Anteil der nicht über einen Pkw verfügenden Fahrgäste insgesamt kann im teilweise auf Studentakt ausgedünnten Nachbarortsverkehr auf etwa 85% ansteigen, im Stadtbusverkehr wurden hier nicht repräsentativ Werte von 68 bis 80 % gemessen. Mit steigender Attraktivität des ÖPNV durch direktere, häufigere und schnellere Angebote werden wesentlich mehr wahlfreie Fahrgäste angesprochen.

3.5 Wesentliche Einrichtungen der ÖPNV-Infrastruktur

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. Für Fahrgäste der aus den östlichen Nachbargemeinden kommenden Buslinien besteht in Richtung Innenstadt nur eine über einen zusätzlichen Fußweg von etwa 200 Metern realisierbare Umsteigemöglichkeit von der Haltestelle Kesselbrink aus.

Die Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahn und Eisenbahn sowie weitere Übergänge zu einigen Buslinien in die nördlichen Stadtteile und Nachbarorte sind am Hauptbahnhof gegeben. Durch die dezentrale Lage des Hauptbahnhofes im innerstädtischen Netz ist für viele Verkehrsbeziehungen zwischen Eisenbahn- und Stadtbusnetz häufig ein doppelter Umstieg am Hauptbahnhof und am Jahnplatz notwendig.

¹² Alle hier genannten Zahlen beziehen sich auf Zählungen und Befragungen auf der Linie 338 (Oerlinghausen Bahnhof – Sennestadthaus) und auf dem Abschnitt Sieker – Oldentrup der Linie 33 sowie auf Befragungen im Abendverkehr der Stadtbahn, sämtlich im Jahre 1997.

Bedeutende Haltestellen im Bielefelder ÖPNV-Netz sind die Verknüpfungspunkte von Stadtbahn- und Buslinien außerhalb der Innenstadt. Bis auf die Haltestellen Milse und Sieker ist an allen diesen Punkten ein niveaugleicher Einstieg in die Stadtbahn möglich. Über das Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (RBL) der Stadtwerke Bielefeld werden an den Haltestellen Schildesche, Deciusstraße, Brackwede Kirche, Senne, Sieker, Babenhausen Süd und Stieghorst Zentrum die Anschlußverbindungen von der Stadtbahn zum Bus sichergestellt. Stationäre Anlagen zur Anschlußsicherung existieren zudem an der Deciusstraße und in Schildesche, auf deren Information auch das Fahrpersonal der nicht mit dem RBL ausgestatteten Busse der BVO zurückgreifen kann.

In den Außenbezirken sind als wichtige Bus-/Bus-Verknüpfungspunkte die Haltestellen Dornberg-Voßheide, Jöllenneck Dorf, Heepen Hassebrock bzw. Tieplatz und Sennestadthaus hervorzuheben.

Eine Einbeziehung anderer Verkehrsmittel in das ÖPNV-System wird über P+R- bzw. B+R-Plätze sichergestellt. Abgesehen vom P+R-Platz Senne verfügt Bielefeld eher über kleinere Anlagen. Auf eine großzügige Ausstattung mit B+R-Plätzen wurde besonders bei der Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 Richtung Stieghorst Zentrum großer Wert gelegt.

Von besonderer Bedeutung für die Beförderungsqualität ist neben den Fahrzeugstandards, die im nächsten Abschnitt angesprochen werden, die Ausgestaltung der Haltestellen. Für alle Fahrgäste stellen stufenfreie Zugänge von der Haltestelle zum Fahrzeug eine wichtige „Visitenkarte“ des ÖPNV dar. Fehlende niveaugleiche Einstiege sind für behinderte Fahrgäste häufig ein Ausschlußkriterium in der ÖPNV-Nutzung. Im Stadtbahnnetz werden Ende 1997 mit 37 von 55 Haltestellen etwa zwei Drittel mit Hochbahnsteigen ausgerüstet sein, 1998 wird die Haltestelle Adenauerplatz folgen. Der Ausbau der Hochbahnsteige ist dann, von wenigen Ausnahmen abgesehen, vorerst abgeschlossen.

Im Busnetz sind bisher nur die Haltestellen Lutherkirche, Siegfriedstraße, Melanchthonstraße, Sunderweg (stadteinwärts) und Sieker (Ausstieg) sowie Sennestadthaus mit erhöhten Bordsteinen ausgestattet worden. Diese Hochborde sind zusammen mit dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen Voraussetzung für ein fast niveaugleiches Ein- und Aussteigen.

Insbesondere in den Außenbezirken von Bielefeld existieren einige Haltestellen an Straßen ohne befestigte Gehwege. Hier besteht noch erheblicher Handlungsbedarf, insbesondere hinsichtlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Für eine reibungslose, fahrgastfreundliche und wirtschaftliche Betriebsabwicklung ist die Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV eine

Grundvoraussetzung. Neben der inzwischen alle Lichtsignalanlagen mit Vorrang passierenden Stadtbahn sind in der östlichen Innenstadt, an der Stapenhorststraße und in Heepen sowie an einigen weiteren Stellen Lichtsignalanlagen so ausgerüstet worden, daß der Busverkehr bevorrechtigt die entsprechenden Knotenpunkte durchfahren kann.

Busspuren und Pfortneranlagen finden sich im Innenstadtbereich in der Nähe des Jahnplatzes, in der Friedrich-Ebert-Straße und vor der Kunsthalle. Eine Busspur gegen die Fahrtrichtung einer Einbahnstraße wurde vor der Universität eingerichtet, um doppelte Umfahrungen der Parkhäuser zu vermeiden und um die Haltestellensituation für die Fahrgäste wegegunstiger zu gestalten.

Im folgenden werden die Verknüpfungspunkte und Schwerpunkthaltestellen detaillierter betrachtet. Als Schwerpunkthaltestelle wird dabei eine Haltestelle mit 2.000 Ein- und Aussteigern pro durchschnittlichen Werktag eingestuft. Darüberhinaus werden wegen der damit verbundenen Sicherheitsaspekte grundsätzlich alle unterirdischen Stadtbahnhaltestellen mit behandelt.

Als Verknüpfungspunkte werden folgende Bahnhöfe und Haltepunkte der Eisenbahn behandelt:

Haltestelle der Eisenbahn	dort verknüpft mit	Barrierefreiheit	Witterungsschutz	Umsteigewege [m]	Sichtbeziehung	Bemerkungen
Hauptbahnhof	Stadtbahn Bus	nur Stadtbahn	Bus nur teilweise	bis zu 400 (!)	nein	
Brackwede Bahnhof	Stadtbahn Bus	nur Stadtbahn	ja	50-300	nur teilweise	
Brake Bahnhof	Bus	nein	nur Eisenbahn	150	nein	
Ostbahnhof	Bus	nein	ja	300-400	nein	näher zur Bus-Hst. Hakenort
Ubbedissen	Bus	nein	nur Eisenbahn	300	nein	schlechte Fußwegeanbindung
Brackwede Süd	Bus	nein	nein	150	nein	
Sennestadt Bf.	Bus	nein	nur Eisenbahn	300	nein	
Quelle	Bus	nein	nur Eisenbahn	150	ja	

Abbildung 13: Verknüpfungspunkte mit dem Schienenpersonennahverkehr in Bielefeld

Haltestelle	dort verknüpft	Barriere- freiheit	Witte- rungs- schutz	Um- steige- wege [m]	Sichtbe- ziehung	Bemer- kungen
Jahnplatz	Stadtbahn Bus	nur Stadtbahn	ja	direkt – 150	nur teilweise	
Rathaus	Stadtbahn	ja	ja	100	ja	
Landgericht	Stadtbahn	ja	ja	direkt	ja	
Babenhausen Süd	Stadtbahn Bus	nur Stadtbahn	ja	direkt	ja	
Deciusstraße	Stadtbahn Bus	nur Stadtbahn	ja	75	ja	
Schildesche	Stadtbahn Bus	ja	ja	direkt	ja	
Baumheide	Stadtbahn Bus	nur Stadtbahn	ja	75	nein	
Milse	Stadtbahn Bus	nein	ja	direkt	schlecht	
Sieker Mitte/ Lutherkirche	Stadtbahn Bus	Bus nur teilweise	Bus nur teilweise	50 –150	nein	gefährliche Straße zu queren
Stieghorst Zentrum	Stadtbahn Bus	ja	ja	direkt	nur teilweise	
Sieker	Stadtbahn Bus	Bus nur teilweise	ja	direkt	ja	
Bethel	Stadtbahn Bus	nur Stadtbahn	Bus nur teilweise	bis zu 200	nur teilweise	
Brackwede Kirche	Stadtbahn Bus	nein	ja	100	nein	
Senne	Stadtbahn Bus	nur Stadtbahn	ja	direkt	ja	isolierte Lage
Universität	Bus	nein	ja	direkt	ja	
Dornberg	Bus	nein	ja	direkt – 50	ja	Hauptver- kehrsstraße zu queren
Lohbreite	Bus	nein	nein	75	ja	Hauptver- kehrsstraße zu queren
Heepen Hasse- brock/ Tieplatz	Bus	nein	ja	direkt	ja	
Sennestadthaus/ Sennestadtring	Bus	nein	nur teilweise	direkt	ja	
Jöllenberg Dorf	Bus	nein	nur teilweise	direkt	ja	

Abbildung 14: Verknüpfungspunkte im kommunalen ÖPNV in Bielefeld

Als Schwerpunkthaltestellen (Haltestellen ohne Verknüpfungsfunktion, aber mit über 2.000 ein- und aussteigenden Fahrgästen pro Tag) werden betrachtet:

Haltestelle	Typ	Barrierefreiheit	Witterungsschutz	Bemerkungen
Adenauerplatz	Stadtbahn	ab 1998	ja	
Friedrich-List-Straße	Stadtbahn	ja	ja	
Johannesstift	Stadtbahn	ja	ja	
Kattenkamp	Stadtbahn	ja	ja	etwas isolierte Lage
Krankenhaus	Stadtbahn	nein	ja	
Normannenstraße	Stadtbahn	nein	an den Ladenfronten	
Ravensberger Straße	Stadtbahn	nein	ja	
Rosenhöhe	Stadtbahn	ja	ja	
Sudbrackstraße	Stadtbahn	ja	ja	
Carl-Severing-Schulen	Bus	nein	nur teilweise	
Oetkerhalle	Bus	nein	ja	wird ab 1999 Verknüpfungspunkt

Abbildung 15: Schwerpunkthaltestellen ohne Verknüpfungsfunktion in Bielefeld

Karte 22 stellt zusammenfassend die räumliche Lage der Verknüpfungspunkte und Schwerpunkthaltestellen dar. Besondere Haltestellensituationen werden in Kapitel 4 noch einmal vertieft dargestellt.

Die anschließenden Abbildungen zeigen beispielhaft die unterschiedlichen Qualitäten der Verknüpfungspunkte in Bielefeld: Die neugestaltete Haltestelle in Schildesche mit niveaugleicher Übergangsmöglichkeit wird hier der Situation an der Brackweder Kirche gegenübergestellt. An sich ideal gestaltet ist auch der Umsteigepunkt Senne, nur liegt hier der gesamte Standort abgelegen und isoliert von der Wohnbebauung zwischen Bundesstraße und Waldrand.

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997;
Verknüpfungspunkte und
Schwerpunkthaltestellen

Karte 22

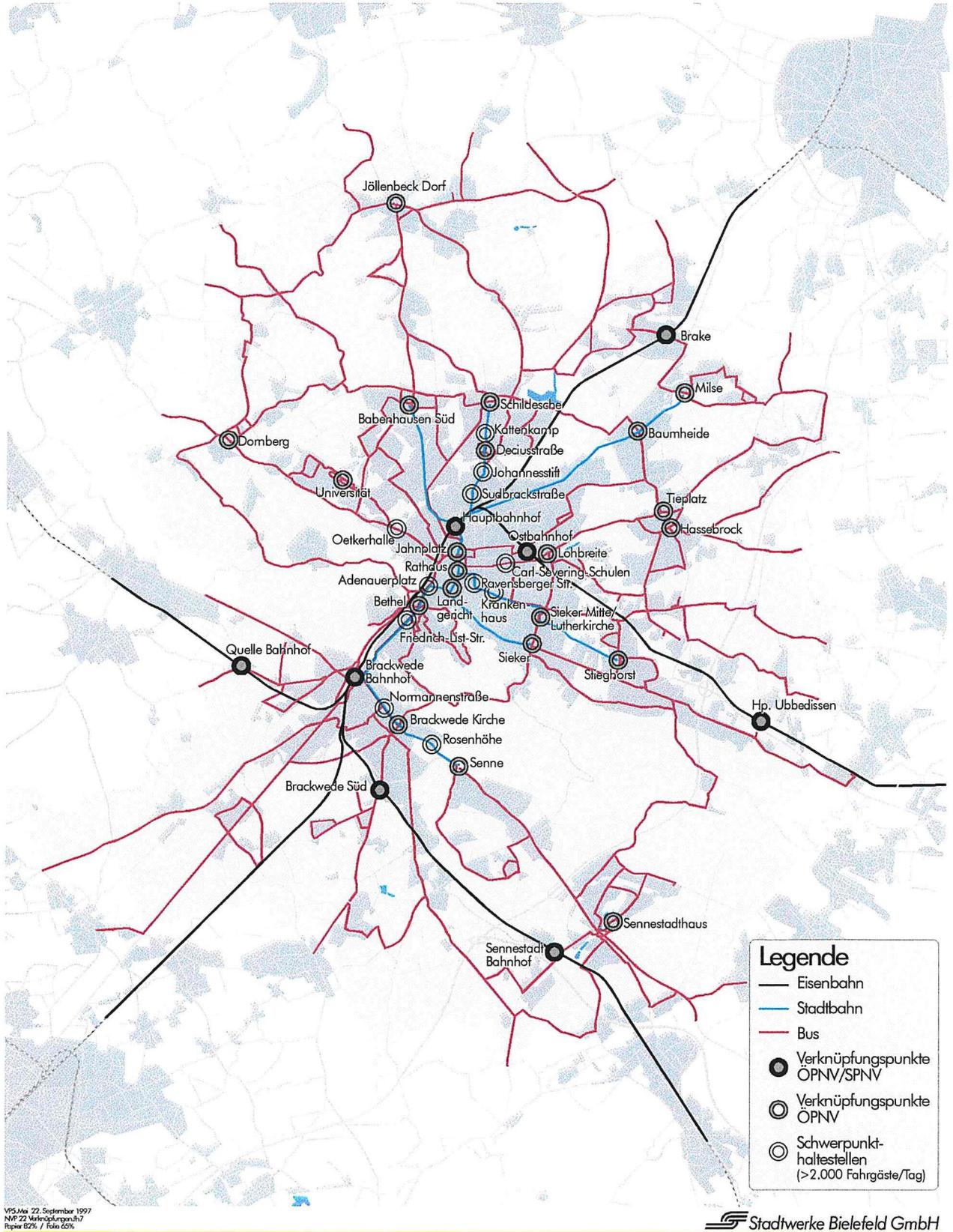




Abbildung 16: Verknüpfungspunkt Schildesche
Niveaugleiche Einstiegsituation und Sichtbeziehung von Stadtbahn zu Bus



Abbildung 17: Verknüpfungspunkt Brackwede Kirche
Keine behindertengerechte Einstiegsituation; mangelnde Sichtbeziehung von Stadtbahn zu Bus und nicht ausreichender Witterungsschutz



Abbildung 18: Verknüpfungspunkt Senne

Die niveaugleiche Einstiegssituation, die Sichtbeziehung von Stadtbahn zu Bus sowie der Witterungsschutz sind gewährleistet, der Haltestellenstandort liegt allerdings räumlich sehr isoliert.



Abbildung 19: Beispiel für eine Bushaltestelle mit Hochbord: Haltestelle Siegfriedstraße in der Weststadt

In der Analyse der derzeitigen Situation wurde von der Projektgruppe „Anforderungen von Frauen an den ÖPNV“ auch die Kriminalitätsstatistik für die Haltestellenbereiche des ÖPNV berücksichtigt. Es zeigte sich dabei, daß für das Stadtgebiet Bielefeld keinerlei signifikante Häufung von gemeldeten Delikten feststellbar ist, mit der in direkter Ableitung spezifische Maßnahmen für den ÖPNV-Sektor begründet werden könnten.

3.6 Erfassung der Fahrzeugstandards

Alle am Bielefelder ÖPNV-Netz beteiligten Unternehmen berücksichtigen bei der Neuanschaffung von Bussen die Niederflurtechnik, die einen stufenlosen Einstieg in die Fahrzeuge ermöglicht. Von den 76 Bussen der Stadtwerke sind etwa die Hälfte der 45 Gelenkbusse und ein Viertel der 29 Standardbusse Niederflurfahrzeuge. Die von den Stadtwerken Bielefeld vertraglich gebundenen Fremdunternehmer setzen etwa zu 50 Prozent Niederflurbusse ein.

Bei der BVO sind fast ein Drittel der von der Betriebsstelle Bielefeld aus eingesetzten 45 Busse Niederflurfahrzeuge. Die im Auftrag der BVO fahrenden Fremdunternehmer verfügen bei 74 Fahrzeugen zu ca. 20 Prozent über Niederflurfahrzeuge.

Das für die Stadtwerke Gütersloh fahrende Fremdunternehmen setzt auf der Linie 87 fast ausschließlich Niederflurfahrzeuge ein.

Die TWE und das Busunternehmen Wittler&Voßhans setzen dagegen auf ihren Linien in Bielefeld keine Niederflurfahrzeuge ein.

Für den Betrieb der Bethelbuslinie sind von den Stadtwerken Bielefeld zwei kürzere und schmalere Niederflurbusse angeschafft worden. Diese Fahrzeuge verfügen darüberhinaus als Besonderheit über ausfahrbare Rampen.

Alle 64 Stadtbahnwagen der Stadtwerke Bielefeld sind, wenn 1998 alle noch verbliebenen Beschränkungen für die neuen Wagen auf der Linie 1 beseitigt sind, für den freizügigen Einsatz im gesamten Stadtbahnnetz vorgesehen und verfügen grundsätzlich über eine beiderseitige Türanordnung mit Ausstattung für Hochbahnsteige wie Klappstufen für Haltestellen im Straßenraum. Die 1994/95 ausgelieferten letzten 20 Fahrzeuge sind dabei zugunsten eines größeren Sitzplatzangebotes pro Fahrzeug für den ausschließlichen Einsatz in Doppeltraktionen konzipiert.

3.7 Erfassung der Tarifstruktur

Das Stadtgebiet Bielefeld ist zur Zeit in den Gemeinschaftstarif der Verkehrsgemeinschaft Ostwestfalen-Lippe (VOW) für die Stadt Bielefeld und den Kreis Gütersloh eingebunden. Dabei sind nur die Bus- und Stadtbahnlinien erfaßt, eine Integration der Eisenbahnstrecken ist bislang nicht erfolgt. Eine Ausnahme besteht nur für die Eisenbahnstrecke 404 (Bielefeld – Lage – Lemgo), zudem sind auch die im Übergangstarif zur benachbarten Verkehrsgemeinschaft Lippe (VGL) gelösten Fahrkarten auf der Eisenbahnstrecke 405 (Bielefeld – Herford – Lage – Detmold) gültig.

Der von Bielefeld aus zu lösende Tarif umfaßt fünf Stufen: Die Stadt Bielefeld ist aus Gründen der Tarifklarheit in einer Zone zusammengefaßt (CB: Citytarif Bielefeld), die Nachbarorte lassen sich über den Regionaltarif (R) und weiter entfernte Ziele über den Netztarif (N) erreichen. Für Strecken bis zu vier Haltestellen wird eine Kurzstreckenkarte (K) angeboten, ebenso sind im Randbereich der Stadt zu den Nachbargemeinden hin besondere Umgebungstarife (CU) eingeführt, die allerdings den Preis für die innergemeindlichen Fahrten übersteigen. Alle Fahrkarten dieser Tarifstufen sind zum Normalpreis wie auch ermäßigt als Einzelfahrschein oder als Fünferkarte erhältlich.

Neben den genannten Einzel- und Mehrfahrtenkarten gehören zum Fahrkartensortiment noch diverse Zeitkarten (Wochenkarte, Monatskarte, Schüler-Monatskarte, Umweltabonnement und die Seniorenkarte).

Das Umweltabonnement für das Stadtgebiet Bielefeld ist übertragbar und erlaubt in den Abendstunden und am Wochenende die Mitnahme weiterer Personen. Die rabattierte Abgabe des Umweltabonnements für Firmen und Behörden (Job-Ticket) ist möglich.

Die Studierenden der Universität, der Fachhochschule Bielefeld und der Kirchlichen Hochschule Bethel können durch vertragliche Vereinbarung zwischen den Verkehrsgemeinschaften und den Studentenschaften ein Semesterticket nutzen.

Zudem sind noch weitere Sonderfahrtscheine, wie etwa das Familienticket, das Weihnachtsticket oder das Kombi-Ticket mit der Kopplung an den Eintritt z.B. von Sportveranstaltungen im Angebot.

Im Kapitel 8.6 (Hinweise zur anzustrebenden Tarifstruktur) wird auf die derzeitigen Entwicklungen auf dem Tarifsektor genauer eingegangen.

3.8 Erfassung vorhandener Betriebsdaten

Bei der Stadtbahn Bielefeld wurde 1996 eine Jahresleistung von 2.117.000 Zugkilometern erfaßt. Davon wurden 1.490.000 Kilometer mit Zügen in Doppeltraktion zurückgelegt, so daß sich insgesamt eine Fahrzeugleistung von 3.607.000 Kilometern ergibt.

Im Busbereich können wegen der äußerst vielfältigen Situation beim Fahrzeugeinsatz nur genäherte Jahreswerte dargestellt werden. Zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Fahrzeugarten wurde für das Jahr 1995 von der Stadt Bielefeld in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen ein Äquivalenzfaktor eingeführt, der die Leistungen, die mit Gelenkbussen erbracht werden, bei der Jahreskilometerleistung einbezieht:

Betrieb	Fahrleistungen Kilometer/a	Äqui- valenz- faktor	Fahr- leistungen Stunden/a	Äqui- valenz- faktor	Rechnungs- wagen- kilometer	Rechnungs- wagen- stunden
SWB	4.592.623	1,10	203.291	1,10	5.051.886	223.620
BVO	2.566.532	0,96	96.277	0,96	2.463.871	92.426
Wittler	168.896	0,90	3.300	0,90	152.006	2.970
SWG	103.907	0,90	4.357	0,90	93.516	3.921
TWE	36.224	0,95	1.434	0,95	34.413	1.362
Summe der Leistungen Bus					7.795.692	324.300

Abbildung 20: Jahresbetriebsleistungen im Busverkehr in der Stadt Bielefeld
Quelle: Stadt Bielefeld, Fachbereich Verkehr, April 1997

Da die Daten für 1995 nur anteilig die Eröffnung des ersten Abschnittes der Stadtbahn nach Stieghorst berücksichtigen, ist für das Jahr 1997 von einer höheren Stadtbahnleistung bei leichtem Rückgang der Betriebsleistungen im Busverkehr der Stadtwerke Bielefeld auszugehen.

4 Bewertung des Bestandes

4.1 Allgemeine Bewertung

Gegenüber den Bewertungen zur ÖPNV-Qualität in Bielefeld im Rahmen des GVEP haben sich keine grundlegenden Änderungen ergeben. Erschließungsmängel in der Haupt- und Normalverkehrszeit beschränken sich vor allem auf abgelegene Siedlungsteile, die ungünstig zu bestehenden ÖPNV-Linien oder an für den ÖPNV ungeeigneten Straßen liegen. Dagegen sind in der Schwachverkehrszeit größere Teile des Stadtgebietes nicht durch den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen. Hier ergeben sich Lücken in Altenhagen, dem südlichen Bereich von Baumheide und in den Stadtbezirken Senne und Sennestadt. An Sonntagen bestehen ebenfalls deutliche Bedienungslücken. Die Einzugsbereiche der Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre decken diese mangelhaft erschlossenen Bereiche nicht mit ab. Besonders die Verbindungen mit den Nachbargemeinden weichen in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende sehr stark von den ÖPNV-Angeboten zwischen der Innenstadt und den Außenbezirken ab. Dazu trägt besonders der fehlende Sonntags- bzw. Spätverkehr auf den Eisenbahnstrecken (ausgenommen die Hauptstrecke nach Herford und Gütersloh) bei.

Die fehlende Integration der Eisenbahnlinien (ausgenommen für die Inhaber des Semestertickets und für die bereits über den „Modellversuch Lippe“ in die Übergangstarife zur VGL einbezogene Strecke Bielefeld - Lage - Lemgo) stellt eine große Hürde in der durchgehenden Benutzung von Eisenbahn und Stadtbahn oder Bus dar.

Die Rolle der Eisenbahn im Bielefelder ÖPNV-Netz ist zur Zeit nicht nur wegen der fehlenden Einbindung in einen gemeinsamen Tarif sehr gering. Die Lagegunst der Haltestellen im Eisenbahnnetz ist als wenig attraktiv einzuschätzen. In vielen Fällen hat die Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte keinerlei Rücksicht auf die Standorte der Eisenbahnhalte genommen. Verknüpfungen zum Busnetz sind nicht vorhanden. Bei der Bearbeitung des GVEP Bielefeld wurden deshalb für die Nebenstrecken nach Dissen-Bad Rothenfelde, Paderborn und Lage Neueinrichtungen und Verlegungen von Haltepunkten in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.

Eine genaue Produktdefinition mit deutlichen Produktmerkmalen (Stadtbustakt, Regionalbustakt) für den Busbereich ist im Gegensatz zur Stadtbahn zur Zeit nicht deutlich erkennbar. In den Außenbereichen ist die Bedienungshäufigkeit nicht immer auf konsequente Vertaktung ausgerichtet, sondern eher nachfrageorientiert gestaltet.

Weit vorangeschritten sind im Vergleich mit ähnlichen Städten die Beschleunigungsprogramme für den ÖPNV. Das Beschleunigungsprogramm für die Stadtbahn (F'81) ist bis auf den in Bau befindlichen Hochbahnsteig Adenauerplatz mit dem Ausbau des Haltepunktes Brackwede Bahnhof abgeschlossen. Im Busbereich sind mit der Hauptachse durch die östliche Innenstadt und die Stapenhorststraße entscheidende neuralgische Punkte in die Beschleunigung mit einbezogen.

Die Qualität der Verknüpfungspunkte entspricht häufig noch nicht den Erfordernissen eines direkten, fahrgastfreundlichen Umstiegs. Auf seiten der Stadtbahn sind einige wichtige Verknüpfungspunkte, wie Milse oder Sieker nicht mit Hochbahnsteigen ausgestattet.

4.2 Bewertung für die einzelnen Stadtbezirke

Die folgende Bewertung faßt die wesentlichen Punkte für die Stadtbezirke zusammen und wird, neben den neuen Aspekten der Analyse des Nahverkehrsplanes auch die bekannten Analysen des GVEP einbinden. Begleitend zu den einzelnen Bezirken (die Stadtbezirke Mitte, Schildesche und Gadderbaum sind zusammengefaßt) bieten jeweils Detailkarten einen Überblick über das aktuelle Liniennetz und die hervorgehobenen Problempunkte.

4.2.1 Mitte

Trotz des radial auf die Innenstadt zulaufenden ÖPNV-Netzes liegen im Stadtbezirk Mitte einige Gebiete mangelhafter Erschließung ungünstig zwischen den Achsen der Stadtbahn- und Hauptbuslinien. Im Uhrzeigersinn aufgezählt sind das folgende Siedlungsbereiche:

- Zwischen der Busachse über die Stapenhorststraße und dem Teutoburger Wald die Bereiche entlang der Werther Straße,
- zwischen den Stadtbahnlinien 1 und 3 der Stadtteil Kamphof,
- zwischen den Stadtbahnlinien 1 und 2 der Bereich Turbinenstraße,
- zwischen der Stadtbahnlinie 2 und der Busachse Werner-Bock-Straße/Bleichstraße die Bereiche Schlachthofviertel/Eckendorfer Straße/Am Stadtholz/Petristraße,
- zwischen der Achse Heeper Straße und der Stadtbahnlinie 3 die Wohngebiete Spindelstraße/Rußheide.
- zwischen den Stadtbahnlinien 3 und 2 ein Bereich zwischen Ehlenruper Weg und Siekerfelde.

Während der abendlichen Schwachverkehrszeit weisen zusätzlich das Siedlungsgebiet Werner-Bock-Straße/Am Stadtholz/Hakenort und der Bereich Arndtstraße/Weststraße Erschließungsmängel auf.

Die Bedienungsqualität im Stadtbezirk Mitte ist sehr hochwertig. Auf den Stadtbahnlinien 1 und 3 werden in der morgendlichen Hauptverkehrszeit, auf der Achse Jahnplatz – Lohbreite durch Linienüberlagerung auch während der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit 12 Fahrten pro Stunde angeboten. Zwischen Innenstadt und Universität werden während der Vorlesungszeiten der Hochschulen eine große Zahl von zusätzlichen Fahrten eingesetzt, die den 10-Minuten-Takt auf der Stapenhorststraße verdichten. Zwischen Hauptbahnhof und Universität ist eine Expresbuslinie eingerichtet.

Der Stadtbezirk Mitte weist, durch die Netzstruktur bedingt, eine gute Verbindungsqualität zu den weiteren Bielefelder Stadtbezirken und den Umlandgemeinden auf. Dazu tragen vor allem die Stadtbahnverbindungen in die angrenzenden Bezirkszentren und die Eisenbahnverbindungen vom Hauptbahnhof aus bei. Als einzige größere Bezirkszentren sind Sennestadt und Jöllenbeck von der Innenstadt aus nicht direkt zu erreichen.

Zentraler Verknüpfungspunkt im Netz des öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtbezirk Mitte ist der Jahnplatz. Für Fahrgäste der aus den östlichen Nachbargemeinden kommenden Buslinien besteht dort nur eine über einen zusätzlichen Fußweg von etwa 200 Metern realisierbare Umsteigemöglichkeit von der Haltestelle Kesselbrink aus. Durch die dezentrale Lage des Hauptbahnhofes im innerstädtischen Netz ist für viele Verkehrsbeziehungen zwischen Eisenbahn- und Stadtbusnetz häufig ein doppelter Umstieg am Hauptbahnhof und am Jahnplatz notwendig.

Der Verknüpfungspunkt Ostbahnhof zwischen Eisenbahn- und Busnetz verfügt trotz Namensgleichheit der Haltestellen über keine direkte Wegeverbindung. Der für Querverbindungen zwischen Sieker und dem östlichen Stadtbezirk bzw. Heepen wichtige Umsteigepunkt Lohbreite besitzt keinen adäquaten Haltestellen-Standard.

4.2.2 Schildesche

Die Erschließung des Stadtbezirkes Schildesche ist von einer Ausnahme abgesehen flächendeckend. Lediglich im Bereich der Siedlung Hohes Feld sind längere Wege zu den nächsten Haltestellen zurückzulegen. Die hohe Erschließungsqualität gilt auch in den Schwachverkehrszeiten und am Wochenende, da im Stadtteil Schildesche abseits der Stadtbahn- und Hauptbus-Achsen Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre zur Verfügung stehen. In den Wohngebieten an der östlichen Seite des Horstheider Weges und von der Hainteichstraße aus müssen längere Wege zu den Haltestellen mit Bedienung während der Schwachverkehrszeit zurückgelegt werden.

Die Bedienungsqualität im Stadtbezirk ist nicht nur auf den radial in die Innenstadt führenden Linien sehr hochwertig, auch die den gesamten Stadtbezirk durchquerende tangentielle Buslinie 31 weist mit einem 20-

Minuten-Takt in Haupt- und Normalverkehrszeit eine im Vergleich zu anderen tangentialen Linien hohe Taktdichte auf.

Die Verbindungen zu den benachbarten Bezirkszentren und in die Innenstadt entsprechen in ihrem Zeitaufwand den im Bewertungskatalog aufgestellten Kriterien. In der Schwachverkehrszeit können durch die alternierende Bedienung Jöllenbecks von den Verknüpfungspunkten Babenhausen Süd und Schildesche aus für die jeweilig ungünstig liegenden Teile des Stadtbezirkes relativ lange Reisezeiten auftreten.

Die beiden Hauptverknüpfungspunkte Babenhausen Süd und Schildesche weisen einen günstigen Tür-zu-Tür-Umstieg bzw. sehr kurze Umsteigewege auf.

4.2.3 Gadderbaum

Im Stadtbezirk Gadderbaum liegen aufgrund der günstigen Lage entlang der Stadtbahnachse Innenstadt – Brackwede keine Erschließungsmängel vor. Die Seitentäler sind in der Haupt- und Normalverkehrszeit durch Buslinien und in der Schwachverkehrszeit durch Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre bedient.

Die Linienführung der Buslinie 116 führt bedingt durch die Stichfahrt zum Schildhof zu relativ hohen Reisezeiten zwischen dem Bereich Eggeweg und der Innenstadt.

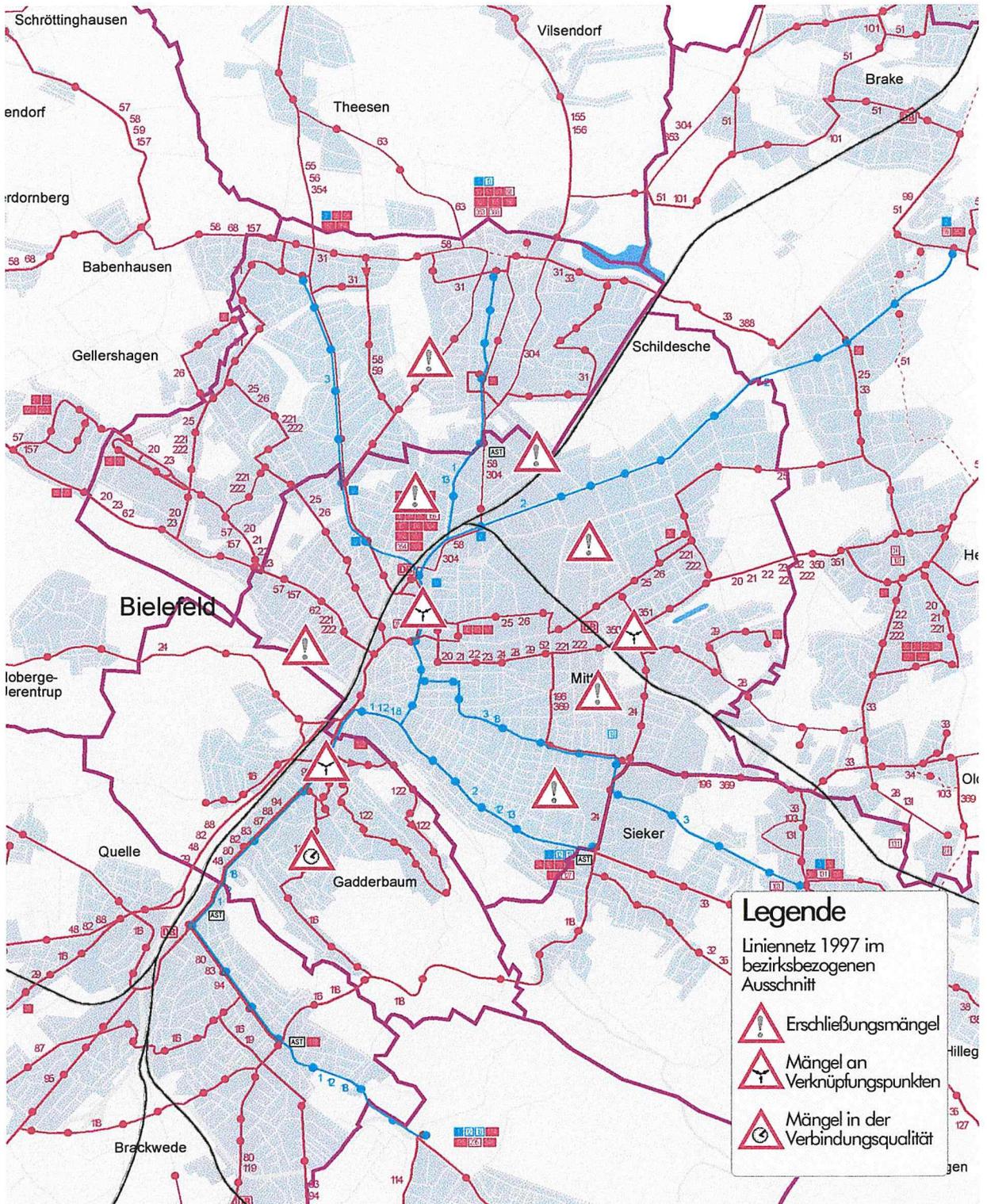
Durch die Lage im Stadtbahnnetz besitzt der Stadtbezirk günstige innerstädtische Verbindungsqualitäten. Die Nachbargemeinden sind dagegen fast durchweg nur mit einem Umstieg zu erreichen. Ausgenommen sind davon die direkt zu erreichenden Bereiche Isselhorst, Friedrichsdorf, Gütersloh-Mitte und Verl. In Richtung Steinhagen fehlt sowohl durch die unsystematische Linienführung über den Ostwestfalendamm und die Artur-Ladebeck-Straße wie durch die fehlende Vertaktung des Angebotes eine ausreichende Verbindung vom Stadtbezirk Gadderbaum aus.

Der für diesen Stadtbezirk zentrale Verknüpfungspunkt Bethel weist aufgrund der Größe des Straßenknotens ungünstige Wegeverbindungen zwischen der Stadtbahn- und den Buslinien auf und ist für die Fahrgäste wegen der unterschiedlichen Standorte der Busabfahrtspositionen etwas verwirrend angelegt.

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Bewertung Detailkarte für die Bezirke Mitte, Schildesche und Gadderbaum

Karte 23



V15/Mai 1, März 1998
Bielefeld/Verkehr/Mit... 3/7

4.2.4 Jöllenbeck

Wohngebiete mit ganztägigen Defiziten in der Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr sind die Gebiete Im Hagen, Örken, der westliche Teil der Jöllenbecker Heide, der nördliche Bereich des Oberlohmannshofes mit dem Gewerbegebiet an der Pödinghauser Straße und Vilsendorf-Blackenfeld sowie Theesen-Horstmannsfeld. In der Schwachverkehrszeit kommen die westlichen Bereiche in Jöllenbeck entlang der Beckendorf- und der Bargholzstraße, die Heidsieker Heide sowie das Wohngebiet zwischen Johannisbach und Theesener Straße hinzu. An Sonntagen gibt es im gesamten Stadtbezirk vor ca. 10.30 Uhr keine Bedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr.

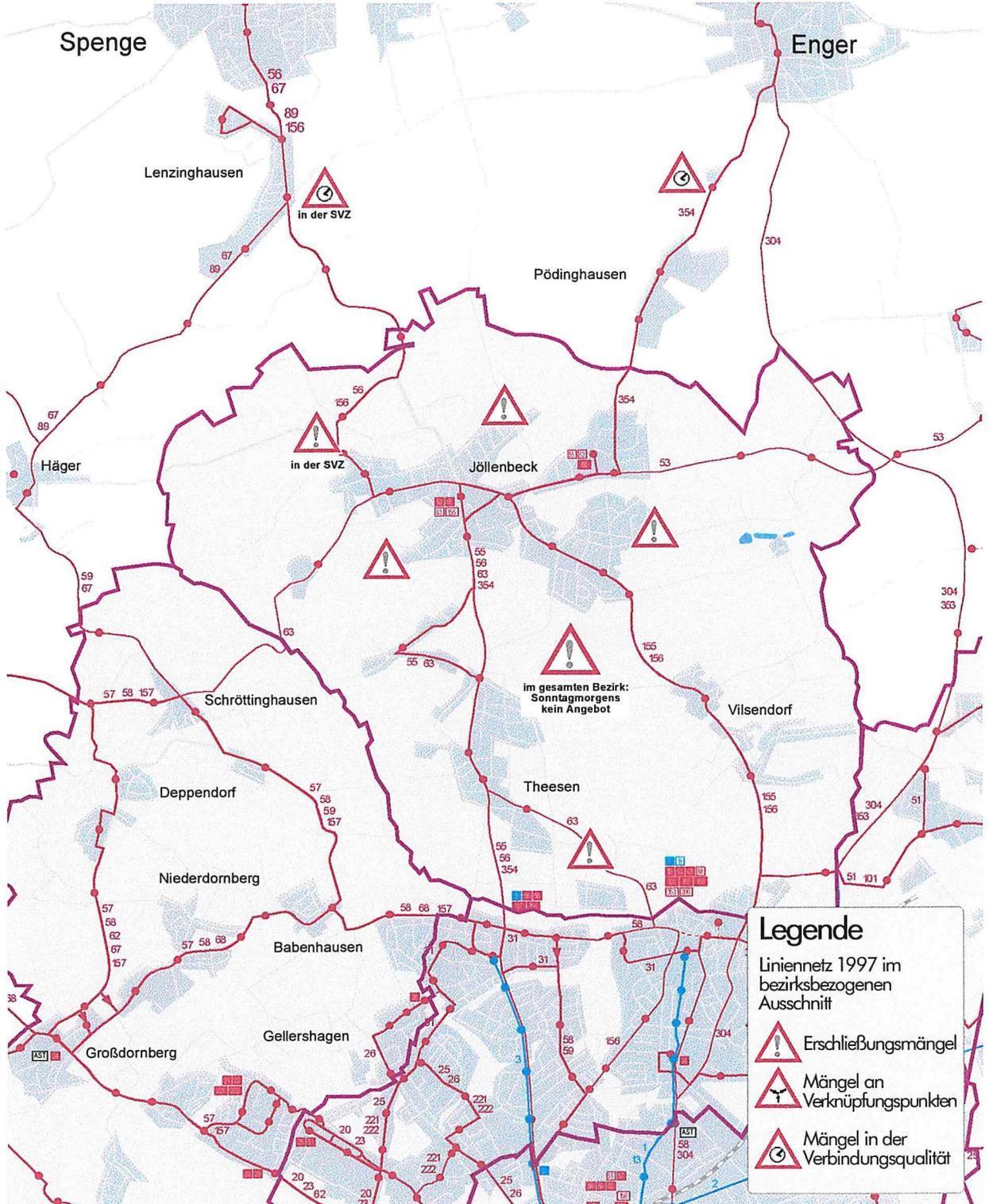
Für die Relation zwischen Bezirkszentren und der Innenstadt sehen die Bewertungskriterien aus dem Gesamtverkehrsentwicklungsplan eine direkte, im 10-Minuten-Takt zu bedienende Verbindung vor. Wegen der höheren Reisegeschwindigkeit der Stadtbahn sind die Linien an den Verknüpfungspunkten zur Stadtbahn gebrochen worden. Alternierend besteht über die Linienwege Schildesche – Vilsendorf und Babenhausen Süd ein Angebot von vier Fahrten pro Stunde in der Haupt- und Normalverkehrszeit. Benachbarte Zentren wie die Universität oder Brake sind über Umsteigeverbindungen zu erreichen.

Die Verbindungen in die Nachbargemeinden entsprechen nicht einer Zielerfüllung des Bewertungskataloges. Während das Angebot in der Hauptverkehrszeit zwischen Spenge und Jöllenbeck in etwa den Kriterien entspricht (2 Fahrten pro Stunde, aber kein Taktverkehr zwischen Jöllenbeck und Spenge durch unterschiedliche Anschlußzeiten der Stadtbahn), ist Enger den gesamten Tag über im Stundentakt an Jöllenbeck angebunden. Die Verbindung nach Herford weist kein vertaktetes Angebot auf. In der abendlichen Schwachverkehrszeit bestehen keine Verbindungen in die Nachbargemeinden. An Sonntagen sind Spenge und Enger im Zweistundentakt zwischen etwa 11 und 19 Uhr mit Jöllenbeck verbunden.

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Bewertung
Detailkarte für den Bezirk Jöllenbeck

Karte 24



VPS-Akt 1, März 1998
Bezirk Jöllenbeck

4.2.5 Heepen

Durch das bestehende Liniennetz des ÖPNV ergeben sich Defizite in der räumlichen Erschließung in den westlichen Teilen des Wohngebietes Heeperholz sowie im Gewerbegebiet Schelpmilse. Nur zu bestimmten Zeiten angebunden ist das Gewerbegebiet an der Friedrich-Hagemann-Straße. Problempunkte hinsichtlich der Erschließungsqualität in der Schwachverkehrszeit sind besonders die Ortsteile Altenhagen, Oldentrup, die östlichen Bereiche in Milse (Strusen) und der südliche Bereich von Baumheide.

Die Bedienungsqualität im Stadtbezirk ist entlang der Stadtbahn in Baumheide und Milse und auf der Hauptachse über die Heeper Straße sehr hochwertig. In Heepen selber werden allerdings zur Zeit sowohl in der Erschließung wie in der Taktdichte durch die Einbahnstraßenführung und die Verzweigung der Buslinien für einen beträchtlichen Teil der Siedlungsgebiete in Heepen Mitte und Heepen Süd die Zielwerte des Bewertungskataloges unterschritten.

Von allen Ortsteilen im Stadtbezirk Heepen besteht mit Ausnahme Altenhagens, das sowohl über den Verknüpfungspunkt Milse wie über Heepen erreicht werden kann, eine Direktverbindung in die Bielefelder Innenstadt. In Richtung Innenstadt bestehen durch die Einbahnstraßenführung im Heeper Kreisel relativ lange Reisezeiten. Die Busverbindungen in die benachbarten Bezirkszentren Schildesche und Stieghorst werden im Halbstundentakt bedient, zwischen Heepen und Stieghorst muß durch eine Stichfahrt in Oldentrup allerdings eine lange Reisezeit in Kauf genommen werden.

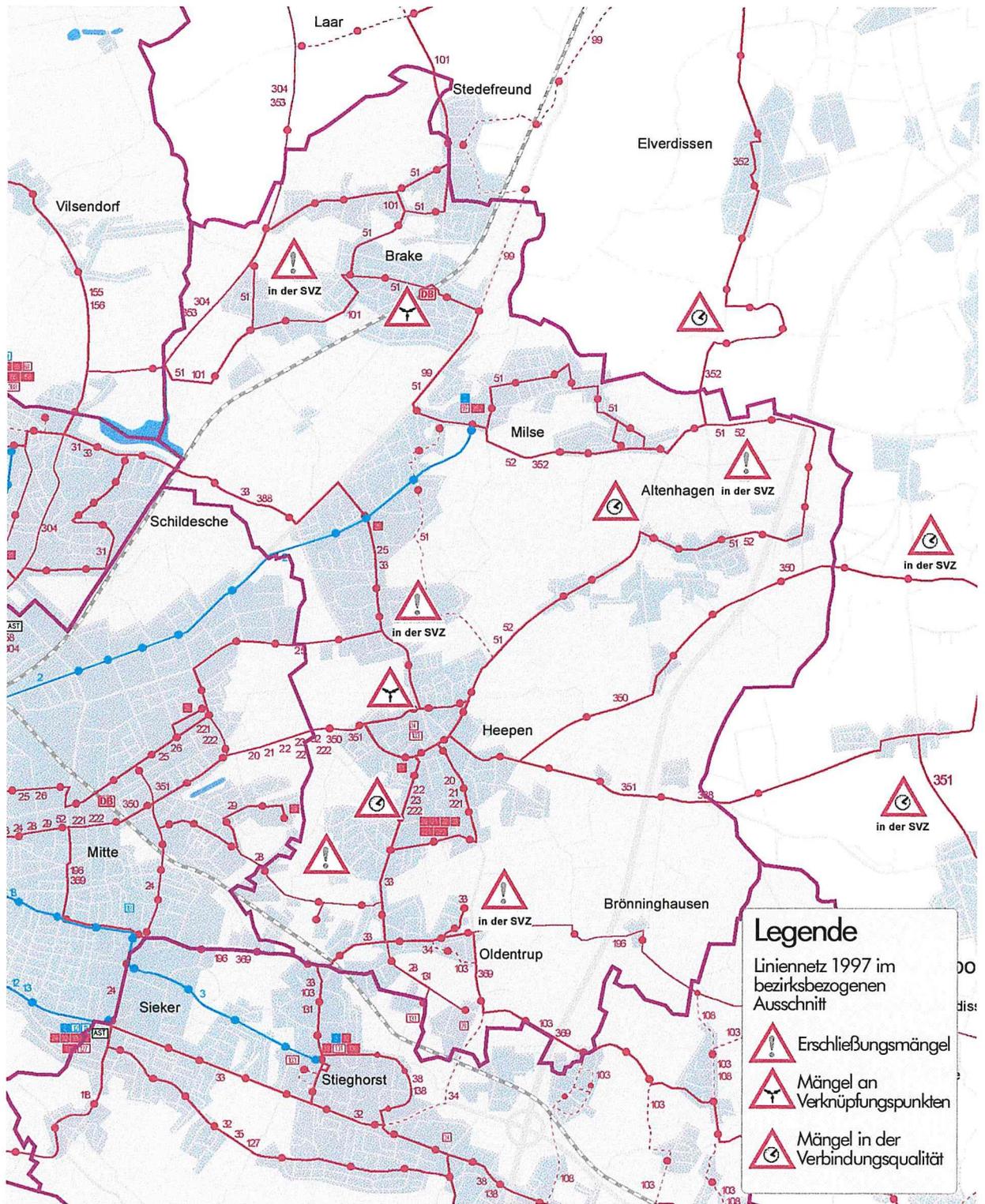
Bad Salzuflen und Leopoldshöhe sind tagsüber im Stundentakt mit Heepen verbunden. Die Linien in die Nachbarorte werden außerhalb der Haupt- und Normalverkehrszeiten, abgesehen von einer Spätfahrt nach Leopoldshöhe - Bad Salzuflen nicht bedient. Tagsüber sind besonders die Verbindungen zwischen Heepen und Herford (von der von der Eisenbahn bedienten Relation Brake – Herford abgesehen) im Vergleich mit dem motorisierten Individualverkehr sehr zeitaufwendig.

Im Ortskern Heepen fehlt wegen der Einbahnstraßenführung im Heeper Kreisel ein eindeutiger Verknüpfungspunkt. Im Stadtteil Brake sind die Eisenbahn- und Busabfahrten nicht aufeinander abgestimmt, da sich der Fahrplan der Buslinien an den Stadtbahnabfahrten in den Verknüpfungspunkten Milse und Schildesche orientiert.

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Bewertung
Detailkarte für den Bezirk Heepen

Karte 25



Legende

Liniennetz 1997 im bezirksbezogenen Ausschnitt

- Erschließungsmängel
- Mängel an Verknüpfungspunkten
- Mängel in der Verbindungsqualität

VPS Mai 1. März 1998
Busverkehrsplan Heepen/7

4.2.6 Stieghorst

Die Ausweisung nicht hinreichend erschlossener Gebiete im Stadtbezirk Stieghorst ist besonders von der Einschätzung der Erschließungswirkung der Eisenbahnstrecke 404 abhängig. Ausschließlich wegen der schlechten Zugangsmöglichkeiten des Haltepunktes Ubbedissen ergeben sich gewisse Erschließungsdefizite für die Wohngebiete Frordissen und Bollstraße.

Die Bedienung auf den Hauptachsen in Richtung Innenstadt ist durch eine hohe Taktdichte gekennzeichnet. In der Schwachverkehrszeit werden außerhalb des Einzugsbereiches der Stadtbahn und der vom Bus bedienten Linien zwischen Sieker, Stieghorst Zentrum und Ubbedissen große Teile des Stadtgebietes durch Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre entsprechend den Angebotszeiten der Stadtbahn bedient.

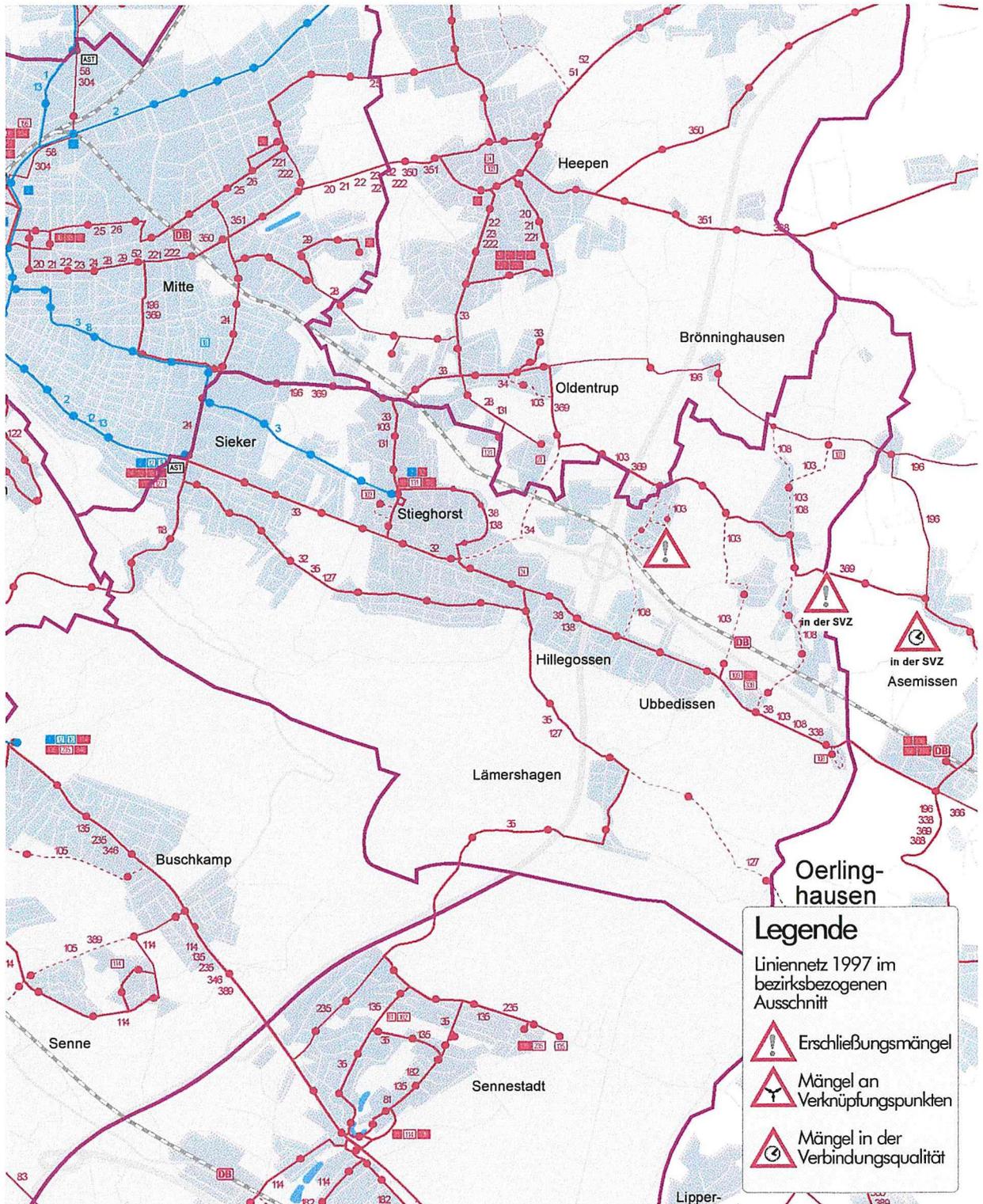
Problematisch für die Analyse der Verbindungsqualitäten im Stadtbezirk ist die unklare Zentrenstruktur. Die städtische Entwicklungsplanung weist Hillegossen als Bezirkszentrum aus. Dieses ist mit der Innenstadt nicht direkt verbunden, da die Buslinien in Stieghorst Zentrum mit der Stadtbahn verknüpft sind. Ebenso ist der Kernbereich Hillegossens nicht mit den benachbarten Zentren Sennestadt und Heepen verbunden. Aus Sicht des ÖPNV muß derzeit Stieghorst Zentrum als Orientierungspunkt für den Stadtbezirk angesehen werden. Eine direkte Verbindung über den Teutoburger Wald nach Sennestadt fehlt allerdings auch dort.

Für die Verbindungen in die Nachbargemeinden Leopoldshöhe und Oerlinghausen ist jeweils ein Umstieg notwendig, wenn das Zentrum in Asemissen oder Oerlinghausen erreicht werden soll. In der abendlichen Schwachverkehrszeit besteht eine Verbindungsmöglichkeit über die Stadtgrenze durch ein Anruf-Sammel-Taxi-Angebot. An Sonntagen reduziert sich die Bedienung auf einen Zweistundentakt zwischen 10 und 20 Uhr vom Umsteigepunkt Ubbedissen Pyrmonter Straße aus.

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Bewertung
Detailkarte für den Bezirk Stieghorst

Karte 26



VfS, Mai 1, März 1998
Buskennlinie Stieghorst.t/7

Legende

Liniennetz 1997 im bezirksbezogenen Ausschnitt

- Erschließungsmängel
- Mängel an Verknüpfungspunkten
- Mängel in der Verbindungsqualität

4.2.7 Sennestadt

Besonderes Merkmal im Stadtbezirk Sennestadt ist die sehr ungünstige Anbindung der Industrie- und Gewerbegebiete. Mit nur zwei Fahrten pro Richtung und Tag ist das Gebiet an der Lämershagener Straße davon ebenso betroffen wie der durch das Busnetz nicht erschlossene Bereich Fuggerstraße in Nähe des Bahnhofs und das Gewerbegebiet an der westlichen Gildemeisterstraße.

Zu Schwachverkehrszeiten und am Wochenende weist die Erschließung der südlichen Ortsteile Eckardtsheim und Heideblümchen Mängel auf. Die Verbindung dieser Gebiete mit dem Bezirkszentrum ist aufgrund ihrer Führung als Rundfahrt von richtungsweise relativ hohen Reisezeiten gekennzeichnet.

Von Sennestadt aus sind andere Stadtbezirkszentren nur mit Umsteigen zu erreichen. Bezogen auf die Geschwindigkeit weisen nur die Verbindungen mit Brackwede und der Innenstadt zufriedenstellende Werte auf. Das Zentrum des benachbarten Stadtbezirkes Senne (in Windelsbleiche) und der Verknüpfungspunkt Stieghorst Zentrum haben keine direkte Anbindung an die Sennestadt.

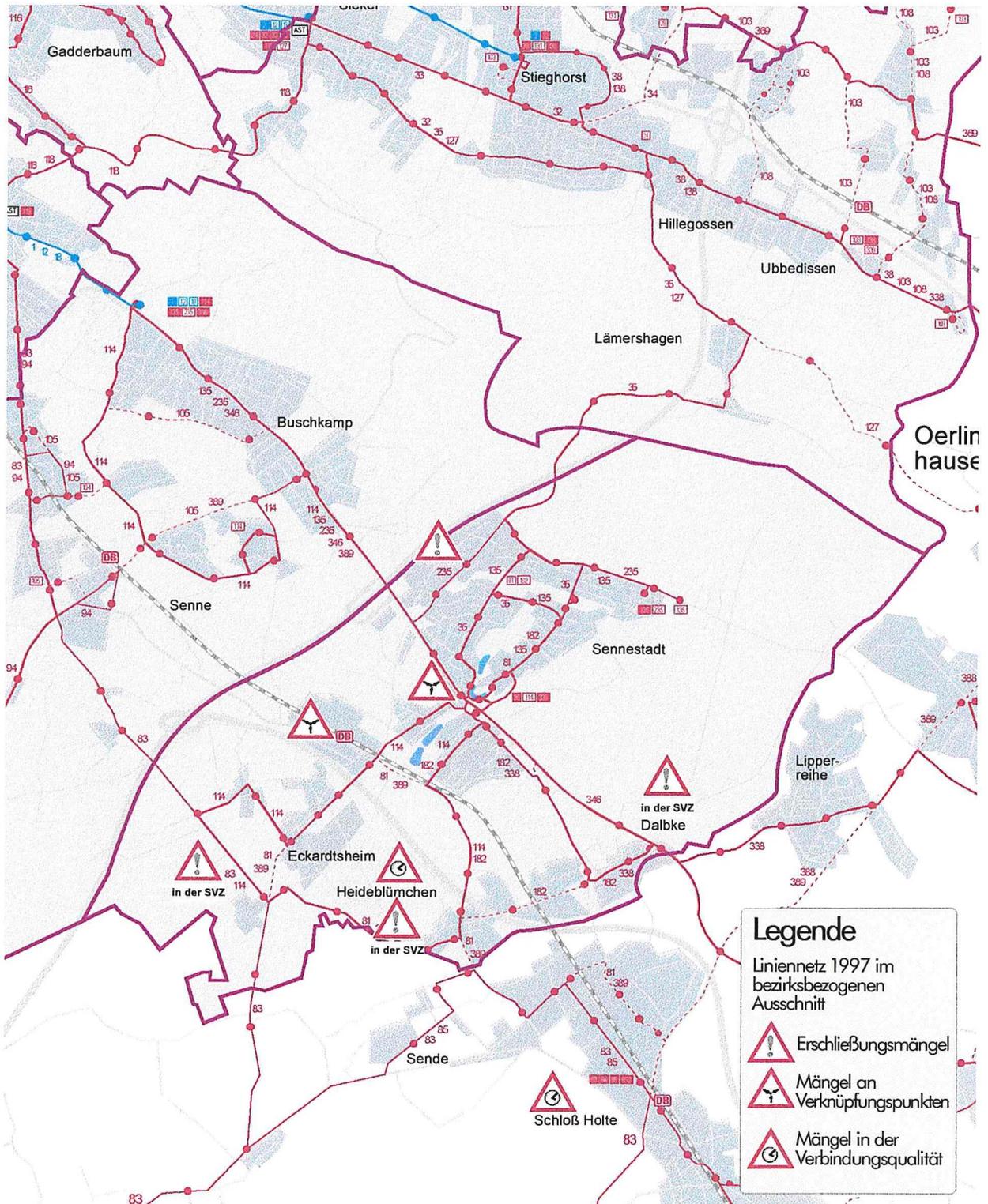
Eine Verbindung zwischen Sennestadt und dem Ortsteil Schloß Holte der Nachbargemeinde Schloß Holte – Stukenbrock ist abgesehen von einer geringen Zahl schulbezogener Fahrten nicht vorhanden. Die Verbindung zum Ortsteil Stukenbrock ist von der Anzahl der Fahrten her zufriedenstellend, allerdings ist hier die Anbindung an das Sennestädter Zentrum und eine Verknüpfung mit weiteren Buslinien nicht gegeben. In Richtung Oerlinghausen bestehen in der Hauptverkehrszeit dem Ziel des Bewertungsmaßstabes entsprechend halbstündliche, in der Normalverkehrszeit aber nur stündliche bis halbstündliche und in der abendlichen Schwachverkehrszeit keine Verbindungen. Die Nachbargemeinde Verl ist mit Ausnahme kleinerer Einzugsbereiche in Eckardtsheim entlang der Buslinie 83 vom Stadtbezirk Sennestadt aus nicht erreichbar.

Nicht alle Buslinien im Stadtbezirk sind an den Verknüpfungspunkt Sennestadthaus angeschlossen. Die Linienführung der Buslinie 346 geht am Sennestädter Zentrum vorbei. Eine abgestimmte Verknüpfung des Busnetzes mit der Eisenbahn am Bahnhof Sennestadt, der nur durch eine zeit- aufwendige Stichfahrt zu erreichen ist, besteht zur Zeit ebenfalls noch nicht. Eine Abstimmung zwischen den Fahrplänen von Bus und Eisenbahn ist folglich nicht vorhanden.

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Bewertung Detailkarte für den Bezirk Sennestadt

Karte 27



VP5/Mai 1, März 1998
Bezirksanalyse Sennestadt.4:7

4.2.8 Senne

Lücken in der Erschließung bestehen hier vor allem in den von der Hauptachse an der Paderborner Straße entfernteren Siedlungsbereichen am Senner Hellweg. Während der Schwachverkehrszeit sind die Gebiete westlich des Landeplatzes und der Siedlung Schillingshof überhaupt nicht und die Siedlungsgebiete Windelsbleiche und Windflöte nur durch Einzelfahrten in das Netz des ÖPNV eingebunden.

Eine den Zielvorstellungen des Bewertungskataloges entsprechende Bedienungsqualität liegt nur im Stadtteil Buschkamp auf der Achse entlang der Paderborner Straße vor. Die Verbindungen in die Ortsteile Windelsbleiche mit dem Bezirkszentrum und Windflöte sowie zum Schillingshof (von Plettenberg-Stift) weisen in der Haupt- und Normalverkehrszeit eine halbstündige Bedienung auf. An Samstagen und Sonntagen verkehren zwischen der Stadtbahnhaltestelle Senne und dem Wohngebiet Schillingshof nur wenige Einzelfahrten. Windelsbleiche ist mit einer abendlichen Einzelfahrt das Bielefelder Bezirkszentrum mit der niedrigsten Bedienungsqualität in dieser Zeitschicht.

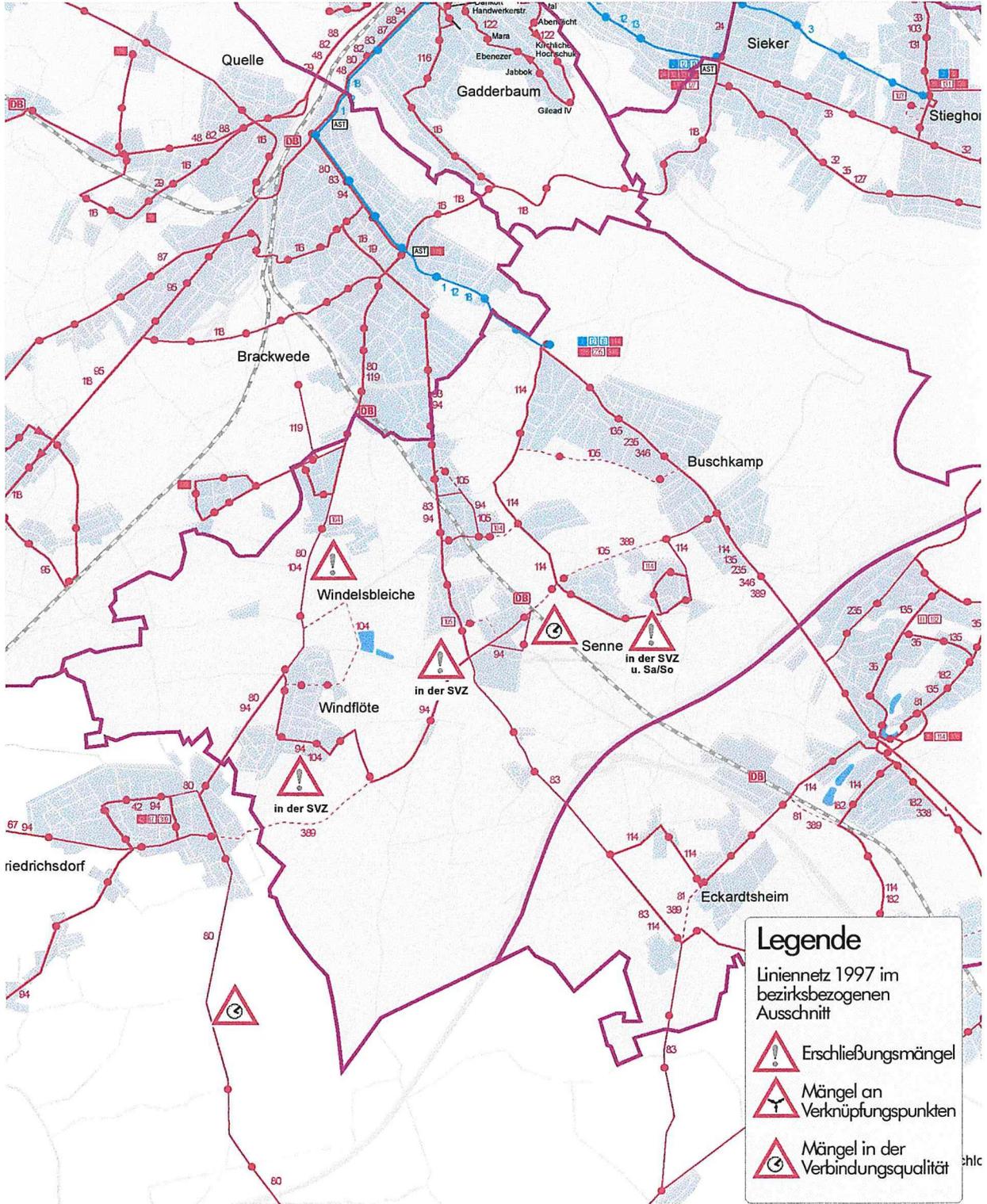
Von den Ortsteilen Windelsbleiche und Windflöte aus werden das Zentrum in Brackwede wie die Bielefelder Innenstadt umsteigefrei erreicht, während vom Stadtteil Buschkamp aus eine Direktfahrt nicht möglich ist.

Während die Verbindungsqualität zum benachbarten Friedrichsdorf als Ortsteil der Stadt Gütersloh und nach Gütersloh-Mitte selbst den Zielvorstellungen in der Haupt- und Normalverkehrszeit größtenteils entspricht, sind in der abendlichen Schwachverkehrszeit mit einer Einzelfahrt und am Sonntag tagsüber mit einem Zweistudentakt diese Kriterien nicht erfüllt. In die südliche Nachbargemeinde Verl besteht ein nur durch einzelne, nicht vertaktete Fahrten geprägtes Angebot. Vom Bezirkszentrum aus ist Verl nur mit Umsteigen in Friedrichsdorf zu erreichen, wobei dafür eine fahrplanmäßige Abstimmung aufgrund der geringen Bedienungsqualität Richtung Verl fehlt.

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Bewertung Detailkarte für den Bezirk Senne

Karte 28



V05/Mai 1. März 1997
Bezirksanalyse Senne 6/7

4.2.9 Brackwede

In der Haupt- und Normalverkehrszeit liegen in den Siedlungsbereichen (ohne ländliche Streusiedlungen) keine Erschließungsdefizite vor. In der Schwachverkehrszeit sind deutlich die Korridore der früheren Spätverkehrslinien erkennbar, die in den achtziger Jahren durch Anruf-Sammel-Taxen ersetzt wurden. Die verbleibenden Siedlungsgebiete Brackwedens sind nach 20.30 Uhr und an Sonntagvormittagen nicht erschlossen. Dazu zählen neben außenliegenden Bereichen wie der Queller Buschkamp-siedlung oder Ummeln-Ostlandstraße auch zentrale Siedlungsbereiche (Kupferhammer, Windelsbleicher Straße) und neue Wohngebiete (Waldquelle).

Durch die Einbindung in das Stadtbahnnetz bestehen in Brackwede günstige innerstädtische Verbindungsqualitäten. Das benachbarte Bezirkszentrum Senne-Windelsbleiche kann ebenfalls ohne Umsteigen erreicht werden, während für die Verbindung nach Sennestadt ein Umstieg in Senne erforderlich ist.

Trotz einer günstigen Lage im Eisenbahnnetz bestehen bezüglich der Verbindungsqualität zwischen Brackwede und benachbarten Kommunen Defizite wegen der räumlichen Distanz zwischen dem Bahnhof Brackwede und den Haltestellen des Stadtbahn- und Busverkehrs. Davon abgesehen weist Brackwede bedingt durch die hohen Reisegeschwindigkeiten im Eisenbahnverkehr und die umfassenden Betriebszeiten auf der Hauptstrecke nach Gütersloh die im Vergleich mit anderen Bezirken nach der Innenstadt günstigste Einschätzung auf.

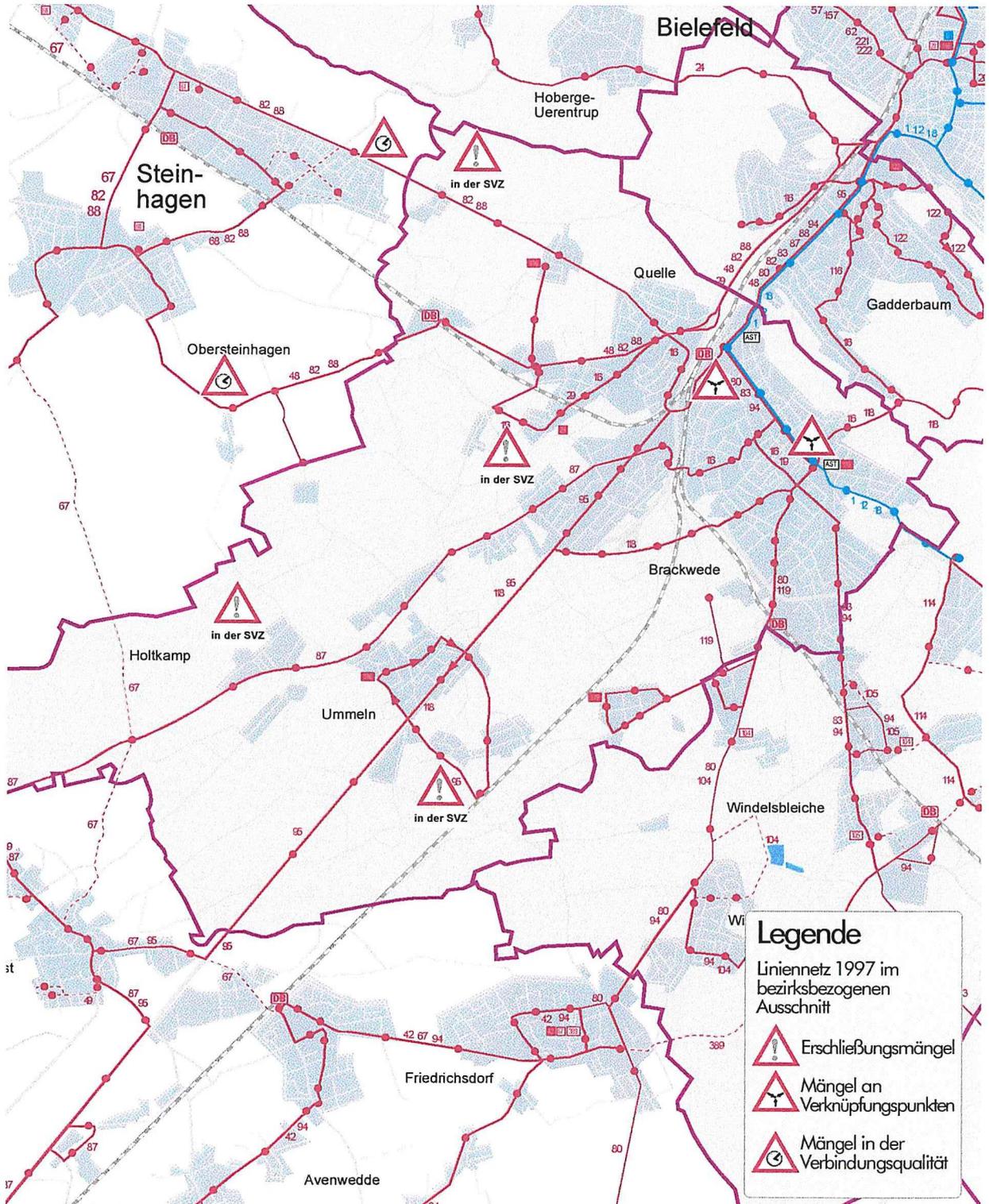
Die Busverbindungen nach Steinhagen sind in der Wahl des Linienweges auf Bielefelder Gebiet (über Ostwestfalendamm oder Artur-Ladebeck-Straße) nicht systematisch gegliedert. Aus den Liniennummern ist kein Linienweg ablesbar. Dieses unstrukturierte Angebot ist zudem nicht vertaktet.

Am Verknüpfungspunkt Brackwede Kirche besteht keine günstige Umsteigesituation zwischen Stadtbahn- und Buslinien, da die Sichtverbindung zwischen den Haltepositionen und ein ausreichender Witterungsschutz fehlen.

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Bewertung Detailkarte für den Bezirk Brackwede

Karte 29



Legende

Liniennetz 1997 im bezirksbezogenen Ausschnitt

- Erschließungsmängel
- Mängel an Verknüpfungspunkten
- Mängel in der Verbindungsqualität

MPS, Mai '97, März 1998
 Bus-Isomorphie
 Brackwede, 1997

4.2.10 Dornberg

Bis auf das Wohngebiet im Twellbachtal sind im Stadtbezirk Dornberg nur kleinere Siedlungsbereiche nicht durch den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen, die abseits von Hauptverkehrsstraßen liegen. Nur durch Stichfahrten zugänglich wären die Wohngebiete Am Gottesberg in Kirchdornberg und Auf der Egge. Der nördliche Bereich des Ortsteiles Uerentrup ist wegen der beengten Straßenverhältnisse ebenfalls nur ungünstig zu erschließen.

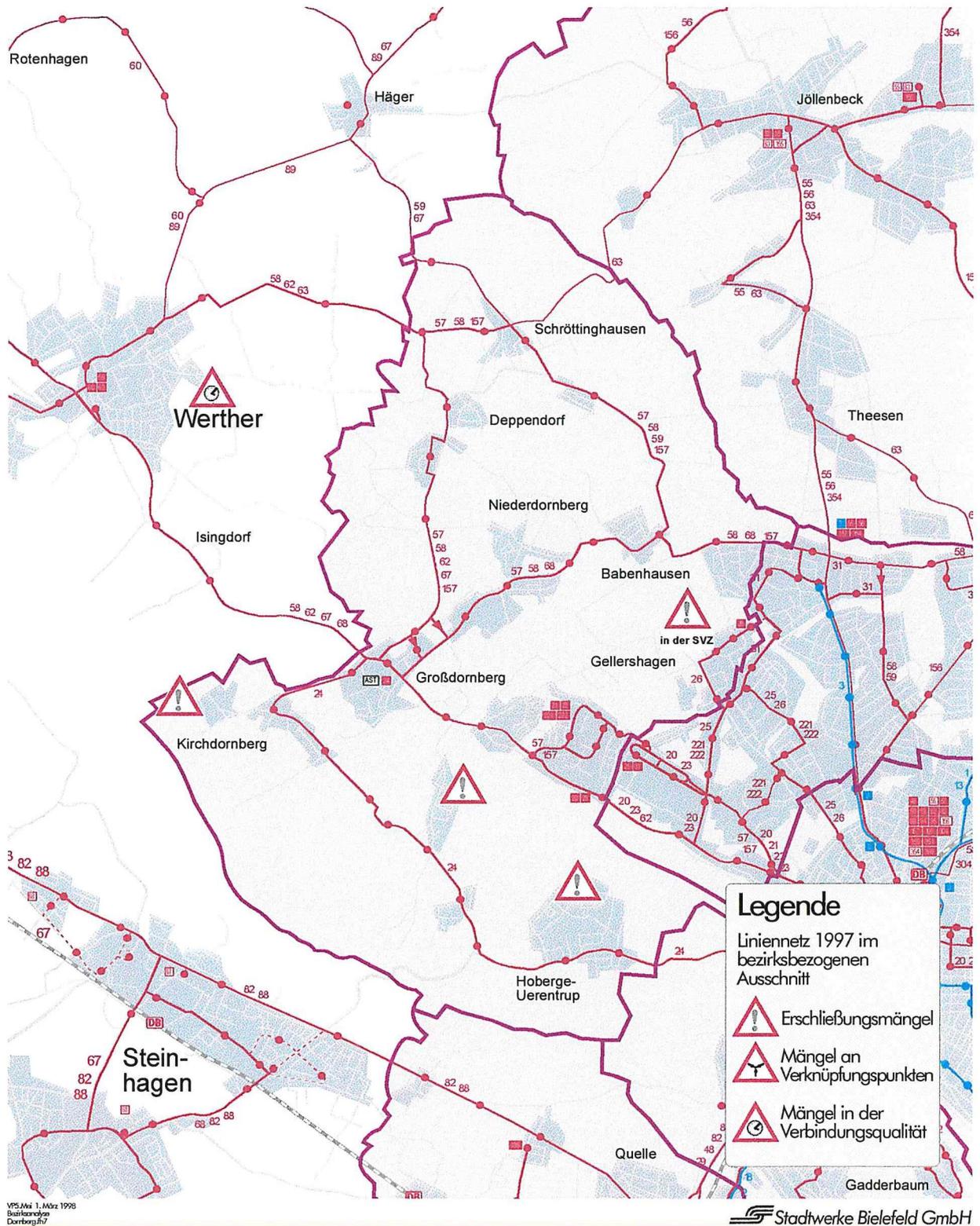
In der Schwachverkehrszeit wird das Wohngebiet Dürerstraße nicht bedient. Die Bedienungsqualität im Stadtbezirk Dornberg ist auch in den ländlich geprägten Bereichen im Vergleich zu anderen Stadtbezirken sehr hoch. In der abendlichen Schwachverkehrszeit wird die Bedienung teilweise durch Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre sichergestellt. Allerdings fehlt dann die direkte Verbindung innerhalb des Stadtbezirkes zwischen den Wohngebieten Wellensiek/Lohmannshof und den benachbarten Bereichen Großdornberg und Niederdornberg.

Die Verbindung mit der benachbarten Gemeinde Werther wird über zwei Linienwege zur gleichen Zeit bedient, so daß letztendlich im Angebot nur ein Stundentakt realisiert wird. Abgesehen von einer Spätfahrt gibt es keine Bedienung in der abendlichen Schwachverkehrszeit.

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Analyse 1997; Bewertung
Detailkarte für den Bezirk Dornberg

Karte 30



VPS/Mai 1, März 1998
Bezirksanalyse
Dornberg/h7

4.3 Ergebnisse aus dem Projekt Frauenbelange im ÖPNV¹³

In der Karte 31 sind die Verteilung der Workshops im Stadtgebiet und die Wohnorte der Teilnehmerinnen dargestellt. Ziel dieser Workshops, an denen insgesamt ca. einhundert Frauen aus dem gesamten Stadtgebiet von Bielefeld teilgenommen haben, war es, Antworten zu folgenden Fragestellungen zu finden:

- Wie wird die jeweilige Situation im Stadtteil bezüglich Erschließung, Verbindung und Bedienung eingeschätzt? Wo bestehen Defizite und konkrete Änderungswünsche?
- Wie werden die Haltestellen hinsichtlich ihrer Lage, ihres städtebaulichen Umfeldes, ihrer Erreichbarkeit, ihrer baulichen Ausprägung und ihrer Ausstattung beurteilt?
- Wie werden die Fahrzeuge (Stadtbahnen und Busse) beurteilt ?
- Wie die Tarife und die Fahrgastinformation?
- Wo und aus welchem Grund fühlen sich Frauen bedroht oder unsicher? Was bedeutet Sicherheit konkret?
- Welche Prioritäten setzen Frauen bei Ihren Verbesserungsvorschlägen ?

Im Mittelpunkt der Diskussion stand die alltägliche Mobilität der Frauen und die Frage, inwieweit das ÖPNV-Angebot hierfür geeignet ist.

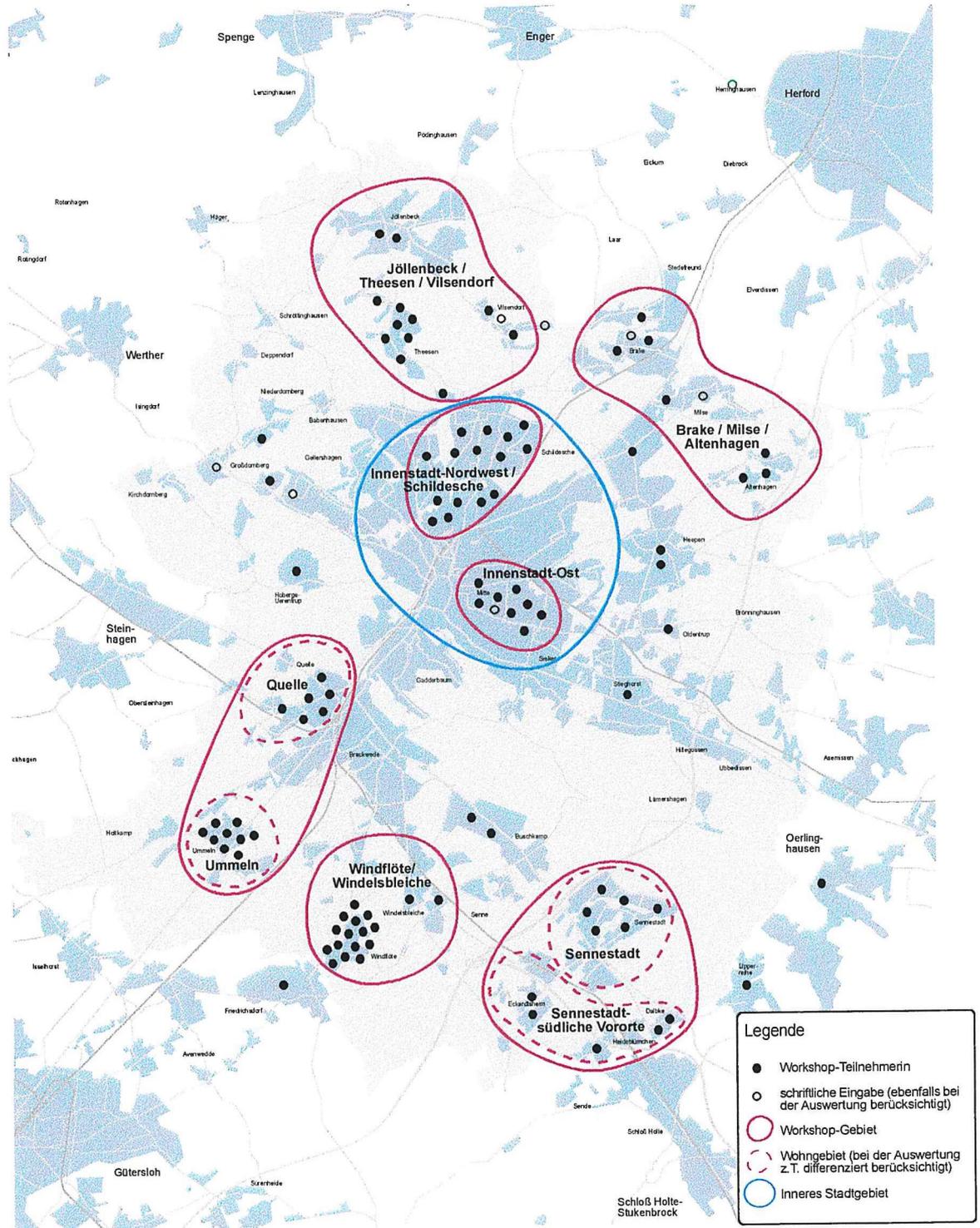
Die Workshops gliederten sich in drei Phasen:

- Lob und Kritik am bestehenden ÖPNV-Angebot
- Verbesserungsvorschläge
- Prioritätensetzung.

Die von den Teilnehmerinnen geäußerten Aspekte sind in der folgenden Tabelle aufgelistet, die die allgemeinen Aussagen, das gesamte Stadtgebiet oder organisatorische Aspekte betreffend, zusammenfaßt. Die gebietsspezifischen Aussagen, in denen nach den einzelnen Workshop-Gebieten unterschieden wird, finden sich im Projektbericht Frauenbelange im ÖPNV, der nach Auswertung als Anlage dem Nahverkehrsplan beigefügt wird.

¹³ Dieses Kapitel ist eine Auskopplung aus dem Projektbericht Frauenbelange im ÖPNV und wurde vom Ingenieurbüro Frank und Stete, Büro für Stadtplanung und Verkehrsplanung in Darmstadt verfaßt.

Karte 31



Nicht alle der aufgeführten Beurteilungen oder Verbesserungsvorschläge sind direkt relevant für den Nahverkehrsplan. Zum Teil weisen sie einen Detaillierungsgrad auf, der weit über den des Nahverkehrsplanes hinausgeht. Sie liefern jedoch wichtige Hinweise für die Ausgestaltung eines frauengerechten ÖPNV, die – sofern sie nicht im Nahverkehrsplan behandelt werden – in Form von ergänzenden Programmen zum Nahverkehrsplan (z.B. Haltestellen-Ausbauprogramm) oder bei der Umsetzung des Nahverkehrsplanes im Detail ihre Berücksichtigung finden sollten. Detailliertere Aussagen werden im Projektbericht Frauenbelange im ÖPNV zusammengefaßt, der schließlich als Anlage dem Nahverkehrsplan beigefügt wird.

Themenfeld	Lob und Kritik	Vorschläge
Erschließung	meist gute Erschließung	
	in einigen Außenbezirken kleinräumige Erschließungslücken	
Verbindung	gute Verbindungen in die Innenstadt	
	meistens schlechte Querverbindungen zu anderen Stadtteilen	mehr Querverbindungen 3 bis 5 konzentrische Ringlinien im Gesamtnetz
	Anschlüsse zwischen Bussen und Stadtbahn oder Bus/Bus funktionieren oft nicht	bessere Abstimmung zwischen Stadtwerken und BVO Warten bei geringer Verspätung (zumindest in der SVZ)
	mangelnde Abstimmung zwischen Bus- und Regionalbahn (DB)-Fahrplänen an den Bahnhöfen, mangelnde Anbindung der DB-Bahnhöfe	
Bedienung	abends, nachts und am Wochenende zu geringes Angebot	Ausweitung der Betriebszeiten, kürzere Takte, kleinere Fahrzeuge
	gutes AST-Angebot	AST räumlich (d.h. flächendeckend) und zeitlich ausweiten
	Lob für Nachtbus	Einsatz des Nachtbusses schon ab Betriebsende der regulären Linien
	Nachtbus erst ab 1.00 Uhr, dadurch Bedienungslücken	
	mangelnde Abstimmung des Fahrplans auf Veranstaltungen, Ladenöffnungszeiten und DB-Fahrplan	
	häufige Verspätungen oder verfrühte Abfahrten der (BVO-) Busse, gelegentliche Ausfälle	

(Fortsetzung auf den nächsten Seiten)

Themenfeld	Lob und Kritik	Vorschläge
Haltestellen	Hochbahnsteige prinzipiell positiv, in Details unbefriedigend (Wetterschutz, Treppen, Anzahl der Sitzmöglichkeiten, Breite, ...)	Hochbahnsteige breiter anlegen, an allen Zugängen Rampen, mehr Sitze, seitlicher Wetterschutz
	Endstationen der Stadtbahn: mangelhaft ausgestattet	Ausstattung mit öffentlichen Toiletten, Notruf, Telefon, Briefkasten, Beleuchtung, P+R-Plätzen, Fahrradabstellanlagen
	Bushaltestellen vor allem in den Außenbereichen mangelhaft ausgestattet	Bushaltestellenausstattung mit befestigter Wartefläche, (Wartehäuschen), Beleuchtung, Fahrplanaushang, befestigter Weg zur Haltestelle
	Orientierung / Auffindbarkeit der Bushaltestellen in den Vororten manchmal schwierig	offensichtlichere Anordnung oder Hinweisschilder
	Lob: Anzeigetafeln und Videoüberwachung am Jahnplatz	farbiges Orientierungssystem am Jahnplatz (auch für Kinder leicht zu begreifen)
	Busbahnhof am Hbf: zu voll und zu unübersichtlich	
Sicherheit	vor allem an den unterirdischen Haltestellen, den Endhaltestellen und an den abseits der Wohnbebauung liegenden Haltestellen der Stadtbahn problematisch	mehr und besser geschulten Sicherheitsdienst einsetzen, auch an den problematischen oberirdischen Haltestellen und in den Fahrzeugen
	unfreundlicher Sicherheitsdienst	
	Soziale Sicherheit und Verkehrssicherheit an den Bushaltestellen in den Außenbezirken	bessere Beleuchtung, Notruf Maßnahmen zur Verkehrssicherung an den Haltestellen
Fahrzeuge	zuwenig Raum für Gepäck, Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder	mehr Stellfläche in den Fahrzeugen, Kennzeichnung außen an den Fahrzeugen sowie an den Bahnsteigen und Bushaltestellen
	mangelnder Komfort	Fahrradsicherungsmöglichkeit
		breitere Sitze
		ausgewiesene Plätze für Kleinkinder und Senioren
	in den („alten“) Straßenbahnen im hinteren Teil kein Kontakt zum Fahrer	Sprechanlage
in den Stoßzeiten überfüllte Fahrzeuge	Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen	

Themenfeld	Lob und Kritik	Vorschläge
Fahrzeuge	Türen schließen zu schnell	
	veraltete (Reise-) Busse (der BVO) entsprechen nicht den Anforderungen	Einsatz neuerer Fahrzeuge
Tarife	Lob: Seniorenkarte, Schülerticket, Semesterticket und Umwelt-Abo	
	keine ermäßigten Zeitkarten für Kinder	günstigere Angebote für Familien rund um die Uhr
	Kurzstrecken (4 Haltestellen nur auf einer Linie) sind zu gering dimensioniert	Kurzstrecken auf Quartiersebene mit Umsteigemöglichkeit
	zuwenig Kombi-Tickets	Ausweitung der Kombi-Tickets auf alle Veranstaltungen im Stadtgebiet
	Einzelfahrscheine und Nachtbus zu teuer	
	überhöhte Preise im stadtgrenzen-überschreitenden Verkehr	Übergangstarife im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr
	Hohe Fahrpreise bei Kombination mit Regionalbahn (DB)	Verkehrsverbund: DB – Stadtwerke – BVO
Fahrgast- information / Service / Personal	Lob: Offenheit der Stadtwerke für Kritik	
	Kritik an Format, Lesbarkeit und Informationsgehalt des Fahrplanhefts	kleinere, gebietsbezogene Teilpläne
		handtaschengängiges Format
	komplizierte Fahrkartenautomaten	
	Fahrplanaushänge: fehlen an vielen Haltestellen und sind bei feuchtem Wetter unlesbar	
	eingeschränkte Mitnahmezeiten für Fahrräder, zu wenig Informationen darüber	Kombination von ÖPNV und öffentlich verfügbaren Fahrrädern in der Stadt
	zuwenig Zeit für Fahrgastwechsel	längere Haltezeiten
	unsinnige Ein- und Ausstiegsregelung in den BVO-Bussen (vorne / hinten)	alle Türen öffnen, vor allem in der Hauptverkehrszeit
	teilweise sehr freundliche und hilfsbereite Fahrer	
	Unfreundlichkeit sowie unzureichende Auskunftsfähigkeit und Ortskenntnis der Busfahrer	bessere Schulung
Fahrerinnen oft freundlicher als Fahrer		
Nichteinhalten der Verkehrsregeln durch Busfahrer		

Themenfeld	Lob und Kritik	Vorschläge
Schülerverkehr	Busse überfüllt, veraltet, verspätet, Zustand unhaltbar mangelnde Verkehrssicherheit durch Überfüllung	mehr Verkehrssicherheit in den Schulbussen: Einsatz von zusätzlichen Bussen, neuere Fahrzeuge, Begleitpersonal spezielle direkte Schulbusfahrten zwischen Wohngebieten und Schulen
	mangelnde Abstimmung der Fahrpläne auf Schulbeginn und -ende	
Behinderte im ÖPNV	nur teilweise und unregelmäßiger Einsatz von neueren Fahrzeugen (Niederflurbus, Straßenbahn mit breiten Türen)	kurzfristig: strukturierter Einsatz (z.B. jedes 2. Fahrzeug), Kennzeichnung im Fahrplan mittelfristig: 100% behindertengerechte Fahrzeuge
	zuwenig Hochbahnsteige außerhalb der Tunnelstrecke an einigen Stadtbahnstrecken	flächendeckender oder zumindest flächig strukturierter behindertengerechter Ausbau der Haltestellen
	fehlende Rampen oder Kaps an den Bushaltestellen	
	Lob: Stadtwerke-Fahrer sehr kooperativ gegenüber Behinderten	
Sonstiges		ÖPNV-Angebot, das eine von Pkw-Verfügbarkeit unabhängige Mobilität auch nachts und für Kinder ermöglicht

Abbildung 21: Übersicht über die allgemeinen Ergebnisse der Workshops Frauenbelange im ÖPNV

Quelle: Frank und Stete, Büro für Stadtplanung und Verkehrsplanung, Darmstadt

5 Prognosen und Planungsgrundlagen

In diesem Kapitel werden die für den Zeitraum 1997 – 2002 geltenden und darüberhinaus reichenden Entwicklungen der Bevölkerung, der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie die prognostizierten Entwicklungen im Verkehrsmarkt Bielefeld zusammengetragen.

5.1 Die Entwicklung der Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

Bezogen auf die Bevölkerungsentwicklung kann für den Nahverkehrsplan Bielefeld auf die 1996 erstellte Bevölkerungsprognose 2015 der Bezirksregierung Detmold zurückgegriffen werden. Demnach ist bedingt durch den weiteren Zuzug nach Bielefeld der bislang bereits für den Zeithorizont 2005 erwartete leichte Rückgang erst für den Zeitraum 2010/2015 zu erwarten. Für Bielefeld (Einwohnerzahl 31.12.1996: 325.586) ist demnach für die Jahre 2000 und 2005 eine Bevölkerungszahl von 329.000 Einwohnern prognostiziert, diese wird 2010 auf 326.000 und im Jahre 2015 auf 320.000 Einwohner absinken.

Von besonderem Interesse ist die Entwicklung der Bevölkerungszahlen im regionalen Maßstab. Mittelfristig gesehen ist hier in allen Gemeinden der Region Bielefeld¹⁴ bis etwa 2005 mit einem weiteren Wachstum zu rechnen. Danach sind zwei Entwicklungsmuster unterscheidbar: im Oberzentrum Bielefeld, im Raum Herford/Bad Salzuflen und in Halle stagniert nach 2005 die Bevölkerungszahl. Dagegen setzt sich in den anderen Mittelzentren und in allen kleineren Umlandgemeinden die Bevölkerungsentwicklung bis 2015 unverändert fort. Einen kartographischen Überblick über die bis zum Jahre 2015 prognostizierten Änderungen in der Region Bielefeld gibt Abbildung 22.

Weitaus schwerer als die Bevölkerungszahlen sind aufgrund der konjunkturellen und strukturellen Einwirkungen die Entwicklungen der Beschäftigtenzahlen einzuschätzen. Hier ergeben sich auch in den neueren Prognosen kaum Abweichungen zu den bereits 1994 zur Verfügung stehenden Daten.

¹⁴ Darunter ist in diesem Kontext Bielefeld mit seinen Umlandgemeinden und wiederum deren Nachbargemeinden zu verstehen.

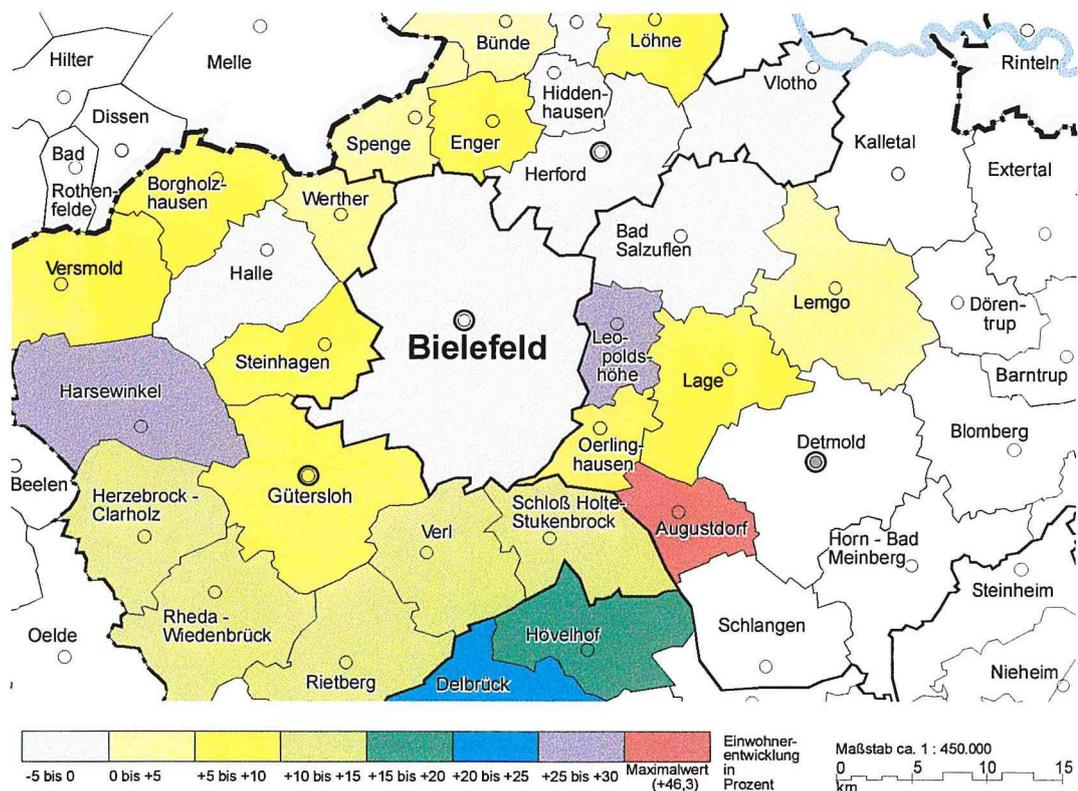


Abbildung 22: Bevölkerungsentwicklung im Raum Bielefeld

Quelle: Bevölkerungsprognose 2015 der Bezirksregierung Detmold, Status-Quo-Prognose, Hauptvariante

5.2 Die Entwicklung des Verkehrsmarktes Bielefeld

Die Veränderungen im Verkehrsmarkt Bielefeld sind von den in diesem Nahverkehrsplan festgelegten Konzeptionen zur Linien- und Angebotsgestaltung im ÖPNV mit abhängig. An dieser Stelle sei deshalb nur kurz auf die zu erwartenden Marktpositionen der Verkehrsmittel für die im GVEP entwickelten Prognose-Planfälle hingewiesen. Die vier Planfälle orientieren sich

- an einer Kombination von Trendsituationen im ÖPNV und MIV (Prognose-Null-Fall; P0),
- an der Kombination eines hochwertigen Verkehrsangebotes im Umweltverbund (mit Schwerpunkt auf einer sprunghaften und weitreichenden Verbesserung des ÖPNV-Angebotes) und moderaten Umbaumaßnahmen im Straßenverkehr (Planfall P1),
- an einer Kombination von Straßenbaumaßnahmen mit einer Trendentwicklung im ÖPNV (Planfall P2),
- sowie an einer alternativen Ausgestaltung des Planfalles P1 mit Integration der Eisenbahn- und Stadtbahnverkehre (Planfall P3).

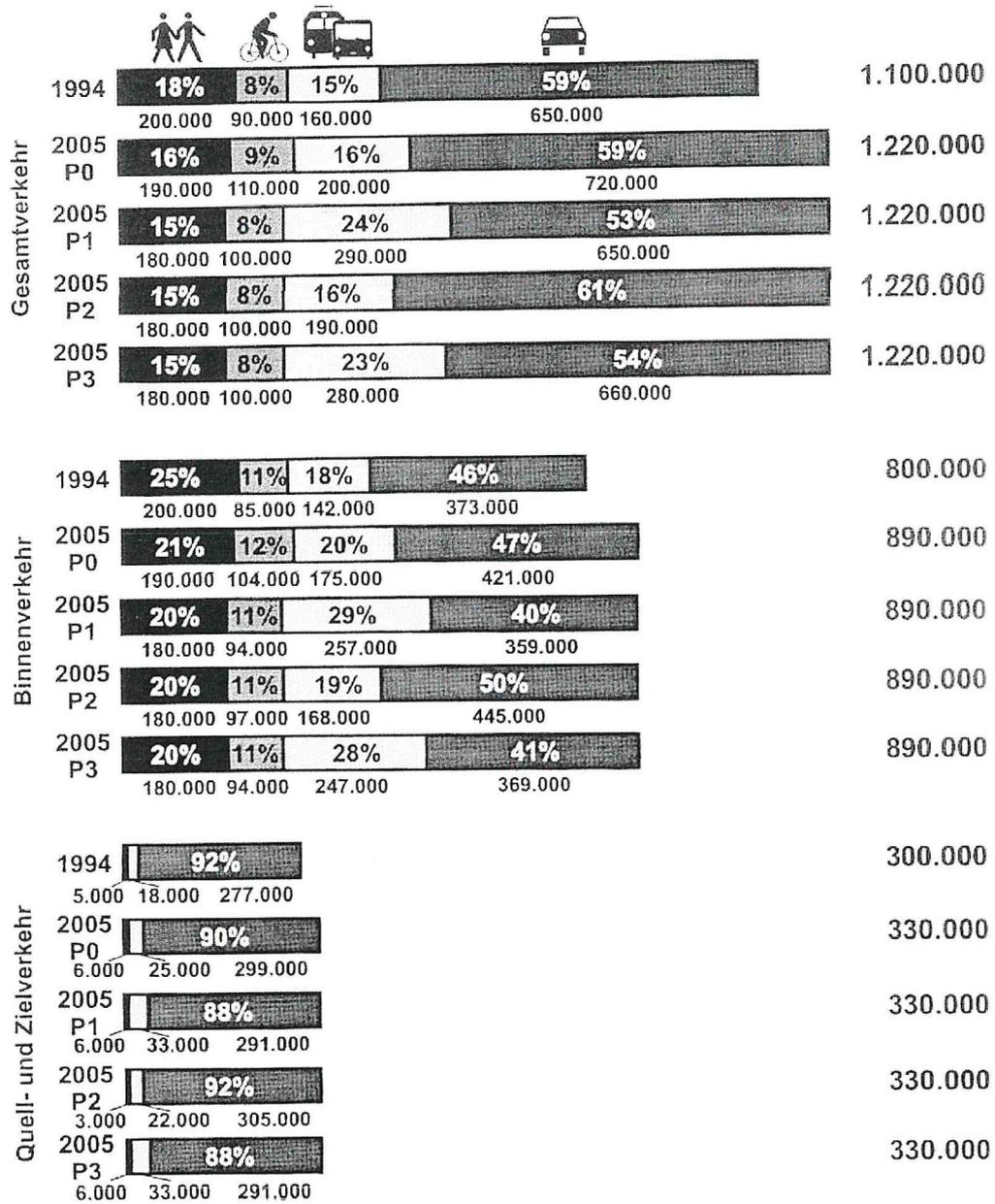


Abbildung 23: Entwicklung des Verkehrsmarktes Bielefeld
 Personenfahrten und -wege pro Werktag (ohne Durchgangsverkehr)

Für die genauere Beschreibung der Prognosefälle sei auf den Endbericht des Gesamtverkehrsentwicklungsplans verwiesen. In allen Fällen wird sich insgesamt die Verkehrsnachfrage weiter erhöhen. Unter den Rahmenbedingungen des Prognose-Null-Falles wird sich dabei selbstverständlich keine Wende im Verkehrsverhalten einstellen. Die Zielsetzung des Ratsbeschlusses vom 26. Januar 1995, einen Anteil von 60 Prozent des Umweltverbundes am Verkehrsmarkt anzustreben, wird nur in den Planfällen 1 und 3 und dort nur im Binnenverkehr erreicht. Dieses unterstreicht noch einmal die Bedeutung der Gestaltung des regionalen Netzes für die Verkehrssituation im Oberzentrum Bielefeld. Dieses Ergebnis des GVEP faßt Abbildung 23 auf der vorhergehenden Seite zusammen.

Ein wichtiger Aspekt der Gestaltung des zukünftigen Verkehrsmarktes drückt sich in der Entwicklung des Motorisierungsgrades aus. Dieser wird in Bielefeld von einer hohen Ausgangsbasis aus (fünftöchster Wert aller kreisfreien Städte in NRW) weiter wachsen. Für das Bielefelder Stadtgebiet wird im GVEP ein weiterer Anstieg des Motorisierungsgrades von 485 auf 550 Pkw und Kombi pro 1.000 Einwohner im Jahre 2005 erwartet. Durch die oben beschriebene Entwicklung in der Siedlungsstruktur innerhalb und außerhalb des Bielefelder Stadtgebietes ist ohne tiefgreifende, lokal nur wenig zu beeinflussende Änderungen im Wirtschafts- und Verkehrsverhalten der Haushalte kaum mit einer wesentlichen Abschwächung dieser Tendenz zu rechnen.¹⁵ In einigen Umlandgemeinden Bielefelds (Steinhagen, Borgholzhausen, Leopoldshöhe) ist sogar mit dem Überschreiten der Grenze von 600 Pkw pro 1.000 Einwohnern in nächster Zeit fest zu rechnen.

5.3 Das Zielkonzept Eisenbahn/Stadtbahn/Bus

Die endgültigen Empfehlungen, die der Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuß der Stadt Bielefeld auf Grundlage der Ergebnisse aller Planfälle des Gesamtverkehrsentwicklungsplans noch beschließen muß, können bislang dem Nahverkehrsplan Bielefeld 1997 als Zielkonzept nicht zugrundegelegt werden. Deshalb muß auf den Stand der Empfehlungen vom 3. Dezember 1996 zurückgegriffen werden. Dort wird für das Handlungsprogramm ÖPNV und MIV eine Aufteilung in die drei folgenden Phasen vorgenommen:

- Der vordringliche Bedarf, Stufe 1, mit einer Verwirklichung bis 2005,
- der vordringliche Bedarf, Stufe 2, mit einer Verwirklichung nach 2005 und
- und die Maßnahmen des weiteren Bedarfs.

¹⁵ Genauere Auskünfte über die Entwicklung des Motorisierungsgrades im: GVEP Bielefeld, Endbericht 1997, S. 13ff.

Die anschließende Aufzählung umfaßt nur die Maßnahmen zum Schienenpersonennahverkehr und im (zum kommunalen Aufgabenträgerbereich gehörenden) öffentlichen Personennahverkehr.

Zu den Maßnahmen des vordringlichen Bedarfes, Stufe 1 gehören:

- Der konsequente Ausbau des Eisenbahnsystem mit den Produkten Stadtexpreß und Regionalbahn,
- die durchgehende Vertaktung der Eisenbahnverbindungen,
- die Einführung einer Nahverkehrsbahn mit einer stündlichen Bedienung im Wechsel nach Detmold und Lemgo mit einer Verdichtung auf einen Viertelstundentakt bis Oerlinghausen Bahnhof,
- die Neuanlage der Haltepunkte Seidensticker Halle, Otto-Brenner-Straße, Oldentrup, Ostring und Auf dem Busch,
- die Fertigstellung der Stadtbahnlinie zur Universität und zum Lohmannshof,
- der Neubau einer Stadtbahnlinie Innenstadt – Heepen mit Anlage eines P+R-Platzes an geeigneter Stelle,
- die Verlängerung der Stadtbahn über Babenhausen Süd hinaus bis Theesen mit Anlage von P+R-Plätzen an geeigneter Stelle.
- Optimierung des Busliniennetzes gemäß GVEP,
- Die Anlage eines P+R-Platzes am Haltepunkt Ubbedissen mit Zufahrt von der Detmolder Straße.

Zu den Maßnahmen des vordringlichen Bedarfes, Stufe 2 gehören:

- Der Ausbau der Eisenbahnstrecken 402 (Haller Willem) und 403 (Sennebahn) auf 60 bis 80 km/h,
- die Einführung einer Nahverkehrsbahn auf diesen Strecken mit der Anlage neuer Haltepunkte,
- die Erweiterung der Stadtbahn über Theesen hinaus bis Jöllenbeck Dorf,
- die Anbindung von Sennestadt an das Schienennetz,
- die Verlängerung der Universitätslinie bis Großdornberg mit Anlage eines P+R-Platzes,
- der Neubau einer Stadtbahnlinie von Brackwede Bahnhof bis Ummeln mit Anlage von P+R-Plätzen
- und die Verlängerung der Stadtbahn über Stieghorst hinaus nach Hillegossen.

Zu den Maßnahmen des weiteren Bedarfes gehören:

- Der Neubau weiterer Haltestellen auf der Eisenbahnhauptstrecke (Altstadt und Schildesche),
- die Anlage eines P+R-Platzes am Haltepunkt Windelsbleiche,
- die Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 über Senne hinaus nach Buschkamp (abhängig von der Schienenverbindung nach Sennestadt in der zweiten Stufe des vordringlichen Bedarfs),
- ein Abzweig von der Stadtbahn an der Brackweder Kirche nach Brackwede Süd,
- und ein Netzschluß im Stadtbahnsystem zwischen Adenauerplatz und Jahnplatz.

In Bezug auf die Stadtbahn stellen die Stufenzuweisungen der endgültigen Empfehlung den politischen Willen für den zukünftigen Ausbau des Netzes dar. Zu zukünftigen Stadtbahnerweiterungen im Zeitraum der nächsten zwanzig Jahre, wie sie sich unter der Rahmenbedingung einer getrennten Weiterentwicklung bei Stadtbahn und Eisenbahn darstellen, liegt die durch Betriebskonzepte markierte Position der Stadtwerke Bielefeld als betroffenes Verkehrsunternehmen vor. In ihnen werden über die grobe politische Zielorientierung der Streckenausbauten hinaus Verknüpfungen zu konkreten Linien und die Bestimmung der Betriebsleistungen vorgenommen.

Von besonderer Bedeutung sind diese Betriebskonzepte für die Einschätzung des Tunneldurchlaufes als grundlegender Rahmenbedingung eines störungsfreien Betriebes. Ferner basieren unter anderem die Fahrzeugbestellungen und die Auswahl übergangsweise praktikabler Betriebsstufen auf diesen Konzepten. Die Stadtwerke Bielefeld haben in dieser Art und Weise bisher Betriebskonzepte zur Inbetriebnahme der Universitätslinie und zu Möglichkeiten der Angebotsverdichtung zwischen der Innenstadt und Brackwede definiert. Für das diesem Nahverkehrsplan zugrundeliegende Zielnetz der Stadtbahn sind sie noch zu konkretisieren.

Die Stadtbahnstrecke zwischen der Innenstadt und Heepen sowie die Verlängerung nach Hillegossen waren im Entwurf des Nahverkehrsplanes mit Ausnahme der bis 2002 anfallenden Planungs- und Baukosten nur in diesem Zielkonzept berücksichtigt, da mit einer Inbetriebnahme erst in der Gültigkeitsperiode des nächsten Nahverkehrsplanes zu rechnen ist. Die Strecke über Stieghorst Zentrum hinaus ist vom Rat der Stadt in das Zielnetz dieses Planes aufgenommen worden.

Für die Stadtbahnstrecke nach Heepen wird eine konkrete Linienbestimmung nach Abschluß eines zur Zeit in Arbeit befindlichen Gutachtens Mitte 1998 vorliegen.

Mit dieser Stadtbahnstrecke wird der nach Inbetriebnahme der Universitätslinie letzte große auf die Innenstadt zuführende Verkehrskorridor durch den Schienenverkehr erschlossen. Im Einzugsbereich dieser Strecken wohnen ca. 25.000 Einwohner und sind etwa 10.000 Beschäftigte gemeldet.¹⁶ Im Umfeld dieser Linie befinden sich zahlreiche Einrichtungen mit besonderer Bedeutung für die Stadt Bielefeld oder sogar darüberhinaus für die gesamte Region Ostwestfalen-Lippe: Berufsschulen, die technischen Fachbereiche der Fachhochschule, Arbeitsamt, Volkshochschule, Historisches Museum, Wiesenbad, Seidenstickerhalle und das Veranstaltungsgelände an der Radrennbahn.

Mit der Verlängerung nach Hillegossen verbunden sind verbesserte Gestaltungsmöglichkeiten bei der Busverknüpfung. In Richtung Lipper Hellweg und Wrachtrup/Sennestadt sind dann neue Netzverknüpfungen nicht nur mit der Stadtbahnlinie 2 am Endpunkt auf dem Gelände der Ripon-Kaserne, sondern auch mit der Stadtbahnlinie 3 möglich.

Eine besondere Chance besteht in der Anlage von P+R-Anlagen für Einpendler aus Lippe, die dann eine sehr attraktive Umstiegssituation kurz hinter der Stadtgrenze vorfinden werden.

¹⁶ Aufgrund der unklaren Linienbestimmung können hier selbstverständlich nur ungefähre Werte dargestellt werden.

6 Maßnahmenkonzepte

In diesem Kapitel werden die Liniennetzkonzeption und die darauf aufbauenden Angebotskonzepte des Nahverkehrsplanes Bielefeld vorgestellt. Die Liniennetzkonzeption beinhaltet die Übersicht über alle im Tages- und Spätverkehr verkehrenden Linien und gibt Aufschluß über die angestrebte **Erschließungsqualität** im Stadtgebiet. Rein schulbezogene Fahrten und Fahrtwege sind dabei nicht erfaßt. Zusätzliche Fahrten und abweichende Fahrtrouten zu diesem oder ähnlichen Zwecken werden vom Nahverkehrsplan als Rahmenplan des ÖPNV grundsätzlich nicht behandelt. Praktisch bedeutet dieses, daß die heute überwiegend dem Schulverkehr dienenden Linien und Verstärkungsfahrten auch zukünftig existieren werden (z.B. die Linien 34 oder 108).

Die Angebotskonzepte stellen das auf den Routen des Liniennetzkonzeptes abzuwickelnde Angebot dar. Damit kann die **Bedienungsqualität** des zukünftigen ÖPNV bestimmt werden. Zur besseren Übersicht und um sich gegenseitig bedingende Netzstrukturen auch zusammenhängend darstellen zu können, werden die Angebotskonzepte in elf „Paketen“ präsentiert.

Diese Angebotspakete haben zwar räumliche Schwerpunkte in den verschiedenen Stadtbezirken, beschreiben aber überwiegend Bündel von Linienwegen, die auch über ihren Kernraum hinausreichen können. Damit wird von der in der Analyse und Bewertung vorliegenden Abgrenzung nach Stadtbezirken abgegangen, da ansonsten die Vernetzung der verschiedenen Stadtbezirke nicht deutlich dargestellt werden kann.

Das erste Paket umfaßt die Angebotskonzeption für die Stadtbahn, das zweite bis zehnte Paket beschreibt den zukünftigen Busverkehr und das elfte Paket faßt den Verkehr in der Schwachverkehrszeit, insbesondere für die Abendstunden und den Sonntagmorgen für das gesamte Stadtgebiet zusammen. Da sich die Ausgangslage in den Bedienungsqualitäten tagsüber und im Abendverkehr unterscheidet, ist es sinnvoll, für letzteren getrennt bestimmbar Angebotskonzepte zu entwickeln. Ein zwölftes Paket beschreibt modellhafte alternative Bedienungsformen.

6.1 Der Nahverkehr auf den Eisenbahnstrecken in Bielefeld

Basierend auf dem Nahverkehrsplan des Zweckverbandes VV OWL als Aufgabenträger für den SPNV (Schienenpersonennahverkehr auf Eisenbahnstrecken) soll mit diesem Exkurs kurz dargestellt werden, welche Bedeutung dem Eisenbahnverkehr in den Linien- und Angebotskonzepten für den ÖPNV in Bielefeld zukommen kann und wie die Ziele des GVEP Bielefeld, die in Kapitel 5.3 dargestellt worden sind, zumindest ansatzweise umgesetzt werden können.

Mit dem „Integralen Taktfahrplan“ (ITF), der ab Ende Mai 1998 in Nordrhein-Westfalen umgesetzt wird, werden die Fahrpläne fast aller Strecken in der Region stark verändert. Der ITF ist in Ostwestfalen und besonders im Zulauf auf Bielefeld stark vom System der Angebotsverdichtung durch Linienüberlagerung gekennzeichnet. Dies ist an sich durchaus sinnvoll, verliert aber angesichts der häufig fehlenden Takttreue seine Wirkung.¹⁷ Die Tatsache, daß in Brackwede die Züge der Relation Bielefeld – Ruhrgebiet nicht mehr halten werden, schwächt zudem diesen Verknüpfungspunkt in seiner Funktionsfähigkeit und bedeutet sogar eine Verschlechterung des SPNV-Angebotes.

Das Grobkonzept 2002 des Nahverkehrsplanes SPNV für den Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe zeigt dagegen weitergehende Strukturen für den Bielefelder Raum auf, die auch von der Bedienungsqualität her geeignet sind, die geforderte Rückgratfunktion der Eisenbahnstrecken sicherzustellen. Dazu gehören konsequente Halbstundentakte, die einerseits eine Mindestbedingung für funktionierende Anschlußbeziehungen an üblicherweise vertaktete Stadtbusverkehre sind und andererseits für den Fahrgast durch bessere Merkbarkeit der Abfahrtszeiten wesentlich zur Attraktivität beitragen.

Da für das Grobkonzept des Nahverkehrsplanes SPNV bereits das ehrgeizige Ziel einer Umsetzung mit dem Fahrplanwechsel 2002/2003 aufgestellt worden ist¹⁸, wird die Anpassung daran vor allem dem Nahverkehrsplan Bielefeld 2002-2007 überlassen bleiben, wenn z.B. Zubringerbuslinien für den Bahnhof Brake vorstellbar sein werden. Angesichts der beschriebenen Schwächen des ITF muß in der folgenden Linien- und Angebotskonzeption oft auf wünschenswerte Verknüpfungen mit dem SPNV verzichtet werden. Dieser hier vorgelegte aktuelle Nahverkehrsplan für den kommunalen Aufgabenträgerbereich sieht seine Aufgabe deshalb vor allem darin, die Konzeptionen für das Liniennetz der Stadtbahnen und Busse in Bielefeld und seinen Nachbarkommunen derart „zukunftsfähig“ zu gestalten, daß sie auch nach 2002 kompatibel mit dem Grobkonzept sein werden.

Die Planungen des Zweckverbandes zum Schienenverkehr verstehen sich bewußt als Regionalverkehrsplanung. Deshalb soll entsprechend der dort gegebenen Anregung noch einmal auf das Produkt der Nahverkehrsbahn

¹⁷ z.B. die Abfahrten im Bahnhof Brackwede Richtung Gütersloh: Minute 18 in den geraden Stunden und Minute 25 in den ungeraden Stunden. Ähnlich problematisch sind die Fahrplanlagen in Brake Richtung Herford jeweils zu den Minuten 28 und 42, die nur alle zwei Stunden halbwegs passend aufgefüllt werden.

¹⁸ IBV Hüsler, Nahverkehrsplan SPNV für den Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe, S. 92

für Bielefeld eingegangen werden.¹⁹ Dieses Produkt geht von einer weiteren Taktverdichtung (Viertelstundentakt zwischen Bielefeld und Oerlinghausen) und von einer höheren Haltestellendichte aus.

Bereits das Grobkonzept des Nahverkehrsplanes SPNV besitzt mit dem Halbstundentakt zwischen Bielefeld und Hövelhof bzw. Halle Zielvorstellungen, die dem GVEP entsprechen. Die Überlagerung und teilweise Weiterführung dieser beiden Linien im Abschnitt zwischen Bielefeld-Brackwede und Oerlinghausen erfordert nur geringe über das Grobkonzept 2002 (mit dem dort beschriebenen Ausbau der Gütergleise) hinausgehende bauliche Maßnahmen. Ein zweigleisiger Ausbau der soeben erst umgestalteten Lippebahn ist hierfür nicht notwendig, lediglich eine Ausweichmöglichkeit auf der Strecke 404 muß dafür neu eingerichtet werden.

Durch eine konsequente Umstellung des eingesetzten Fahrzeugparks auf beschleunigungsstarke Leichttriebwagen ist auch der zweite Ansatzpunkt, die größere Haltestellendichte, umsetzbar. Nachteile in der Verbindungsqualität für die in der Region wohnenden Fahrgäste durch längere Fahrzeiten können so vermieden werden; es entstehen im Gegenteil Attraktivitätsgewinne, da die Nahverkehrsbahn ohne Zentrumsfixierung vielfältige Quelle-Ziel-Beziehungen im Bielefelder Stadtgebiet zuläßt.

Die finanziellen Auswirkungen für den Aufgabenträger beschränken sich auf die Einrichtung neuer Haltepunkte, da die Auswahl des geeigneten Fahrzeugparks in der Neubeschaffung bereits berücksichtigt werden kann. Hier sind im Grobkonzept bereits zwei zusätzliche Halte auf Bielefelder Gebiet für die Lippebahn vorgesehen. Für den zum kommunalen Aufgabenträgerbereich gehörenden ÖPNV entstehen Synergieeffekte, da eine derart häufig verkehrende Eisenbahnverbindung die in den ersten Kapiteln skizzierten Vorstellungen zur Bedienungsqualität erfüllt und zusätzlich notwendige „Lückenbüßerlinien“ im Busnetz entbehrlich macht.

Die Umsetzung des Bielefelder Nahverkehrsbahnkonzeptes, wie sie im Rahmen des GVEP angeregt wurde, ist durchaus möglich und sollte bei der vorbereitenden Planung und der Umsetzung des Grobkonzeptes 2002 zum Schienenpersonennahverkehr berücksichtigt werden. Der betriebliche Mehraufwand für dieses Konzept einer Nahverkehrsbahn besteht gegenüber dem im Grobkonzept fixierten Ziel letztendlich im Einsatz von zwei bis drei zusätzlichen Leichttriebwagen, die für eine Taktverdichtung zwischen Bielefeld und Oerlinghausen benötigt werden.

¹⁹ IBV Hüsler, Nahverkehrsplan SPNV für den Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe, S. 112

6.2 Das Liniennetzkonzept Bielefeld 2002

Bevor in diesem Abschnitt die einzelnen Maßnahmenpakete des Liniennetzkonzeptes beschrieben werden, sollen die Grundzüge der Linienstruktur vorab skizziert werden.

Die Bielefelder Stadtbahn bleibt in ihrer Grundstruktur des Liniennetzes erhalten und ist im Nahverkehrsplan mit vier Erweiterungen vertreten. Neben dem Stadtbahnprojekt zur Universität, aus dem sehr starke Auswirkungen auf das übrige Bielefelder Netz resultieren, stehen drei kleinere Erweiterungen nach Theesen, in Sieker und in Stieghorst. In den Vorschlägen zur Gestaltung des ergänzenden Busnetzes wird darauf geachtet, daß bei Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecken jeweils Buslinien um identische Abschnitte verkürzt werden können. Abgesehen von der Verlagerung der Verknüpfungspunkte werden so ständige Änderungen in der Liniennetzstruktur vermieden. Bis zur Inbetriebnahme der Stadtbahn nach Heepen, mit der wiederum ein großer Einschnitt in die Linienkonzeption zu erwarten ist, kann somit eine mittelfristig stabile Struktur erreicht werden.

Für die hier angesprochene Stadtbahn nach Heepen ist mit einer Inbetriebnahme nicht innerhalb des Zeitraumes dieses Nahverkehrsplanes zu rechnen. Deshalb wird eine darauf ausgerichtete Liniennetzkonzeption den folgenden Nahverkehrsplänen vorbehalten bleiben. Mit den im voraus anfallenden Planungs- und Baukosten ist dieses Projekt hier berücksichtigt. Gleiches gilt für den im GVEP ebenfalls befürworteten Ausbau zwischen Stieghorst und Hillegossen.

Leitgedanke für die Neuausrichtung der aus Heepen kommenden Buslinien ist die abwechselnde Führung nach Werther und Quelle bzw. Steinhagen. Dadurch wird auch nach Inbetriebnahme der Stadtbahn zum Lohmannshof eine ausreichende Bedienung des Bereiches Franziskus-Hospital sichergestellt. Richtung Werther werden diese Verkehre mit der Regionalbuslinie vom Hauptbahnhof nach Borgholzhausen überlagert.

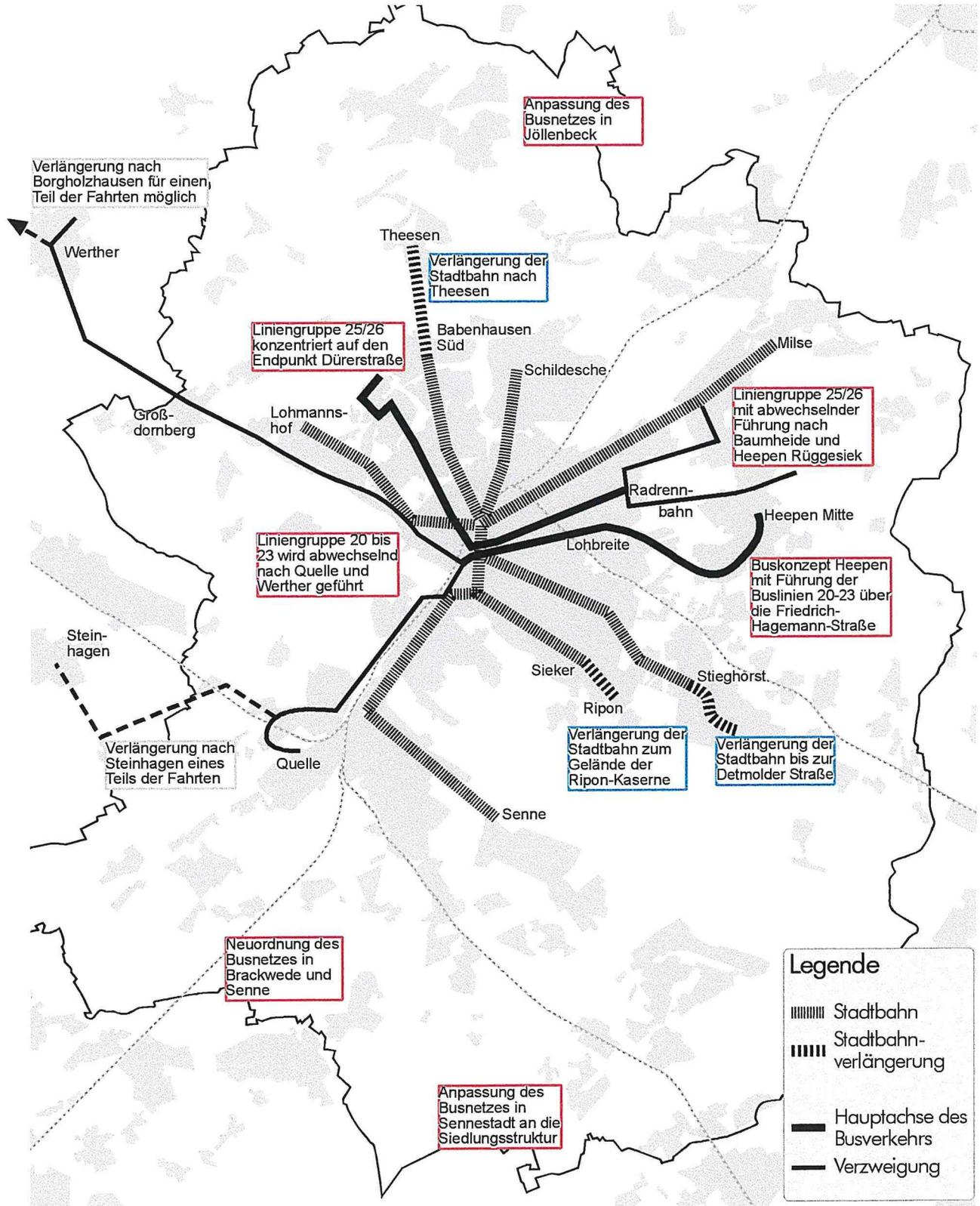
Kennzeichnend für das Linienkonzept des Nahverkehrsplanes Bielefeld ist das bereits in den Ausführungen zur Analyse hervorgehobene Bestreben, die Beziehung in die Umlandgemeinden zu stärken. Aus diesen Gründen werden besonders für die bereits genannten Bereiche Werther und Steinhagen sowie für den Netzschluß nach Schloß Holte durch Abstimmung von Regional- und Stadtbusverkehren neue Vorschläge unterbreitet.

Ein weiterer Leitgedanke für eine Neuordnung im Stadtbusnetz ist zudem der Abbau von Parallelleistungen zur Stadtbahn z.B. im Abschnitt Jahnplatz – Hauptbahnhof und auf der Strecke zwischen Brackwede und der Innenstadt und von übermäßigen Linienbündelungen im Busbereich wie z.B. zwischen der Innenstadt und der Lohbreite.

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Karte 32

Konzept 2002; Linienkonzept
 Grundschemata der Neuordnung der
 Hauptverkehrsachsen



Gleiches gilt für die Parallelverkehre zwischen Bus und Eisenbahn. Dabei ist aufgrund der größeren Haltepunktabstände bei der Eisenbahn allerdings jedesmal sehr genau abzuwägen, inwieweit die Attraktivität für die Fahrgäste verändert wird.

6.2.1 Paket 1 Stadtbahn Bielefeld

Drei Erweiterungen des Bielefelder Stadtbahnnetzes sind Bestandteil des Nahverkehrsplanes 1997-2002:

Die Stadtbahnlinie zur Universität und zum Lohmannshof stellt mit ca. 55% der hier aufgenommenen neuen Betriebsleistungen das bei weitem größte Einzelprojekt dieses Nahverkehrsplanes dar.

Nach ausführlicher und langjähriger Diskussion über die Trassenführung und die Haltestellenlage an der Universität ist das Planfeststellungsverfahren auch für den letzten Teilabschnitt eingeleitet worden, während sich der Streckenabschnitt bis zur Voltmannstraße bereits im Bau befindet.

Damit wird das Bielefelder Schienennahverkehrsnetz um eine lange geplante und den Stadtverkehr, insbesondere die überlastete Stapenhorststraße, wesentlich entlastende Verbindung in den bevölkerungsreichen Westteil der Stadt ergänzt. Im direkten Einzugsbereich der Haltestellen (300 Meter-Radius) wohnen ca. 11.000 Einwohner, an der Universität und drei Standorten der Fachhochschule sind ca. 20.000 Studenten eingeschrieben und ca. 2.500 Mitarbeiter beschäftigt. Die Linie endet im Ortsteil Lohmannshof in einem Stadtteilzentrum, das von der neuen Bebauung des Wohngebietes Hof Hallau flankiert wird. Die Oetkerhalle, ein Schulzentrum und das Almstadion sind in Zukunft ebenfalls an die Stadtbahn angebunden.

Zweitens ist im Nahverkehrsplan die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 über Babenhausen Süd nach Theesen aufgenommen worden.

Für die auf den 1996/97 erfolgten zweigleisigen Ausbau der Stadtbahn in der Jöllenbecker Straße aufbauende Verlängerung werden zur Zeit Trassenuntersuchungen unternommen. Dabei ist zwischen einem Trassenverlauf entlang der neuen bzw. der alten Jöllenbecker Straße abzuwägen. Hinsichtlich der Trassenführung der Stadtbahnverlängerung über Babenhausen Süd hinaus nach Theesen trifft der Nahverkehrsplan keine Festlegungen. Vom Standpunkt einer besseren Erschließung des Ortsteiles Gellershagen aus ist eine Linienführung über die Splittenbreite und die alte Jöllenbecker Straße zu favorisieren. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die zu querende Johannisbachau ist zur Zeit in Arbeit. Die genaue Lage des Endpunktes in Theesen ist ebenfalls noch zu klären. Dabei

ist vor dem Hintergrund möglicher Erweiterungen nach Jöllenbeck einem möglichst geringen Anteil provisorisch einzurichtender Haltestellen und Betriebsanlagen der Vorzug zu geben, um zukünftige Investitionen wirksamer werden zu lassen.

Drittes Projekt innerhalb des Maßnahmenpaketes Stadtbahn Bielefeld ist die **Verlängerung der Linie 2** über den Endpunkt Sieker hinaus bis zur Ripon Kaserne.

Mit dem fortgesetzten Abzug der alliierten Streitkräfte aus der Bundesrepublik stehen auch in Bielefeld zahlreiche Kasernenflächen für die zivile Nutzung zur Verfügung. Für das Gelände der Ripon-Kaserne zwischen Detmolder Straße und Lipper Hellweg ist vorgesehen, diese Fläche für Dienstleistungen, öffentliche Einrichtungen und Wohnbebauung zu nutzen. Beispielhaft für das Zusammenwirken von Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung bietet sich bei dieser Gelegenheit an, die Erschließung eines neuen Wohngebietes mit dem Ausbau der Stadtbahn in der Planung abzustimmen und den ÖPNV-Ausbau mit dem Städtebau gleichzeitig zu realisieren.

Vierte Erweiterung des Stadtbahnnetzes im Bielefeld ist die **Verlängerung der Linie 3** über den Endpunkt Stieghorst Zentrum hinaus bis nach Hillegossen an die Detmolder Straße.

Dieses Projekt war im Entwurf des Nahverkehrsplanes nur mit den Planungs- und Baukosten berücksichtigt. Der Rat der Stadt Bielefeld hat in seinem Entschluß diese Stadtbahnverlängerung in das Maßnahmenpaket Stadtbahn mit eingereiht. Mit der Verlängerung nach Hillegossen sind verbesserte Gestaltungsmöglichkeiten bei der Busverknüpfung in Richtung Lipper Hellweg/Ubbedissen und Wrachtrup/Sennestadt verbunden. Eine besondere Chance besteht in der Anlage von P+R-Anlagen für Einpendler aus Lippe, die dann eine sehr attraktive Umstiegssituation vorfinden werden.

6.2.2 Paket 2 Bielefelder Westen

Das Maßnahmenpaket zur Anpassung des Busnetzes im Bielefelder Westen an die neue Stadtbahn zum Lohmannshof ist vor allem durch die bereits beschriebene Neuordnung der von Heepen kommenden Hauptbuslinien gekennzeichnet.

Von den bisher über die Stapenhorststraße verkehrenden Linien 20 bis 23 bleibt allein die jetzt neu als Linie 22 bezeichnete Busverbindung Heepen – Jahnplatz – Dornberg Voßheide – Werther in diesem Raum erhalten. Diese

Linie wird mit der Regionalbuslinie 62 Hauptbahnhof – Jahnplatz – Werther – Borgholzhausen überlagert. Der Netzschluß nach Werther kann damit wesentlich verbessert werden.

Die zweite Hauptbusachse in Bielefeld mit den gebündelten Linien 25 und 26 wird im Westen aufgrund der nach Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie 4 geringen Verflechtungen mit der Universität vollständig auf das Wohngebiet Dürerstraße konzentriert.

Die Erschließung des Bereiches der inneren Werther Straße (oberhalb des Franziskus-Hospitals) übernimmt eine Quartiersbuslinie, die ihren Endpunkt am dortigen Stadtteilzentrum Siegfriedplatz findet. Die Linie ist mit der im Paket 3 beschriebenen Quartiersbuslinie zum Baderbach verknüpft und wird als Linie 29 bezeichnet.

Im Bereich der Apfelstraße und des Horstheider Weges entfallen die Leistungen der Linie 58, da die Verbindung nach Werther von den Linien 22/62 übernommen wird. Vom Jahnplatz kommend wird deshalb ein weiterer Quartierbus durch die August-Bebel-Straße zur Sudbrackstraße über die Siedlung Hohes Feld nach Schildesche geführt. Dieser ist mit dem Linienabschnitt aus der Siedlung Schildhof verknüpft und wird als Buslinie 27 bezeichnet. Eine Verlängerung bis zum Naherholungsgebiet Obersee, eventuell auf Spitzenzeiten des Freizeitverkehrs beschränkt, sollte bei der Detailplanung wieder aufgegriffen werden. Eine konkrete Ausgestaltung der Verlängerung sollte aufgrund der problematischen Einbindung einer notwendigen Wendemöglichkeit im Rahmen der Detailplanung untersucht werden.

Das Busnetz in Dornberg ist wesentlich von der Inbetriebnahme der Universitätslinie betroffen: Die Dornberger Rundfahrt wird aufgehoben und in eine südliche und eine nördliche Linie getrennt. Diese wird vom Lohmannshof über Großdornberg und Schröttinghausen bzw. der Babenhauser Straße zum Anschluß an die Stadtbahnlinie 3 geführt. Durch Überlagerung entstehen so bessere Bedienungsqualitäten zwischen Dornberg Voßheide und Lohmannshof sowie zwischen Babenhausen und der Stadtbahnstrecke Innenstadt - Theesen. Die Buslinien 57/157 sollen durch den Schürmannshof geführt werden.

Ferner ist im Rahmen des Nahverkehrsplanes eine veränderte Linienführung zur besseren Erschließung des Twellbachtals untersucht worden. Dafür sollte die Buslinie 24 von Hoberge-Uerentrup kommend durch das Twellbachtal zum Stadtbahnendpunkt Lohmannshof geführt werden. Kirchdornberg wurde im Entwurf ebenfalls von dort aus durch eine gesonderte Linie über Großdornberg erschlossen. Im Rahmen der

Beteiligung der Bezirksvertretung wurde von dieser Linienführung Abstand genommen. Die Linie 24 wird von Hoberge aus über das Twellbachtal nach Großdornberg und anschließend nach Kirchdornberg geführt. Im Bereich der heutigen Haltestelle Auf dem Kley wird eine Wendemöglichkeit benötigt. Für die Haltestellen Wiesengrund und Krebsbachtal sei auf die in dem Paket 12 Alternative Bedienungsformen auf Seite 115 angegebenen Möglichkeiten verwiesen. Mit in diesem Paket ist die veränderte Linienführung der Buslinie 24 im östlichen Abschnitt zu berücksichtigen. Hier wird anstelle des bisherigen Endpunktes Sieker die neue Verknüpfungshaltestelle auf dem Gelände der Ripon-Kaserne bedient. Zwischen dem Verknüpfungspunkt Lutherkirche und der Endhaltestelle ist eine neue Linienführung über Schweriner, Stralsunder und Wismarer Straße vorgesehen, die Anregungen aus der Bevölkerung nach Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie 3 nach Stieghorst entgegenkommt.

Die Linie 31 Universität – Schildesche – Deciusstraße gehört zu diesem Maßnahmenpaket, bleibt allerdings von Neuordnungen unberührt. Hier ist lediglich die Linienführung an den noch zu bestimmenden Verknüpfungspunkt aller Buslinien mit der verlängerten Stadtbahn nach Theesen anzupassen.

6.2.3 Paket 3 Heepen

In das Linienkonzept ist die „Südvariante“ des Buskonzeptes Heepen mit der Führung der Buslinien 20-23 (neu 21-23) von der Lohbreite über Brückenstraße, Friedrich-Hagemann-Straße und Heepen Süd nach Heepen Mitte eingeflossen. Diese Neuordnung wird nach Aufhebung des „Heeper Kreisels“ notwendig werden. Heepen ist dann über die Linie 21 mit Quelle Kupferheide, über die Linie 22 mit Großdornberg/Werther und über die Linie 23 mit Quelle/Steinhagen verknüpft. Einzelne Fahrten enden am Jahnplatz und werden der Linie 21 zugeordnet.

Für die Entwicklung der Betriebsleistungen innerhalb diese Paketes entscheidend ist vor allem die Verlängerung der bisher an der Bernhard-Kramer-Straße endenden Buslinie 26 über die Bleichstraße hinaus zur Radrennbahn und weiter zum Tieplatz und zur Neubausiedlung Rüggesiek in Heepen.

Die Buslinie 28 kann mit der neuen Linienführung der Linien 21 – 23 entfallen.

Die Buslinie 33 erfährt an drei Punkten eine geänderte Linienführung: Zum ersten wird sie auf den neuen Stadtbahnendpunkt an der Ripon-Kaserne ausgerichtet (Sieker ersetzend) und zum zweiten entfällt die Stichfahrt in Oldentrup, da von der Lüneburger Straße zur Hillegosser Straße eine

Busschleuse eingerichtet werden soll. In Heepen wird sie versetzt zu den Linien 21-23 über das Heeperholz und die Potsdamer Straße zum Ortskern geführt.

Die Linie 29 erhält im östlichen Abschnitt neue Aufgabenzuweisungen: Abgesehen vom Wohngebiet Baderbach wird sie neben den Regionalbuslinien für die Erschließung des Abschnittes der Heeper Straße zwischen Radrennbahn und Lohbreite zuständig sein. Von da aus ist zur besseren Erschließung ein Linienweg über Otto-Brenner-Straße, Spindelstraße und Oststraße zurück zur Heeper Straße vorgesehen. Die verkehrlich vielfach schwierige Situation erfordert wegen der engen Straßen die Umstellung zu einer Quartiersbuslinie mit kleineren Fahrzeugen.

Die Regionalbuslinien 350 und 351 nach Bad Salzuflen und Leopoldshöhe Markt erfahren nach erfolgter Aufnahme des Verkehrs auf der Heeper Osttangente keine weiteren Änderungen, sollen aber in der Innenstadt Richtung Hauptbahnhof auch über die zentrale Haltestelle Jahnplatz geführt werden.

Außerhalb des Maßnahmenpaketes stehende Anregungen:

Im Rahmen der Neuordnung des Busnetzes anlässlich der bevorstehenden Aufhebung des „Heeper Kreisels“ ist aus den Reihen der Bezirksvertretung der Wunsch nach einer Verlängerung der Buslinie 26 über den Rüggesiek hinaus nach Heepen Süd artikuliert worden. Über den bereits vorgesehenen 10-Minuten-Takt zwischen Heepen Süd und Heepen Mitte (Hassebrock) hinaus, wie er mit den Linien 21-23 realisiert werden soll, ist weder aus dem Fahrgastaufkommen noch aus den Leitvorstellungen des GVEP heraus eine weitere Verdichtung zu begründen. Den zusätzlichen zu erwartenden Betriebskosten in Höhe von 0,4 bis 0,5 Mio. DM sind in diesem Falle kaum zusätzliche Einnahmen gegenüberzustellen.

6.2.4 Paket 4 Bielefelder Norden

Die Neuordnung des Busnetzes in Jöllenbeck ist vor allem durch die Anpassung an den Stadtbahnanschluß in Theesen gekennzeichnet. Alle bisher nach Schildesche und Babenhausen Süd verkehrenden Stadtbuslinien von Jöllenbeck-Oberlohmannshof und die Regionalbuslinien aus Spenge und Enger werden allein an die Stadtbahn in Theesen angebunden. In einem geringeren Takt sollten einzelne Fahrten der Linien 55,56 und 354 von dort bis Schildesche verlängert werden. Ebenso ist ein Teil der Fahrten über die Heidsiekerheide zu führen.

Die verbleibende Verbindung von Schildesche über Vilsendorf wird als neue Stadtbuslinie (hier als 155 bezeichnet) in den Jöllenbecker Westen geführt und bis Vilsendorf mit der Linie 51 gebündelt, um das Fahrtenangebot für Vilsendorf zu verstärken.

Die Linie 51 Schildesche – Brake – Milse – Altenhagen – Heepen erfährt im Westabschnitt eine Routenänderung und wird über Vilsendorf und die Straße Blackenfeld nach Brake geführt. Die Erschließung der Siedlung Grafenheide übernimmt die Buslinie 101.

Die Buslinie 352 bleibt in ihrer Linienführung auf Bielefelder Stadtgebiet unbeeinflusst, sollte aber auf Herforder Stadtgebiet konsequent mit der entsprechenden Stadtbuslinie des VMR nach Elverdissen verzahnt sein.

6.2.5 Paket 5 Stieghorst

Dieses Maßnahmenpaket ist wesentlich durch die Anpassung des Busnetzes an den Stadtbahnanschluß an der Ripon-Kaserne geprägt. Die Buslinien 32 und 35 über den Lipper Hellweg werden bis zum neuen Stadtbahnendpunkt zurückgezogen.

Die Buslinien 38 und 138 werden weiterhin in Überlagerung die Ortsteile Hillegossen und Ubbedissen an das Stadtbahnnetz anschließen. Für Oerlinghausen ändert sich das Netz insofern, als daß die Stadt wieder direkt an die Stadtbahnlinie 3 angeschlossen wird. Die bisherige Umsteigeverbindung über Oerlinghausen Bahnhof entfällt dafür. Mit dem Beschluß des Rates zur Aufnahme der Stadtbahnverlängerung über Stieghorst Zentrum hinaus nach Hillegossen Detmolder Straße in das Netzkonzept ist eine abschnittsweise Einstellung der Buslinien 38/138 zwischen Stieghorst und Breslauer Straße verbunden.

Mit zu diesem Maßnahmenpaket gehören die in der Linienführung unveränderten Buslinien 369 und die Buslinie 131, die Gewerbegebiete in der Nähe des Ostrings erschließt.

Außerhalb des Maßnahmenpaketes stehende Anregungen:

Für den Ortsteil Frordissen (nördlich des Eisenbahnhaltepunktes Ubbedissen) ist von der Bezirksvertretung Stieghorst eine verbesserte Erschließung eingefordert worden. Da nach den Analysen des Nahverkehrsplanes dieses Gebiet im Einzugsbereich der Eisenbahnstrecke liegt, werden die dazu ausgearbeiteten Anregungen außerhalb des Nahverkehrsplan geführt. Die Planungen konzentrieren sich hier auf die Einrichtung einer Taxibuslinie, die an die Buslinie 138 in Ubbedissen

anschließt. Die Übernahme der ungedeckten Betriebskosten ist bislang allerdings ungeklärt. Zur Frage der Bedienung derartiger Wohngebiete sei auf das neu hinzugekommene Paket 12 „Alternative Bedienungsformen“ verwiesen.

Ähnlich zu bewerten ist die Situation am Wohnstift Salzburg, das trotz seiner Nähe zur im 10-Minuten-Takt bedienten Stadtbahnhaltestelle Gesamtschule Stieghorst zur Zeit im Stundentakt durch die Linie 30 bedient wird. Aufgrund der Kriterien zur räumlichen Erschließung ist hier, gerade im Vergleich mit ähnlichen Situationen im Stadtgebiet, ein Weiterbetrieb nicht zu rechtfertigen. Eine Umstellung auf eine Taxibuslinie ist hier eine denkbare Lösung für die weitere Zukunft. Ein Ausgleich verbleibender Unterdeckungen ist angesichts der schwachen Nutzerzahlen allerdings unvermeidlich. An dieser Stelle wird noch einmal auf die Bedeutung geeigneter Zuwegungen für die Stadtbahnhaltestellen hingewiesen.

6.2.6 Paket 6 Sennestadt

Hauptaufgabe der Neuordnung des Busnetzes in Sennestadt ist die verbesserte Erschließung der südlichen Stadtteile und ein neu aufzubauender Netzschluß in den Ortsteil Schloß Holte der Nachbargemeinde Schloß Holte-Stukenbrock.

Kernpunkt ist die Verlängerung der Buslinie 35 Sieker – Sennestadt über Heideblümchen bis zum Bahnhof in Schloß Holte. Sollte zukünftig ein neuer oder verlagerter Haltepunkt der Sennebahn in Sennestadt an der Bleicherfeldstraße eingerichtet werden, kann diese Linie auch Zubringeraufgaben für die Eisenbahn übernehmen. Notwendig ist für die Verlängerung der Buslinie 35 allerdings eine gestrecktere Linienführung in der Sennestadt, die sich an die der Buslinie 135 anlehnt. Dadurch lassen sich auch die Verbindungsqualitäten mit den nördlich des Teutoburger Waldes gelegenen Zielen sicherstellen.

Der Stadtteil Eckardtsheim wird über Sennestadt Bahnhof an die Sennestadt mit der neuen Buslinie 113 angebunden, dafür entfällt die bisherige Linie 114 im Ostabschnitt.

Die Buslinie 135 wird in der Sennestadt nicht mehr durch die Paderborner Straße, sondern über die Lämershagener Straße und die Vennhofallee geführt. Die Buslinie 346 sollte, wenn es die Umlaufzeiten zulassen, in Bereich Beckhof/Dalbke über die Gildemeisterstraße geführt werden.

Außerhalb des Maßnahmenpaketes stehende Anregungen:

Im Workshop zu Frauenbelangen im ÖPNV wurden auch die Querverbindungen zwischen den südlichen Ortsteilen Eckardtsheim,

Heideblümchen und Dalbke thematisiert. Dafür wurde eine vom Sennestädter Zentrum ausgehende Ringlinie als geeignet angesehen, die auch den Bahnhof Sennestadt in den Linienweg integrieren soll.

6.2.7 Paket 7 Brackwede/Senne

Im Zentrum dieses Maßnahmenpaketes steht die verbesserte Anbindung der Wohngebiete Buschkamp, Schillingshof und Okapiweg durch eine neue Linie 117 Senne – Schillingshof – Windelsbleiche – Brackwede Zentrum. Dafür entfällt die Buslinie 114, von Schülerfahrten nach Sennestadt abgesehen, ebenfalls im Westabschnitt. Diese neue Linienführung verbessert im Bereich Buschkamp die Erschließung, stellt neue umsteigefreie Verbindungen zwischen dem Schillingshof und der Vennkampsiedlung einerseits und den Bezirkszentren in Windelsbleiche und Brackwede andererseits sicher und verbessert nicht zuletzt wesentlich die Bedienungsqualität im Bereich Okapiweg. Eine Erschließung im Wohngebiet selber ist wegen der verkehrlichen Rahmenbedingungen nicht mehr möglich.

Die Linien 80, 83 und 94 sind vor allem durch die Kürzung des Linienweges auf die Streckenabschnitte südlich der Brackweder Hauptstraße betroffen. Die Einrichtung einer Betriebshaltestelle am Stadtring für die Gewährung der Wende- und Pausenzeiten ermöglicht die direkte Führung bis in das Brackweder Zentrum mit verbesserten Umsteigebedingungen zur Stadtbahn. Die bisher ungünstige Situation im Umstieg an der Haltestelle Brackwede Kirche kann damit entschärft werden.

Eine Weiterführung bis zum Bahnhof Brackwede wurde aufgrund der mit dem ITF verbundenen Abwertung dieses Verknüpfungspunktes nicht weiterverfolgt. Nach einer städtebaulichen Umgestaltung des Bahnhofsbereiches in Brackwede und einer Stärkung des Verkehrswertes des Eisenbahnhaltes sollte diese Idee wieder aufgenommen werden.

Für die Linie 80 ist eine Verbesserung der Erschließung im Siedlungsgebiet Windflöte durch eine Führung über Nelkenweg und Lippstädter Straße möglich. Dieser Vorschlag entspricht darüberhinaus Anregungen aus dem dortigen Workshop zu Frauenbelangen im ÖPNV.

6.2.8 Paket 8 Brackwede/Ummeln

Im Entwurf des Nahverkehrsplan Bielefeld war vorgesehen, Ummeln allein über die Siedlung Südwestfeld an Brackwede Zentrum anzubinden. Dafür sollten die bisherigen Linien 118 und 119 in diesem Bereich zusammengefaßt werden.

Die Einführung der im Paket 7 beschriebenen Linie 117 ermöglicht eine direktere Linienführung der neu als 119 bezeichneten Linie ohne Fahrt über die Fabrikstraße. Anstelle zum Endpunkt Sieker wird die Linie 118 über Osningstraße, Detmolder Straße und neue Zufahrtswege zum Endpunkt der Stadtbahn auf dem Gelände der Ripon-Kaserne geführt. Damit ist sowohl ein Umstieg in Sieker Richtung Innenstadt, wie auch an der Ripon-Kaserne Richtung Stieghorst (Linie 33) möglich.

Mit dem ursprünglich geplanten Wegfall der Linie 118 auf dem bisherigen Linienweg im Brackweder Süden war das Erfordernis eines Betriebes der Linie 123 („Quirkendörper“) auch während der morgendlichen Hauptverkehrszeit und an Sonntagen verbunden. Aus der Diskussion im Stadtbezirk hat sich ergeben, daß die Linie 118 beibehalten wird. Die Linie 119 wird über das Südwestfeld hinaus bis Ummeln verlängert und mit der Linie 118 betrieblich verbunden.

Die Linienführung der Linien 87 und 95 von Ummeln aus Richtung Brackwede Bahnhof – Innenstadt wurde ebenfalls einer Neubewertung unterzogen. Anstelle einer Bündelung auf einen Linienweg nur über Niederummeln wird nun festgehalten, daß Ummeln in einen gemeinsamen Linienweg der bisherigen Linien 87 und 95 eingebunden wird. Der gemeinsame Linienweg sollte auf jeden Fall die Strecke über Ummelner Straße, Kasseler Straße, Umlostraße und die Brockhagener Straße im Bereich der Heidekamp-Siedlung umfassen. Der Linienweg sollte in Brackwede mindestens stündlich über die Gütersloher Straße geführt werden. Eine mögliche Verkürzung dieser Buslinie auf den Abschnitt Gütersloh – Brackwede Bahnhof wurde untersucht und wegen mangelnder Aufstellmöglichkeiten am Verknüpfungspunkt und eines gering eingeschätzten Fahrgastnutzens nicht weiterverfolgt. Auf die Vorteile der direkten Verbindung wurde auch ausdrücklich im Ummelner Workshop zu Frauenbelangen im ÖPNV hingewiesen.

Außerhalb des Maßnahmenpaketes stehende Anregungen:

Im Workshop zu Frauenbelangen im ÖPNV in Quelle wurde der Wunsch nach einer Querverbindung zwischen Ummeln und Steinhagen geäußert. Für eine derartige Relation sind die Rahmenbedingungen (Betriebskosten und mögliches Fahrgastpotential) noch zu untersuchen. In der weiteren Konzeption ist diese Verbindung noch nicht aufgenommen worden.

6.2.9 Paket 9 Quelle/Gadderbaum

Ein ebenfalls wesentlich von der Neuordnung des Busnetzes nach Inbetriebnahme der Universitätsstadtbahn betroffener Ortsteil ist Quelle, da

die bisherigen Leistungen der Linie 29 von der Hälfte der Fahrten der Hauptbusachse aus Heepen übernommen werden. Diese Route ist hier als Linie 21 gekennzeichnet, während für die nach Steinhagen Mitte weitergeführten Fahrten die Liniennummer 23 verwendet wird. Die Leistungen der Regionalbuslinien 48, 82 und 88 gehen in die Linie 23 über.

Die Linie 116 wird weiterhin bis zum Jahnplatz geführt und nicht, wie im Entwurf des Nahverkehrsplans vorgesehen am Verknüpfungspunkt Bethel gebrochen. Sie wird im Stadtbezirk Brackwede bis in den Bereich der Queller Buschkamp-Siedlung verlängert. Die weitere ebenfalls im Entwurf skizzierte Verlängerung bis nach Steinhagen entfällt, falls sie nicht explizit vom Kreis Gütersloh gefordert und finanziert wird.

Zu diesem Paket gehören auch die bislang von der Linie 116 gefahrenen Leistungen im Schildhof und der Bethelbus (Linie 122). Die Erschließung des Schildhofes übernimmt der Südast der von Schildesche kommenden Quartiersbuslinie 27. Der Einsatz von kleineren und wendigeren Fahrzeugen ermöglicht hier eine verbesserte Erschließung im Wohngebiet.

6.2.10 Paket 10 Schnellbus

Als Anregung aus dem GVEP wurde die Einführung einer Schnellbusverbindung zwischen den Stadtbezirken Sennestadt, Stieghorst und Heepen untersucht. Dabei wurde von einer Streckenführung über die Autobahn A2 im Abschnitt von Sennestadt bis Kreuz Bielefeld Zentrum ausgegangen. Ferner sind die Stadtbahnendstelle Stieghorst Zentrum und Oldentrup im Linienweg berücksichtigt worden.

6.2.11 Paket 11 Schwachverkehrszeit

Dieses Paket stellt insofern bereits den Übergang zu den Angebotskonzepten dar, als es wesentlich durch die Fahrtenhäufigkeit in seiner Qualität, aber auch seinen betriebswirtschaftlichen Konsequenzen bestimmt wird.

Durch das Liniennetzkonzept ist das Paket zur Schwachverkehrszeit insofern bestimmt, als daß nach Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie 4 Angebote auf der Linie 26 und auf dem Ostabschnitt Heepen – Jahnplatz der Hauptlinien 20 bis 23 vorhanden sein werden. Die bisherige Linie 221/222 wird dafür aufgehoben.

Zur besseren Erschließung der gerade in der abendlichen Schwachverkehrszeit unversorgten Gebiete ist vorgesehen, in diesen Bereichen flächendeckend ein Anruf-Sammel-Taxi-Angebot einzurichten. Dieses

entspricht auch Anregungen, die sich wie ein roter Faden durch alle Workshop-Ergebnisse zu Frauenbelangen im ÖPNV ziehen. Dort wurde wiederholt auf die Attraktivität dieses Angebotes hingewiesen.

6.2.12 Paket 12 Alternative Bedienungsformen

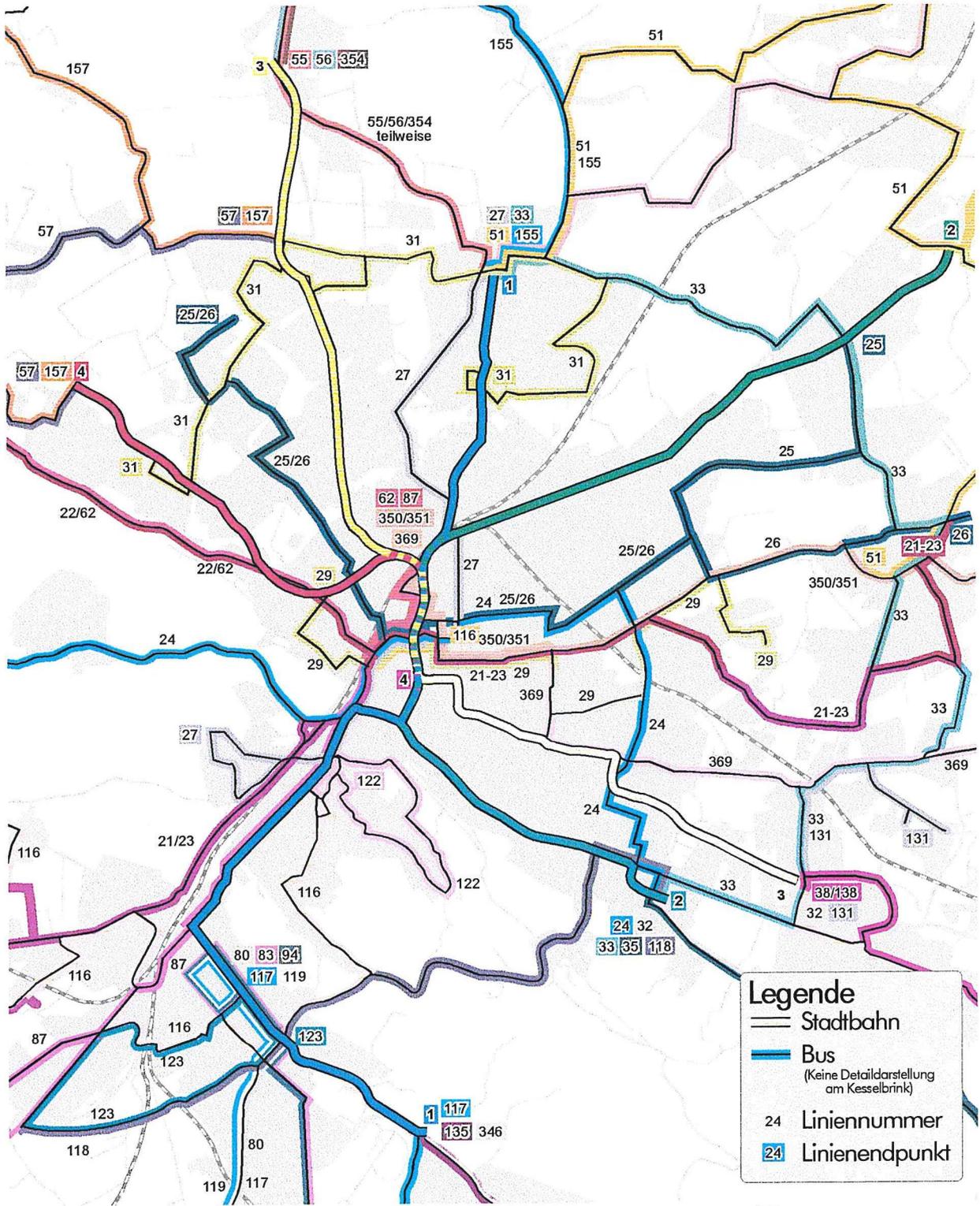
In den Nahverkehrsplan ist in der Phase der Diskussion in den Bezirksvertretungen die modellhafte Einführung alternativer Bedienungsformen eingefügt worden. Welche Stadtquartiere im Stadtgebiet für die verschiedenen Bedienungsformen ausgewählt werden, ist im Rahmen der Finanzierung und der Detailplanung zu klären. Entsprechend geeignete Gebiete sind in den Stadtbezirken Dornberg, Jöllenbeck, Stieghorst, Senne-stadt und Gadderbaum in der Diskussion zum Entwurf des Nahverkehrsplanes benannt worden.

Unter alternativen Bedienungsformen werden im Rahmen des Nahverkehrsplanes Bielefeld folgende drei Modelle verstanden:

- **Anruf-Linien-Taxi:**
Fahrten für die Haupt- und Normalverkehrszeit, d.h. Fahrten mit kleinen Fahrzeugen oder Taxen auf telefonische Bestellung oder Bestellung beim Fahrer des Anschlußbusses bzw. der Stadtbahn. Der allgemeine Tarif ist gültig, es wird ein fester Linienweg mit definierten Haltestellen abgefahren.
- **Tages – Anruf-Sammel-Taxi:**
AST für die Haupt- und Normalverkehrszeit, d.h. Fahrten mit Kleinbussen oder Taxen auf telefonische Bestellung oder Bestellung beim Fahrer des Anschlußbusses bzw. der Stadtbahn. Ein Komfortzuschlag wird erhoben; die Fahrten erfolgen bis vor die Haustür.
- **Nacht – Anruf-Sammel-Taxi:**
AST im Anschluß an das in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag betriebene Nachtbusnetz, d.h. Fahrten mit Kleinbussen oder Taxen auf telefonische Bestellung oder Bestellung beim Fahrer des Nachtbusses. Ein erhöhter Komfortzuschlag wird erhoben; die Fahrten erfolgen bis vor die Haustür.

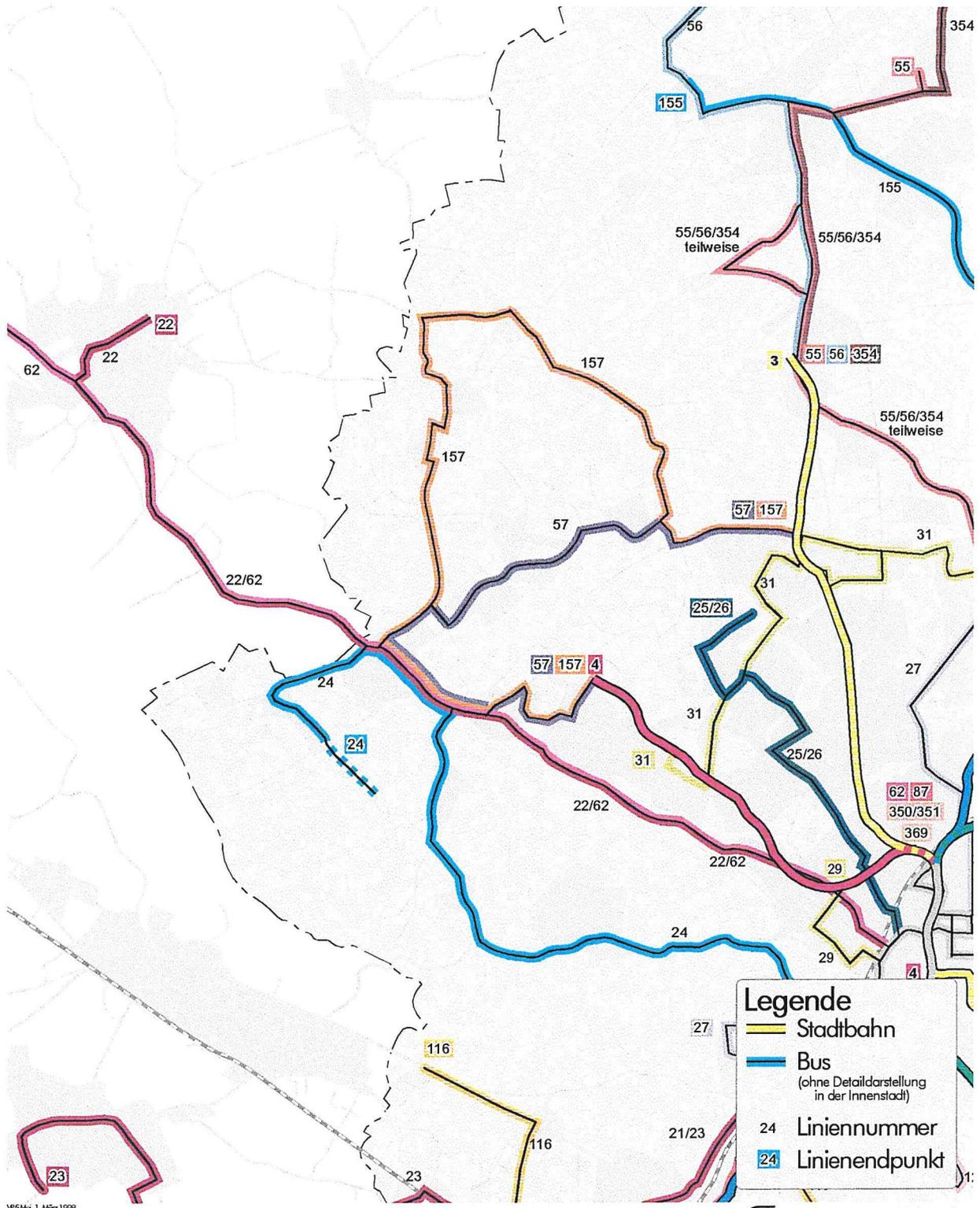
Im Anschluß an die folgenden geben Detailkarten einen Überblick über das Liniennetz.

Karte 33



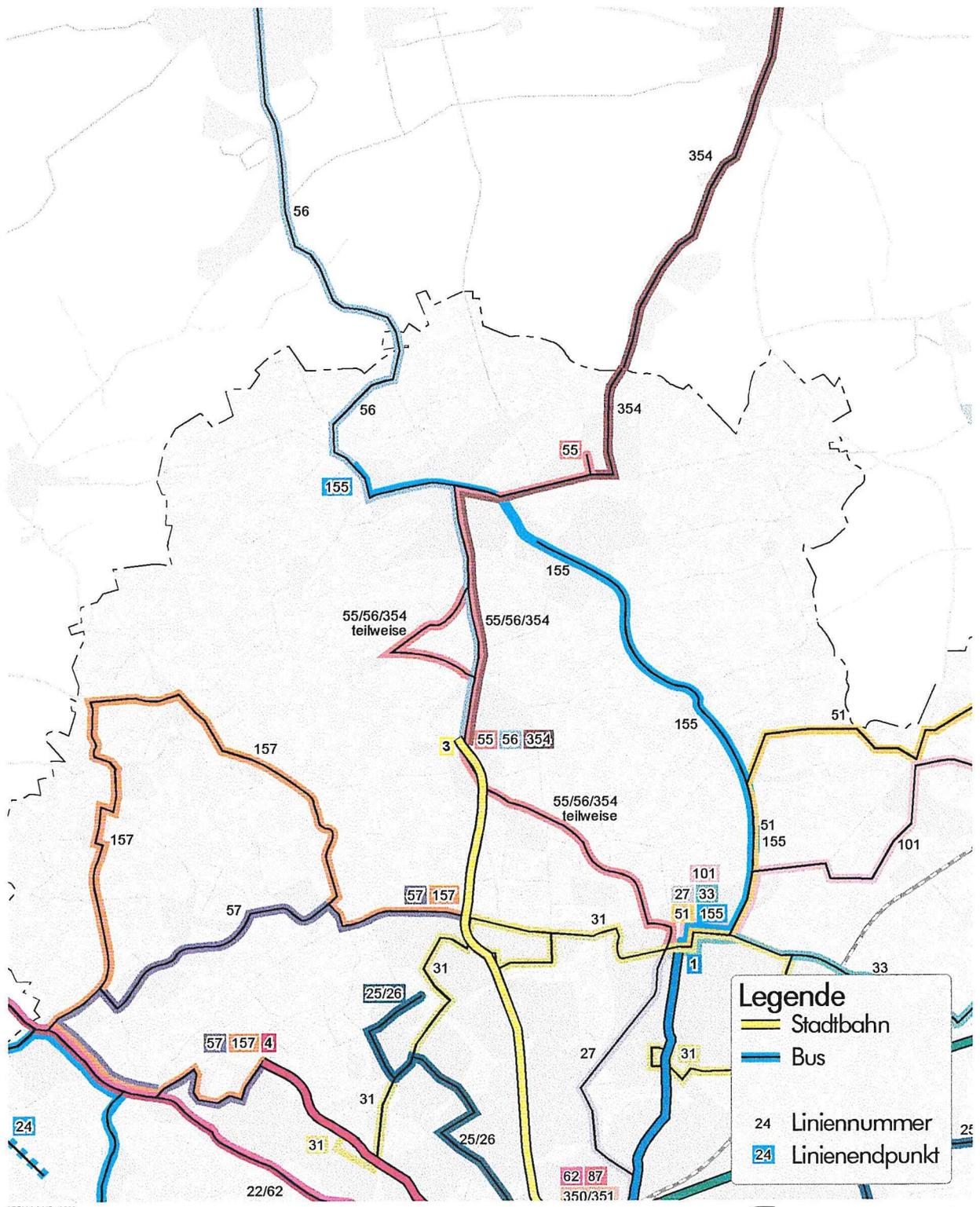
NPS-Nr. 1. März 1998
NVP-Liniennetz-Mittel-17
Papier 16856 / Foto 1576

Karte 34



VFSM 1. März 1998
NVP 34 Linien West.87

Karte 35

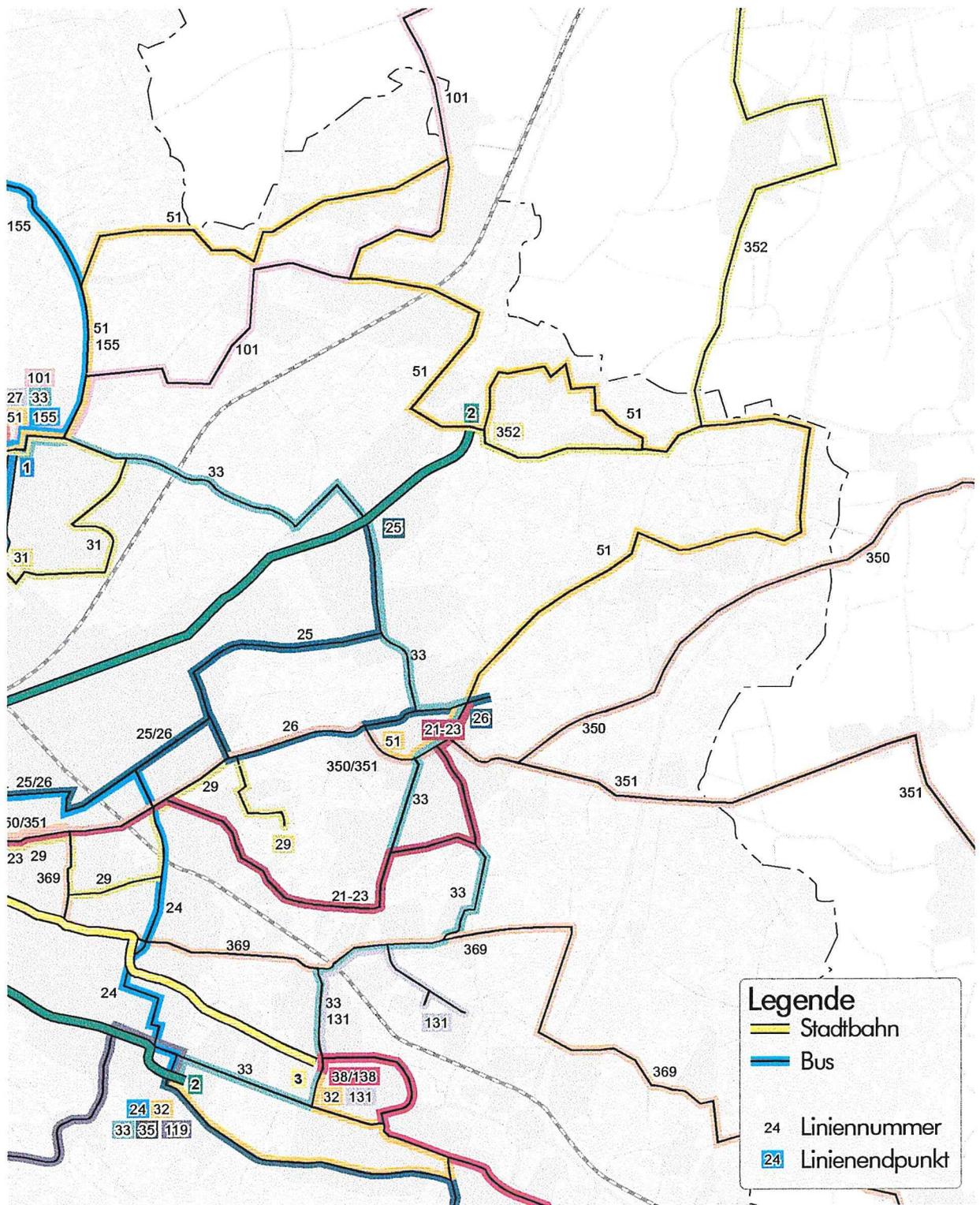


VfS/Mai 4. März 1998
NMP 35 Linien Nord 8/9

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

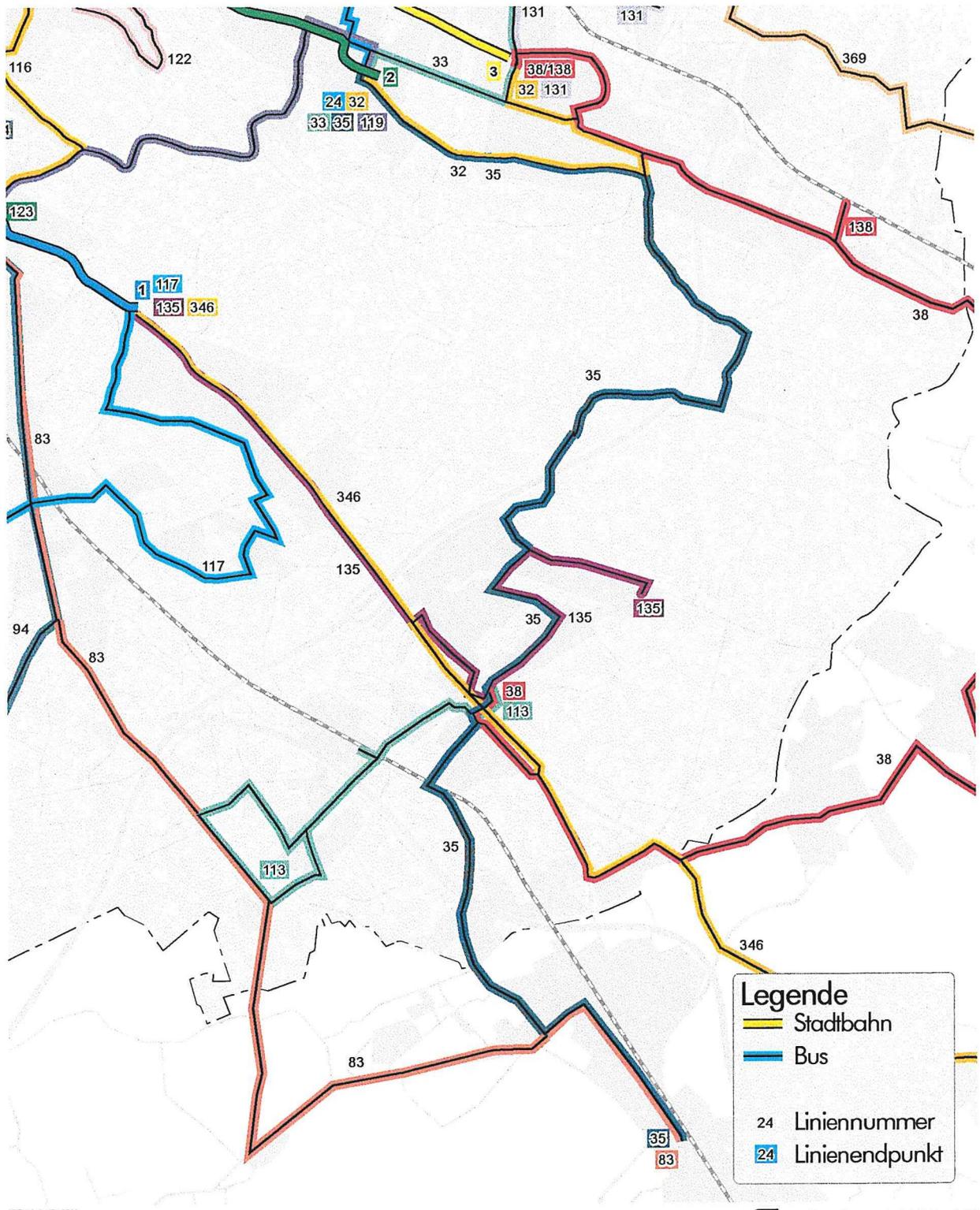
Konzept 2002; Linienkonzept
Detailkarte Nordost

Karte 36



VFS/Mi 13, August 1997
Bauplan H. Hagen, H. Z.
Papier 16006 / Folio 1/596

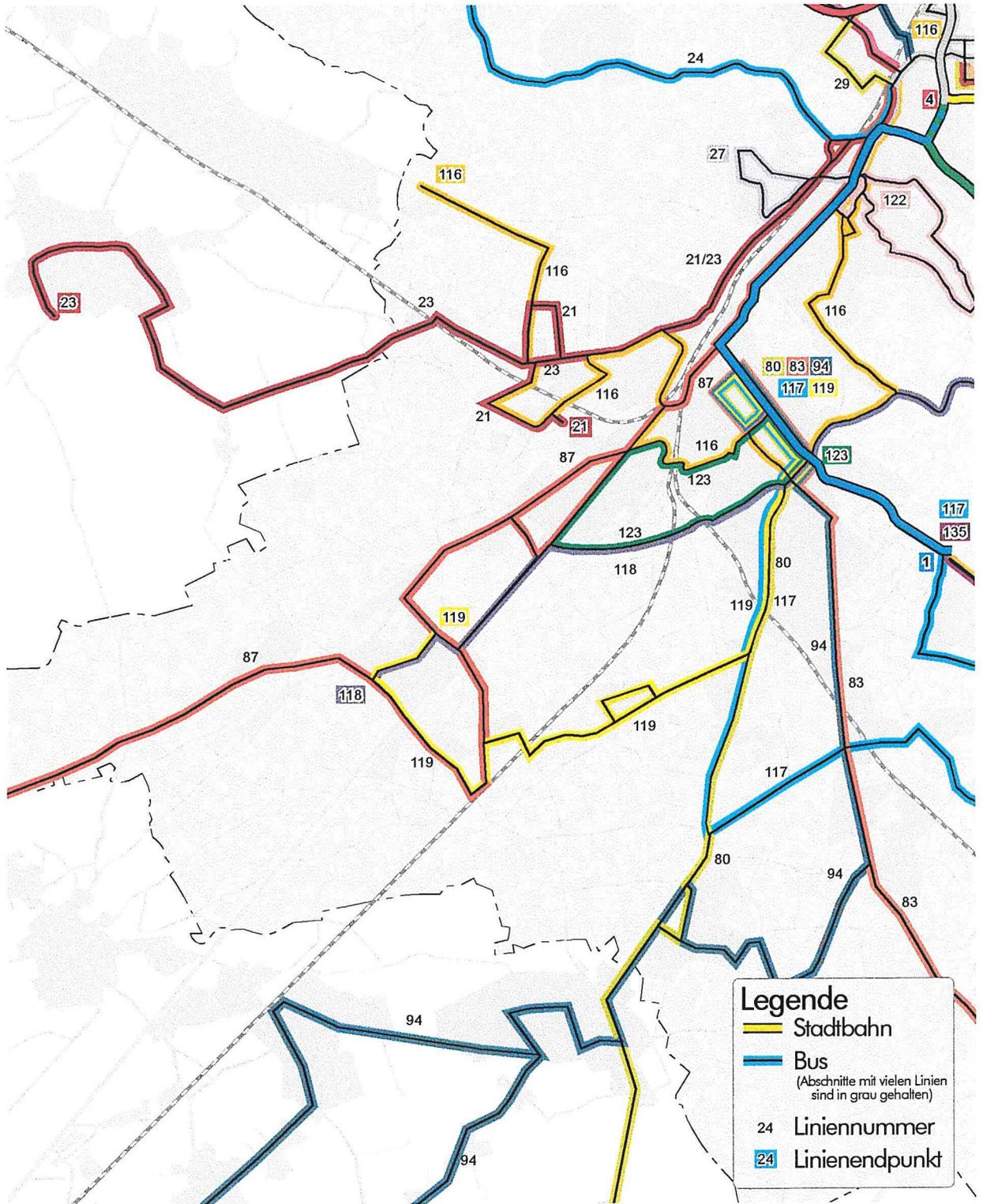
Karte 37



Legende

- Stadtbahn
- Bus
- 24 Liniennummer
- 24 Linienendpunkt

Karte 38



VPS/Mz 13. August 1997
NVP 38 Untz/Schwab/v

6.3 Angebotskonzepte zum Netzkonzept Bielefeld 2002

Dem Linienkonzept des Nahverkehrsplanes Bielefeld sind drei Angebotskonzepte zugeordnet, die sich in unterschiedlichen Bedienungshäufigkeiten unterscheiden:

- Das Angebotskonzept A orientiert sich an den Leitvorstellungen des GVEP (siehe Kapitel 2.3 Kriterienkatalog für die Angebotsqualität im ÖPNV)
- Das Angebotskonzept C orientiert sich in der Regel am heutigen Angebot oder als Minimalbedingung an der Hälfte der Leitvorstellung.
- Das Angebotskonzept B basiert auf den Leistungen des Angebotskonzeptes C, übernimmt aber in der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag die Angebotsqualitäten aus Konzept A.

6.3.1 Merkmale des Angebotskonzeptes A

Neben den im Überblick schon dargestellten Merkmalen soll hier noch einmal detaillierter auf die Bedienungsqualität im Angebotskonzept A hingewiesen werden. Die Angebotsveränderungen in der Schwachverkehrszeit sind in Kapitel 6.3.4 dargestellt.

Für die Stadtbahn ist das Angebotskonzept von zwei entscheidenden Verbesserungen geprägt: Zum einen ist für die Linien 1 und 3 ein auf die nachmittägliche Hauptverkehrszeit (15 bis 18 Uhr) ausgedehnter 5-Minuten-Takt eingearbeitet, zum anderen ist der 10-Minuten-Takt aller Linien samstags bis 20.30 Uhr ausgedehnt und ebenfalls an Sonntagen tagsüber als Grundtakt übernommen.

Im Busbereich ist dieses Angebotskonzept für viele Linien von einem ganztägigen 20-Minuten-Takt geprägt, so z.B. für die Linien 24, 32, 33 und auch 35. Dadurch entstehen im Bereich des Lipper Hellweges Überlagerungen zu einem 10-Minuten-Takt, der einen direkten Übergang von allen Stadtbahnfahrten ermöglicht. Dieselbe Taktstruktur entsteht ebenfalls durch Überlagerung zwischen Theesen und Jöllenbeck.

Wesentlichen Anteil an der Steigerung der Betriebskosten haben die vielen regionalen Linien, die den ganzen Tag über einen 30-Minuten-Takt aufweisen, wie es der Leitvorstellung des GVEP entspricht.

6.3.2 Merkmale des Angebotskonzeptes B

Im Stadtbahnbereich ist dieses Angebotskonzept aufgrund des hohen Ausgangsniveaus gegenüber dem heutigen Angebot unverändert. Die Ausdehnung der Kapazität in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit ist nicht berücksichtigt.

Im Busbereich gilt dagegen durchgängig die Aussage, daß in der Hauptverkehrszeit (montags bis freitags von 6 bis 8.30 Uhr und von 15 bis 18 Uhr) die Merkmale des Angebotskonzeptes A übernommen worden sind, ansonsten aber die Bedienungsqualitäten des Angebotskonzeptes C bestimmend sind.

6.3.3 Merkmale des Angebotskonzeptes C

Die Orientierung des Angebotskonzeptes C am heutigen Angebot oder als Minimalbedingung an der Hälfte der Leitvorstellung bedeutet für den Stadtbahnbereich, daß die Universitätslinie und die Erweiterungen nach Theesen und auf das Gelände der Ripon-Kaserne entsprechend dem heute für die Stadtbahnen typischen Fahrplanmuster betrieben werden. Dazu gehört der 10-Minuten-Grundtakt an Werktagen tagsüber und der 15-Minuten-Takt an Samstagnachmittagen und sonntags tagsüber.

Die Buslinien orientieren sich bei Verlängerungen oder Umlegungen vom Fahrtenangebot her an der heutigen Fahrtenhäufigkeit in den jeweiligen Bereichen. Für die Linie 54 nach Kirchdornberg und für die neuen Quartiersbuslinien 27 und 29 Schildesche – Jahnplatz – Schildhof und Baderbach – Jahnplatz – Siegfriedplatz ist ein Halbstundentakt vorgesehen, ähnliches gilt für die neue Buslinie 117 Senne – Schillingshof – Windelsbleiche - Brackwede. Für die Linie 113 in Sennestadt ist in der Hauptverkehrszeit ein Halbstundentakt und in der Normalverkehrszeit ein Stundentakt vorgesehen. Die Neuordnung der Buslinien 118 und 119 führt im Angebotskonzept C zu einem Fahrplanangebot, wie es heute auf diesen Linien vorzufinden ist, beschränkt sich aber in der Hauptverkehrszeit insgesamt auf die Bedienungsstandards der Linie 118.

6.3.4 Merkmale der Angebotskonzepte für die Schwachverkehrszeit

Für die Schwachverkehrszeit (abends und am Sonntagmorgen) sind getrennt davon ebenfalls drei Angebotskonzepte definiert:

- Das Angebotskonzept A bestimmt einen Grundtakt von 20 Minuten im Stadtbahnnetz und auf den Hauptbuslinien und ersetzt Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre wieder durch Linienfahrten. Bielefeld wird auch in der Schwachverkehrszeit von fast allen Linien des Tagesverkehrs mindestens im Stundentakt erschlossen.
- Das Angebotskonzept B orientiert sich an einem 15-Minuten-Takt auf den Stadtbahnlinien und auf der Hauptbuslinie nach Heepen, geht aber weiterhin in den Außenbereichen von einem Halbstundentakt aus. In den Bereichen, die heute in den Abendstunden nicht durch den ÖPNV erschlossen sind, wird flächendeckend ein Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr angeboten.
- im Konzept C entspricht der Linienverkehr dem heutigen Angebot. In den Bereichen, die heute in den Abendstunden nicht durch den ÖPNV erschlossen sind, wird flächendeckend ein Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr angeboten.

Im Regionalverkehr weicht das Angebotskonzept C allerdings von der Minimalbedingung der „halben Leitvorstellung“ ab, da sich die daraus resultierenden Betriebskosten sehr stark von der Ausgangslage unterscheiden würden. Erst die höheren Angebotsstufen stellen deshalb eine verbesserte und den Leitvorstellungen stärker entsprechende Bedienung auf den Linien in die Nachbarorte sicher.

Bei der Bewertung dieser Angebotskonzeptionen im Spätverkehr ist darauf zu achten, daß für viele Bielefelder Einwohner im Einzugsbereich der Stadtbahn und der Buslinie 21 Richtung Heepen das Angebotskonzept B die höherwertige Variante darstellt.

6.4 Betriebliche und wirtschaftliche Rahmendaten der Angebotskonzepte

Die im folgenden dargestellten Werte resultieren aus einer linienscharfen Aufnahme der betrieblichen Rahmendaten. Differenziert nach den in Abbildung 7 benannten Zeitschichten wurden dabei der Fahrzeugaufwand, die Jahreskilometerleistung und die Zahl der anfallenden Dienststunden aufgenommen. Für den Fahrzeugaufwand wurde der in der morgendlichen Hauptverkehrszeit notwendige Fahrzeugeinsatz angenommen.

Die über das Stadtgebiet hinausreichenden Linien wurden bis zu ihrer ersten zentralen Haltestelle außerhalb des Stadtgebietes berücksichtigt, da eine Kappung an der Stadtgrenze zu Fehlinterpretationen im Betriebsaufwand führen kann. Eine Buslinie würde im Zweifelsfall ja nicht bis zur Stadtgrenze, sondern nur bis zum letzten sinnvollen Endpunkt auf Bielefelder Stadtgebiet betrieben werden. Also sind beispielsweise die Linien nach Borgholzhausen und Werther beide bis Werther und die Verbindung nach Bünde mit dem Linienweg bis Enger betrachtet worden. In der folgenden Interpretation des zusätzlichen Mehraufwandes wird noch auf die Anteile der Nachbargemeinden hingewiesen.

Um den Mehraufwand gegenüber dem heutigen Zustand beziffern zu können, wurde das Angebot des Jahres 1997 ebenfalls modelliert und das Rechenmodell anschließend mit bekannten Jahreswerten abgeglichen. Die daraus abgeleiteten Betriebskosten berücksichtigen die festen Kosten für die Fahrzeuge pro Jahr, die von der Laufleistung abhängigen Kosten und die Personalkosten. Es wurden Werte für das Jahr 1997 angesetzt.

Wesentlich schwieriger als die Betriebskostenrechnung gestaltet sich die Einnahmenschätzung. Hier kann auf Erfahrungen bisheriger Entwicklungen im Stadtbahnsektor und bei Angebotsverbesserungen im Busbereich aufgebaut werden, wobei jedoch Margen angegeben werden müssen. Zudem sind bei größeren ÖPNV-Projekten in den ersten Jahren Anfangsverluste aufzufangen, da nicht alle potentiellen Kunden das Angebot vom ersten Tag an wahrnehmen. Gerade in einer möglichst frühzeitigen Potentialausschöpfung liegen die Aufgaben des Verkehrsmarketings.

Bevor auf die Rahmendaten, besonders des Angebotskonzeptes C detaillierter eingegangen wird, sollen im Überblick jeweils die zusätzlichen Kilometerleistungen (als mit der Fahrtenzahl direkt verbundenes Hauptmerkmal der Bedienungsqualität) und die monetären Auswirkungen beschrieben werden. Dafür werden die zusätzlichen Betriebskosten gegenüber der Ausgangslage 1997 dargestellt. Die Verlängerung der

Stadtbahn in Richtung Hillegossen kann dabei nicht berücksichtigt werden, da diese Entscheidung erst am Ende des politischen Entscheidungsprozesses in den Umsetzungshorizont des Nahverkehrsplan aufgenommen wurde.

Die Entwicklung der Betriebsleistung in km pro Jahr gestaltet sich wie folgt:

	Ausgangslage 1997	Angebots- konzept A	Angebots- konzept B	Angebots- konzept C
Stadtbahn	3,97	5,69 (+43%)	5,41 (+36%)	5,09 (+28%)
Bus	7,79	12,91 (+66%)	9,29 (+19%)	8,27 (+6%)
Gesamt	11,76	18,60 (+58%)	14,70 (+25%)	13,36 (+14%)

Abbildung 24: Entwicklung der Jahreskilometerleistung nach Angebotskonzepten (Angabe in Mio. km/a, mit Steigerung gegenüber 1997); ohne Stadtbahnverlängerung Hillegossen, Konzept C mit empfohlenen Netz.

Die zusätzlichen Betriebskosten, einschließlich der jährlichen Kosten zur Unterhaltung der Infrastruktur sowie der Pachtzahlungen von Verkehrsunternehmen für die von der Stadt Bielefeld errichtete Stadtbahninfrastruktur werden sich wie folgt entwickeln:

	Angebotskonzept A	Angebotskonzept B	Angebotskonzept C
Stadtbahn	+12,8	+11,7	+9,9
Bus	+23,0	+7,4	+1,4
Anruf-Sammel-/ Anruf-Linien- Taxi*	-0,2	+0,2	+0,3
Gesamt	+35,6	+19,3	+11,6

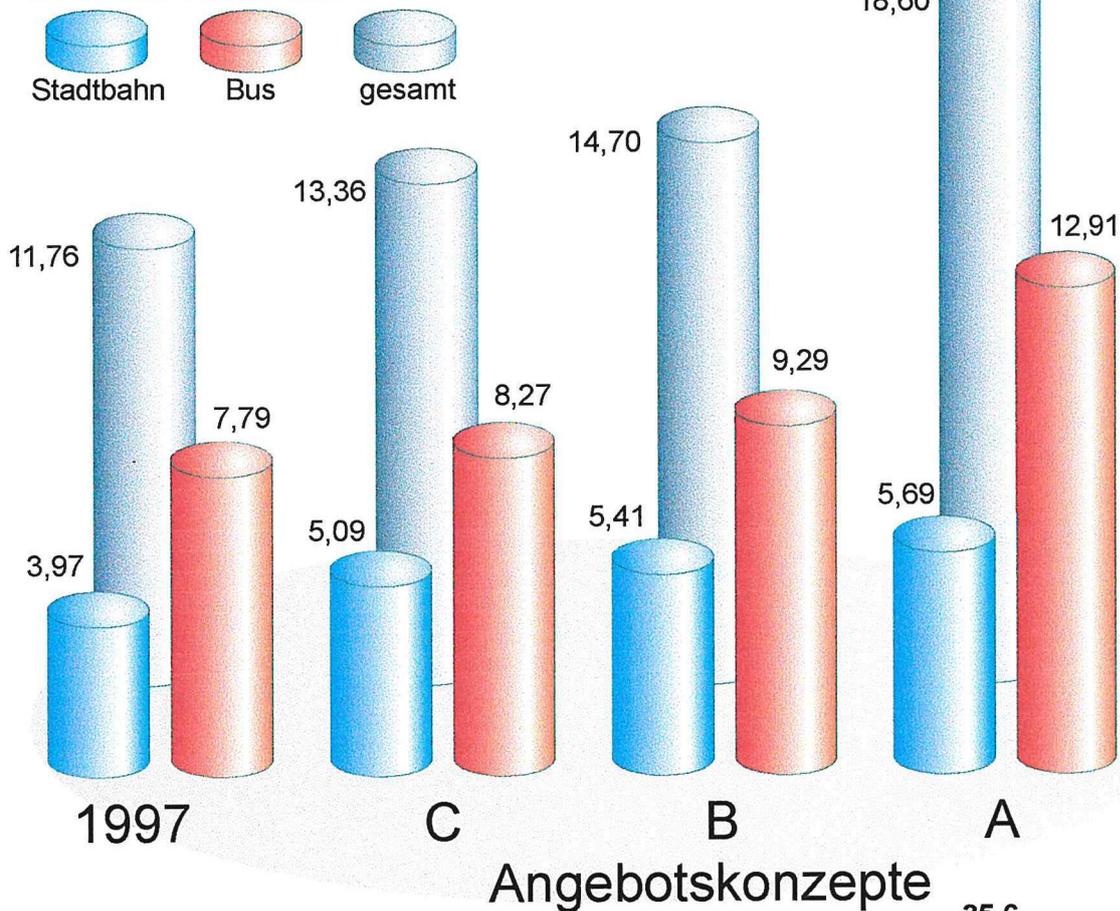
* Beim AST handelt es sich nicht um die Differenz der Betriebskosten, sondern um die Differenz des Zuschußbedarfs.

Abbildung 25: Entwicklung der zusätzlichen Betriebskosten nach Angebotskonzepten (Angaben in Mio. DM/a); ohne Stadtbahn Hillegossen, Konzept C nur empfohlenes Netz.

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

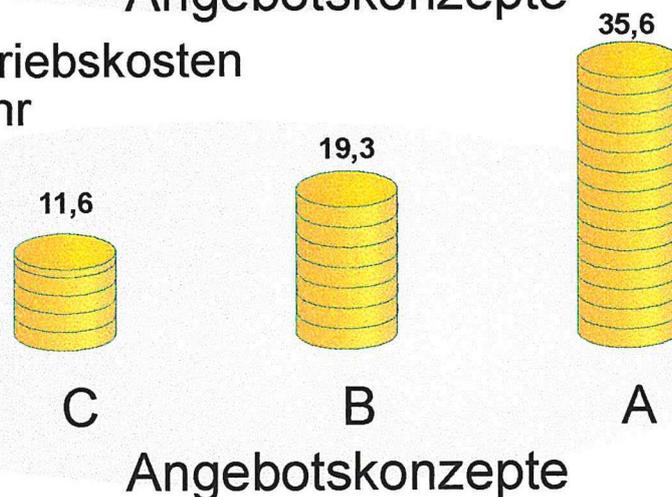
Abbildung 26

Entwicklung der jährlichen Betriebsleistung in Mio. km / Jahr



Zusätzliche Betriebskosten in Mio. DM / Jahr

einschließlich Pacht und Infrastrukturkosten der Verkehrsunternehmen



7 Bewertung der Angebotskonzepte

Aus einer Angebotsausweitung können, wenn dem jeweiligen zusätzlichen betrieblichen Mehraufwand nicht entsprechende Einnahmen gegenüberstehen, Unterdeckungen erwachsen. Für den Aufgabenträger ist von Interesse, ob zusätzliche Mehrkosten entstehen, die von den Betrieben nicht aufgefangen werden.

Im Mittelpunkt der folgenden Betrachtung stehen deshalb die mit den Angebotskonzepten zu erwartenden Einnahmen, die den in Kapitel 6.4 benannten zusätzlichen Betriebskosten gegenüberzustellen sind.

Dabei sind zu unterscheiden:

- die zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen, die vollständig im Aufgabenträgerbereich, also auf Bielefelder Stadtgebiet anfallen und
- die Maßnahmen im Nachbarortsverkehr. Von diesen Mehrleistungen profitieren neben der Stadt Bielefeld vor allem die Nachbarkommunen. Dafür sind zwischen den Aufgabenträgern Abstimmungen zu treffen, wie eventuelle Unterdeckungen zu tragen sind oder ob, wie es häufig im Rahmen dieses Nahverkehrsplanes geschehen ist, Betriebsleistungen entfallender Linien in der Nachbarkommune entsprechend gegengerechnet werden können.

Nicht berücksichtigt sind die nicht zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen (siehe Kap. 8.1). Dazu zählt in diesem Falle die Umsetzung des Paketes 10 (Schnellbuslinie Sennestadt – Heepen).

Die folgende Abbildung faßt die finanzielle Entwicklung bei Umsetzung des Angebotskonzeptes C zusammen. Die Abgrenzung der Maßnahmen orientiert sich an unmittelbar zusammenhängenden Projekten und teilweise bereits entwickelten Einnahmeprognosen.

Maßnahme	zusätzliche Betriebskosten	Einnahmen- prognose	Deckung/ Unterdeckung
	Angaben in Mio. DM pro Jahr		
Erweiterung der Universitätslinie mit Anpassung des Busnetzes	6,1	2,1 bis 2,6	-3,5 bis -4,0
Kapazitätserweiterungen im Stadtbahnnetz*	0,9	0,3 bis 0,5	-0,4 bis -0,6
Neuordnung des Busnetzes Heepen	0,5	0,4 bis 0,6	+0,1 bis -0,1
Stadtbahnverlängerung nach Theesen mit Anpassung des Busnetzes	0,9	0,8 bis 1,1	+0,2 bis -0,1
Stadtbahnverlängerung zur Ripon-Kaserne mit Anpassung des Busnetzes	0,9	0,4 bis 0,6	-0,3 bis -0,5**
Quartiersbus Obersee – Hohes Feld – Jahnplatz	0,7	0,2 bis 0,3	-0,4 bis -0,5
Anruf-Sammel-Taxi***	0,2		-0,2
Modellhafte Bedienungsformen***	0,1		-0,1
Sonstige	0,4	0,2 bis 0,4	0,0 bis -0,2
Zwischensumme	10,7	4,4 bis 6,1	-4,6 bis -6,3
Davon nach Abzug der von den SWB übernommenen Unterdeckung	3,7	2,0 bis 3,0	-0,7 bis -1,7
Kosten für zusätzliche Maßnahmen im Nachbarortsverkehr	0,9	0,4 bis 0,5	-0,4 bis -0,5
Summe insgesamt	11,6	4,8 bis 6,6	-5,0 bis -6,8

* Die weitere Verdichtung in der morgendlichen Hauptverkehrszeit

** Siehe dazu auch die Anmerkung im Kapitel 8.1

*** Angegeben ist allein der zusätzliche Zuschußbedarf

Abbildung 27: Entwicklung der Betriebskosten und Einnahmen im
Angebotskonzept C (Angaben in Mio. DM/a)

Für den Aufgabenträger entscheidend ist die erste (hier grau unterlegte) Zwischensumme, die die mögliche Unterdeckung im Stadtgebiet nach Umsetzung aller empfohlenen Maßnahmen beschreibt. Von den zu erwartenden Mehrkosten in Höhe von 4,6 bis 6,3 Mio. DM pro Jahr entfallen etwa 80% auf die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Universitätslinie und der Kapazitätserweiterung der Stadtbahn (Einsatz längerer Züge für Verstärkungsfahrten), über deren Umsetzung zwischen Stadt und dem Verkehrsunternehmen Stadtwerke Bielefeld GmbH bereits Übereinkunft erzielt worden ist.

Genauere Einnahmeuntersuchungen liegen nur dem Angebotskonzept C zugrunde. Selbst wenn bei Durchführung der Angebotskonzepte A oder B - pauschal angesetzt – die Einnahmenprognose aus C vervierfacht (bei A) bzw. verdoppelt (bei B) eintreten würde, wird sich die Unterdeckung für alle betrachteten Linien unter den heutigen Rahmenbedingungen negativ weiterentwickeln und ungedeckte Kosten in zweistelliger Millionenhöhe nach sich ziehen.

Aus diesem Grunde wird vor dem Hintergrund der aktuellen Situation des Aufgabenträgers, die es nicht erlaubt, wesentliche Mittel für den laufenden Betrieb von ÖPNV-Angeboten beizusteuern, allein das Angebotskonzept C weiterverfolgt.

Im weiteren wird deshalb die Bewertung der verkehrlichen Verbesserungen, wie sie sich gegenüber der Bewertung des Bestandes (Kapitel 4) ergibt, auf das Angebotskonzept C bezogen.

Das vorgeschlagene Liniennetz verbessert die Erschließung in vielen innerstädtischen Wohnbereichen zwischen den Stadtbahnachsen und in den Außenbezirken. Zu nennen sind hier besonders die Wohngebiete Kamphof/Hohes Feld, innere Werther Straße, Spindelstraße, Vilsendorf – Blackenfeld und im Twellbachtal. Verbesserungen während der Schwachverkehrszeit sind weiter unten unter den Verbesserungen zur Bedienungsqualität erfaßt.

Nicht verbessert werden kann die Situation für den Bereich Am Stadtholz (neuer FH-Standort), wenn nicht ungünstige Stichfahrten oder insgesamt betriebswirtschaftlich ungünstige Umwegführungen realisiert werden sollen. Hier muß weiterhin auf gute Zuwegungen im Gelände der FH zur Buslinie 25/26 und auf die Möglichkeiten des Ausbaues der Eisenbahnstrecke Bielefeld – Oerlinghausen – Lage zu einer Nahverkehrsbahn hingewiesen werden, die die Einrichtung eines Haltepunktes ermöglicht.

Ebenfalls nicht verbessert werden kann die Erschließungssituation in einigen Randlagen in den Außenbezirken der Stadt Bielefeld. Hier ist beispielsweise die Entwicklung in den westlichen Bereichen des Stadtbezirkes Jöllenbeck zu nennen, wo die Wohngebiete an mehreren Stellen anwachsen und der öffentliche Linienverkehr nicht an allen Stellen zugleich weiterentwickelt werden kann. Eine möglichst gestreckte Linienführung – ohne Stich- und Umwegfahrten – ist eine Systemeigenschaft des ÖPNV und integraler Aspekt eines attraktiven und wirtschaftlichen Betriebes. Aus einer unabgestimmten Entwicklung der Siedlungsstruktur und des ÖPNV werden dem Aufgabenträger über längere Sicht finanzielle Zwänge erwachsen, die bei rechtzeitiger Abstimmung vermieden werden können.

Wesentliche Verbesserungen entstehen in der **Bedienungsqualität** im Bielefelder Stadtgebiet. Durch Linienüberlagerung sind dies vor allem der Linienweg zwischen Theesen und Jöllenbeck, zwischen Schildesche und Vilsendorf sowie zwischen dem Stadtbahndepot Lohmannshof und Großdornberg. Durch neue Linienführungen verbessert sich die Bedienung besonders in den südlichen Ortsteilen des Stadtbezirkes Sennestadt, im Wohngebiet Okapiweg und durch die Neuordnung des Busnetzes in Heepen im Bereich Brückenstraße und im Heeper Süden.

In der Schwachverkehrszeit wird durch eine Bedienung aller nicht durch Linienverkehre versorgten Wohnbereiche auf ein wesentlich höheres Niveau gehoben. Dieses Angebot entspricht einer in allen Workshops zu den Frauenbelangen im ÖPNV genannten Anregung nach einer Verbesserung in den Abendstunden und am Sonntagmorgen.

Die **Verbindungsqualität** steigt durch die Inbetriebnahme der Stadtbahn zur Universität und zum Lohmannshof für Fahrgäste, die im Bielefelder Westen wohnen oder arbeiten, erheblich. Ähnliches gilt für die Erweiterungen nach Theesen und zur Ripon-Kaserne. Die damit verbundene Neuordnung der Dornberger Rundfahrt erleichtert und beschleunigt die Anschlußbeziehungen zur Stadtbahnlinie 3 an der Babenhauser Straße. Neu geschaffen wird über eine Umsteigemöglichkeit in Vilsendorf eine Querverbindung von Jöllenbeck nach Brake, die sich mit Anregungen aus dem Workshop zu Frauenbelangen im ÖPNV deckt. Durch die Neuordnung im Bielefelder Süden werden Beziehungen zwischen den jeweils benachbarten Stadtteilen Schillingshof/Vennkamp und Windelsbleiche sowie Ummeln und Südwestfeld ermöglicht. Zudem erhält der Schillingshof eine umsteigefreie Verbindung in das Brackweder Zentrum.

Unter den Nachbarortsverkehren sind besonders die Verbesserungen Richtung Werther, Steinhagen und Schloß Holte hervorzuheben.

8 Handlungsprogramm

8.1 Gestaltung des Liniennetzes

Die Bewertung der verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Auswirkungen hat ergeben, daß die Maßnahmen des untersuchten Liniennetzes mit zwei Ausnahmen empfohlen werden können.

Bei den im Paket 10 beschriebenen Maßnahmen zur Einrichtung einer Schnellbuslinie zwischen Sennestadt und Heepen, stehen Fahrgastnutzen und Betriebsaufwand in einem derart ungünstigen Verhältnis zueinander, daß sie aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht zu vertreten sind. Wegen der diffusen Fahrgastströme zwischen diesen Bereichen nördlich und südlich des Teutoburger Waldes ist zum einen daran zu zweifeln, daß das im GVEP geschätzte Fahrgastaufkommen von 1000 Personen/Tag erreicht werden kann. Selbst wenn dieses möglich sein sollte, besteht das Problem einer sehr starken Fokussierung auf die Zwecke des Berufsverkehrs. Damit wird diese Linie gerade zu Hauptverkehrszeiten hohe Kapazitäten beanspruchen, was sich mit 0,8 Mio. DM veranschlagten Betriebskosten sehr negativ auswirkt. Da grundsätzlich der Verkehrswert einer solchen Verbindung aufgrund der Ergebnisse des GVEP nicht in Frage gestellt wird, wird eine spezielle Marktanalyse empfohlen, wie sie in ähnlich gelagerten Fällen in anderen Kommunen vorgenommen worden ist.

Als weitere Empfehlung zur Gestaltung des Liniennetzes sei darauf hingewiesen, daß die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 auf das Gelände der Ripon-Kaserne im Zusammenhang mit einer kurzen Verlängerung in Milse, etwa bis zum Volkshaus gesehen werden kann. Dadurch verbessern sich die den dann nur geringfügig höheren Betriebskosten gegenüberstehenden Einnahmeprognosen in einem günstigen Maße. Diese „Mikroerweiterung“ ist jedoch kein fester Bestandteil des Netzkonzeptes dieses Nahverkehrsplanes, sondern ist eher im Zusammenhang mit einer behindertenfreundlichen Umgestaltung des Verknüpfungspunktes Milse zu sehen.

8.2 Gestaltung des Verkehrsangebotes

Die Bewertung für die verschiedenen Angebotskonzepte läßt unter Berücksichtigung der finanziellen Konsequenzen für den Aufgabenträger nur die Weiterverfolgung des Angebotskonzeptes C zu.

Es soll an dieser Stelle aber darauf hingewiesen werden, daß in der Schwachverkehrszeit (Maßnahmenpaket 11) mit dem qualitativen Sprung vom Angebotskonzept C zum Angebotskonzept B auch unter

wirtschaftlichem Gesichtspunkten interessante Aspekte verbunden sind. Das Angebotskonzept B sieht auf den Stadtbahnlinien und auf dem Ostabschnitt der Linie 21 Jahnplatz – Heepen in den Abendstunden und am Sonntagmorgen einen 15- anstelle eines 30-Minuten-Taktes vor. Für einen Großteil der Bielefelder Einwohner bietet dieses Angebotskonzept sogar eine über das Angebotskonzept A hinausgehende Bedienungsqualität an. Insgesamt übersteigen im Paket 11 die zusätzlichen Betriebskosten im Angebotskonzept B diejenigen des Angebotskonzeptes C um rund 1,5 Mio. DM.

Hier sind Überlegungen weiterzuerfolgen, ob durch eine Beschränkung der Angebotsverbesserung auf einen kleineren Zeitraum (etwa bis 22.30 Uhr) und durch eine dem erfolgreichen Nachtbusnetz äquivalente Liniennetzgestaltung am frühen Sonntagmorgen Kosten minimiert und ein Großteil der vorhandenen Fahrgastpotentiale trotzdem erreicht werden können.

8.3 Hinweise zu Verknüpfungspunkten und Schwerpunkthaltestellen

Bei dem Neubau von Stadtbahnstrecken ist die Anlage von behindertengerechten Hochbahnsteigen mit Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten, Fahrkartenselbstschalter und Informationseinrichtungen inzwischen obligatorisch, so daß an dieser Stelle keine vertiefenden Ausführungen gemacht werden müssen. Bei Umsetzung des empfohlenen Netzkonzeptes entstehen in den nächsten Jahren folgende Verknüpfungspunkte zwischen Stadtbahn und Bus:

- Siegfriedplatz,
- Rudolf-Oetker-Halle,
- Universität,
- Lohmannshof,
- Theesen,
- Babenhauser Straße und
- der neue Endpunkt auf dem Gelände der Ripon-Kaserne.

Dazu kommt durch die gewünschte Verlängerung der Stadtbahn in Stieghorst bis zur Detmolder Straße noch ein Verknüpfungspunkt im Knotenbereich Detmolder Straße/Lagesche Straße/Breslauer Straße.

Für diese Verknüpfungspunkte sind die im Kapitel 2.3 formulierten Leitlinien hinsichtlich der Ausgestaltung zu beachten. Bei den vorhandenen Verknüpfungspunkten Bus/Stadtbahn ergibt sich an den Haltestellen Brackwede Kirche und Bethel ein besonderer Handlungsbedarf. Die Anlage

eines Hochbahnsteiges an der Haltestelle in Sieker ist im Zuge der Streckenverlängerung bis zur Ripon-Kaserne möglich.

Mit zunehmender Integration der verschiedenen Nahverkehrsmittel wird den Verknüpfungspunkten mit der Eisenbahn wachsende Bedeutung zukommen. An den Stationen Ubbedissen, Sennestadt Bf. und dem geplanten Haltepunkt an der Bleicherfeldstraße können Tür-zu-Tür-Umstiege realisiert werden. In Brake kann abhängig von einer bei konsequenter Vertaktung des Eisenbahnverkehrs möglichen Netzneuordnung die Verknüpfung attraktiver gestaltet werden. Neben den Haltepunkten in den Außenbezirken ist aber besonders die Umsteigesituation am Hauptbahnhof zu nennen. Dort sind weitere Verbesserungen in der Wegeführung und der Information besonders auf dem Bahnhofsvorplatz notwendig. Die Möglichkeit einer Verbindung zwischen dem Fußgängertunnel unter den Eisenbahngleisen und der Stadtbahnhaltestelle sollte weiterverfolgt werden.

Ebenfalls erwähnt werden sollte der neue Verknüpfungspunkt am Bahnhof Oldentrup, der für die Stadtbezirke Heepen und Stieghorst eine gute Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Bus bietet.

Innerhalb des Busnetzes sind erst sehr wenige Haltestellen niederflurgerecht ausgestattet worden, d.h. es besteht an insgesamt 850 Haltekannten im Stadtgebiet die Notwendigkeit zum Ausbau. Ein Schwerpunkt sollte dabei insbesondere auf die Außenbezirke gelegt werden, da hier vielfach neben der Erhöhung der Behindertenfreundlichkeit eine höhere Verkehrssicherheit für wartende Fahrgäste erreicht werden kann. Handlungsbedarf besteht hier vor allem im Bereich Milse/Altenhagen.

Als wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb des Busnetzes sind die Haltestellen

- Lohbreite,
- Radrennbahn,
- Heepen Hassebrock,
- Sennestadt Zentrum und
- Jöllenbeck Dorf

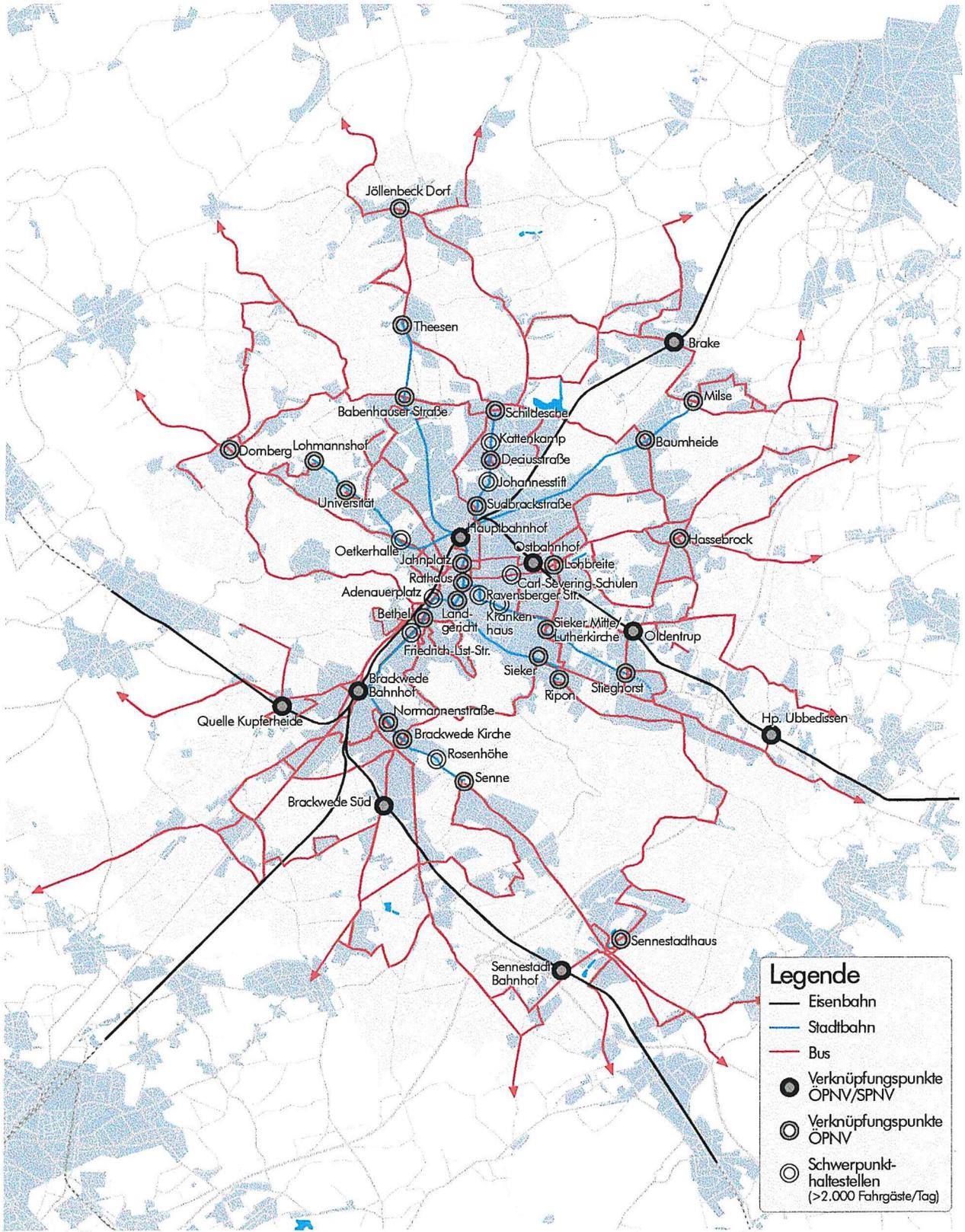
zu nennen, an denen neben einer Verbesserung der eigentlichen Haltestellenausstattung z.T. auch ein Handlungsbedarf im Hinblick auf die sichere Querung von stark befahrenen Straßen durch umsteigende Fahrgäste besteht. Dieser Punkt ist auch für eine Verbesserung an den Haltestellen Carl-Severing-Schulen und Lutherkirche von Bedeutung.

Die folgende Karte 39 zeigt die Verknüpfungspunkte, die von entscheidender Bedeutung im zukünftigen Nahverkehrsnetz von Bielefeld sein werden.

Nahverkehrsplan Bielefeld 1997

Karte 39

Liniennetzkonzept 2002;
Verknüpfungspunkte und
Schwerpunkthaltestellen



Legende

- Eisenbahn
- Stadtbahn
- Bus
- Verknüpfungspunkte OPNV/SPNV
- Verknüpfungspunkte OPNV
- ⊙ Schwerpunkthaltestellen (>2.000 Fahrgäste/Tag)

VPS-Nr. 22, November 1998
NVP 39 Verkehrsplanung Karlsruhe
Papier 80% / Folie 65%

Besonders für die Einpendler nach Bielefeld ist die weitere Entwicklung der P+R-Anlagen von Bedeutung. Entwicklungsmöglichkeiten bestehen hier noch in Milse, wo die Vorplanung bereits weit gediehen ist und in Schildesche, wo der bisherige Lehrerparkplatz der Gesamtschule nach Schaffung eines Alternativstandortes zum P+R-Platz umgewidmet werden kann. Integraler Bestandteil der Stadtbahnverlängerung nach Theesen sind zwei P+R-Plätze am Ortseingang von Theesen und an der Babenhauser Straße. Bei der Neugestaltung des Geländes der Ripon-Kaserne kann die teilweise Nutzung von Stellplätzen für P+R berücksichtigt werden, wobei dieser Standort keine sehr hohe Priorität genießen sollte. Wesentlich bessere Möglichkeiten für P+R-Standorte ergeben sich bei einer Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 über Stieghorst Zentrum hinaus nach Hillegossen.

Ungeeignet für den Ausbau mit P+R-Anlagen sind aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen die Endpunkte in Stieghorst Zentrum und am Lohmannshof. Mit „schleichender“ P+R-Nutzung von lokalen Stellplätzen, ähnlich der Situation heute in Babenhausen Süd muß allerdings gerechnet werden.

Durch eine kombinierte Nutzung des Fahrrades und des ÖPNV kann der Einzugsbereich von Haltestellen erweitert und die Zahl der potentiellen Nutzer erhöht werden. Voraussetzung dafür sind attraktive Fahrradabstellanlagen (B+R-Anlagen). Die Förderung dieser Anlagen ist Bestandteil verschiedener Zuschußanträge. Im Stadtbahnnetz sind als Minimum eine Ausstattung mit fünf Fahrradbügeln angesetzt, an bedeutenderen Standorten sind zusätzliche überdachte Abstellanlagen vorgesehen.

Im Busnetz sind in den Ortskernen von Jöllenbeck, Heepen und der Sennestadt sowie in Ummeln und am Bezirksamt Dornberg B+R-Anlagen mit 20 Stellplätzen vorgesehen. Zehn weitere Haltestellen im Stadtgebiet, an denen häufiger abgestellte Fahrräder bemerkt wurden, werden mit Einheiten mit 10 Stellplätzen ausgerüstet. An hundert Haltestellen ist die Aufstellung von zwei einzelnen Bügeln vorgesehen.

8.4 Hinweise zu anzustrebenden Fahrzeugstandards

Im Stadtbahnsektor sind die Bestellungen der neuen Fahrzeuge für die Universitätsstadtbahn, die Kapazitätsausweitung in der Hauptverkehrszeit und die weiteren im Linienkonzept berücksichtigten Verlängerungen bereits getätigt. Diese den 1994 bis 1995 in Betrieb genommenen Stadtbahnwagen baugleichen Fahrzeuge werden 1998 bis 1999 geliefert. Da hier Anregungen für die verbesserten Einstiegsmöglichkeiten mit

Rollstühlen und Kinderwagen bereits verwirklicht worden sind, wird an dieser Stelle auf weitere Ausführungen verzichtet.

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

8.5 Hinweise zu flankierenden betrieblichen Maßnahmen

Von hoher Bedeutung für einen attraktiven und auch wirtschaftlichen Betrieb im ÖPNV ist die weitere Beschleunigung der Buslinien, nachdem hier im Stadtbahnsektor bereits wesentliche Fortschritte erreicht worden sind. Weiterer Bedarf besteht im Stadtbahnnetz noch für den Linienweg der Stadtbahnlinie 3, auf dem alle verfügbaren Potentiale ausgeschöpft werden müssen, um bei der Verlängerung über Babenhausen Süd hinaus nach Theesen zusätzlichen Fahrzeug- und Personalbedarf vermeiden zu können.

Im Busnetz sind im Busbeschleunigungsprogramm der Stadt Bielefeld für die erste Baustufe bis 1999 der Umbau von 23 Lichtsignalanlagen auf den Linienwegen der Linien 21-23 zwischen der Innenstadt und Heepen, der Linien 25/26, der Linie 135 Senne – Sennestadt und auf allen zum Hauptbahnhof fahrenden BVO-Linien vorgesehen. In den folgenden Baustufen sind dann alle weiteren Lichtsignalanlagen für die Busbeschleunigung auszurüsten.

Die ebenfalls im Busbeschleunigungsprogramm aufgeführte Einrichtung einer Busspur auf der Vilsendorfer Straße in Fahrrichtung Innenstadt zwischen den Knotenpunkten Blackenfeld und Engersche Straße stellt eine wichtige Maßnahme für die dort zukünftig gebündelten Buslinien 51 und 155 dar.

An festen Infrastruktureinrichtungen sind für die Umsetzung des Linienkonzeptes die Errichtung

- einer Wendeplatte in Heepen (Altenhagener Straße / Rüggesiek) für die Buslinien 21-23,
- einer Wendeplatte in Kirchdornberg (Dornberger Straße/Auf dem Kley) für die Buslinie 24,
- einer Wendeplatte im Jöllenbecker Westen (entweder an der Bargholzstraße oder der Beckendorfstraße) für die Buslinie 155,
- der Ausbau der Straße Blackenfeld in Vilsendorf soweit, daß die Möglichkeit für einen Begegnungsverkehr geschaffen wird und

- die Herstellung einer Busschleuse zwischen der Lüneburger Straße und der Hillegosser Straße in Oldentrup für die beschleunigte Linienführung der Buslinie 33,

zwingend notwendig. Falls in der Queller Buschkampsiedlung eine Blockumfahrt, wie sie heute bereits von Schulfahrten durchgeführt wird, auf Probleme stößt, muß dort ebenfalls eine Wendepalette für die Linie 116 eingerichtet werden.

Neben dem Aus- und Umbau des Fahrweges gehört die weitere Installation folgender Lichtsignalanlagen zu den essentiellen Vorbedingungen bei der Umsetzung der jeweiligen Maßnahmenpakete:

- Die Anlagen Heeper Straße/ Brückenstraße und Potsdamer Straße/Friedrich-Hagemann-Straße sind zur Umsetzung des Buskonzeptes Heepen unverzichtbar.
- Eine Lichtsignalanlage ist an der Einmündung der Straße Blackenfeld in die Engersche Straße aufgrund der hohen Geschwindigkeiten auf der Hauptverkehrsstraße notwendig, um die in Paket 4 enthaltene Verbesserung der Bedienung in Vilsendorf durch Umlegung der Buslinie 51 verwirklichen zu können.
- Die Einführung einer Stadtbuslinie von Schildesche über Vilsendorf in den Jöllenbecker Westen erfordert dort eine Wendemöglichkeit im Bereich Bargholzstraße oder Beckendorfstraße.
- Die geänderte Führung der Buslinien nach Ummeln (Paket 8) macht an der Eisenbahnunterführung im Verlauf der Warendorfer Straße eine Lichtsignalanlage erforderlich, die einen Begegnungsverkehr ausschließt.
- Die geplante Verlängerung des Linienweges der Buslinie 116 in die Queller Buschkamp-Siedlung (Paket 9) erfordert an der Einmündung der Magdalenenstraße in die Osnabrücker Straße die Einrichtung einer Lichtsignalanlage, da ansonsten besonders zu Hauptverkehrszeiten ein zügiges Abbiegen von Quelle in Richtung Buschkampsiedlung nicht möglich sein wird.

8.6 Hinweise zur anzustrebenden Tarifstruktur

Zur Zeit wird an einer Einführung des vom Regionalisierungsgesetz des Landes geforderten Gemeinschaftstarifes für den Kooperationsraum 6 (Stadt Bielefeld und die Kreise Gütersloh, Herford, Lippe und Minden-Lübbecke) gearbeitet. Diese Tarifstruktur wird zum Fahrplanwechsel im Frühjahr 1998 noch nicht zur Umsetzung vorliegen. Eine Verbundlösung wird für den Jahreswechsel 1998/99 angestrebt.

Die im folgenden formulierten Merkmale einer zeitgemäßen Tarifstruktur sind in der Verkehrsgemeinschaft Ostwestfalen (VOW), wie in Kapitel 3.7 beschrieben, bereits erfüllt. Nicht zuletzt aufgrund der Anforderungen des Regionalisierungsgesetzes des Landes NRW hat sich der Kooperationsraum auf das gesamte Gebiet Ostwestfalen-Lippes, mit Ausnahme der Kreise im Hochstift, ausgedehnt. Dieser neue Harmonisierungsbedarf, insbesondere im Hinblick auf die Integration der Unternehmen des Schienenpersonenverkehrs stellt hohe Anforderungen an die Konzeption des Gemeinschaftstarifes.

Da ein Tarif(system) das Bindeglied zwischen den Bedürfnissen des Kunden und den monetären Interessen der Verkehrsunternehmen sowie der Aufgabenträger ist, sollte die Tarifstruktur für den Kunden leicht und schnell durchschaubar und frei von Hemmschwellen sein, damit Fahrgäste gewonnen und damit zusätzliche Einnahmen erzielt werden können.

Folgende Merkmale sollten den Tarif prägen:

- Der Tarif soll möglichst wenig Zonen enthalten und als Flächenzonentarif ausgebildet sein, der sich an Stadt- und Gemeindegrenzen orientiert.
- Der Tarif soll für alle Verkehrsunternehmen und Verkehrsmittel gültig sein. Hierzu gehören auch einheitliche Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen innerhalb eines Verbundraumes.
- Der Tarif sollte unabhängig von der Zahl notwendiger Umsteigevorgänge Gültigkeit besitzen, d.h. es muß während der Fahrt von der „Quelle“ bis zum „Ziel“ nur ein einziges Mal eine Fahrkarte gelöst werden.
- Der Tarif soll die Möglichkeit einer Kurzstreckenfahrt mit umfassen, damit strukturbedingte „Ungerechtigkeiten“ eines Tarifes teilweise ausgeglichen werden.

- Der Tarif soll lokale Besonderheiten berücksichtigen. Es muß gewährleistet sein, daß auf lokaler Ebene (Preisstufe 1, vergleichbar dem CB-Tarif heute für Bielefeld) ein dem Angebot angemessener Tarif verlangt werden kann. Qualitative Unterschiede im Verkehrsangebot können so angemessen vergütet werden. Hierbei ist für ähnlich strukturierte Gemeinden im Verbundgebiet möglichst die gleiche Tarifhöhe anzustreben.
- Der Tarif soll Sonderangebote zulassen. Sonderangebote auf lokaler Ebene, aber auch auf regionaler bzw. auf Verbundebene (wie z.B. das Weihnachtsticket) erhöhen die Handlungsspielräume der Verkehrsunternehmen im Hinblick auf die Ansprache der Kunden.

Neben der Tarifstruktur und der Tarifhöhe gerät auch das Fahrkartensortiment in das Blickfeld. Für die jeweiligen Verkehrsunternehmen interessant sind beispielsweise Fahrkarten, die eine höhere Auslastung der Verkehrsmittel zu nachfrageschwächeren Zeiten bzw. einen Ausgleich der fahrzeug- und personalintensiven Nachfragespitzen ermöglichen (wie etwa „9-Uhr-Karten“). Auch der Fahrgast kann hier von niedrigeren Tarifen und einem höheren Sitzplatzangebot profitieren.

9 Umsetzung der Maßnahmen

9.1 Entwicklung eines Stufenplanes

Bereits mit dem Fahrplanwechsel im Mai 1998 werden erste im Liniennetz dieses Nahverkehrsplanes enthaltene Neuordnungen umgesetzt. Dazu gehören beispielsweise der neue Fahrweg für die Linie 29 in Quelle, auf der später mit einer zusätzlichen Bedienung des Wohngebietes Alleestraße die Linie 21 verkehren wird.

Nach erfolgter Einigung zwischen der Kommune und den beteiligten Verkehrsunternehmen ist das Busnetz in Oerlinghausen neu organisiert worden. Von diesen Maßnahmen profitieren in den Stadtbezirken Stieghorst und Sennestadt auch viele Bielefelder Einwohner. Die Buslinie 338 wird zugunsten der langjährig betriebenen Buslinie 38 wieder aufgehoben und verbindet Stieghorst Zentrum über Oerlinghausen und Lipperreihe mit Sennestadt. Die Anbindung von Oerlinghausen Süd und Oerlinghausen Mitte an den im Leopoldshöher Ortsteil Asemissen liegenden Bahnhof Oerlinghausen übernimmt die Stadtbuslinie 738.

Mit Fahrplanwechsel 1999 ist die Umsetzung der in den Paketen 6 bis 8 vorgesehenen Liniennestgestaltungen in den südlichen Bielefelder Bezirken vorstellbar. Dazu gehören sowohl der Abbau des Stadtbahnparallelverkehrs für die bisher über Brackwede Kirche hinaus in die Innenstadt führenden Buslinien, die Umwandlung der Linie 114 in die Teillinien 113 für Eckardtsheim und 117 für den Schillingshof sowie die Neuordnung des Busnetzes in Ummeln. Ebenfalls ab 1999 ist das Liniennetz der Buslinie 24 in Dornberg umsetzbar. Zu diesem Zeitpunkt ist auch die flächendeckende Einführung des Anruf-Sammel-Taxiverkehrs in Stadtgebieten ohne Liniennetz und die Einführung der modellhaften alternativen Bedienungsformen (Paket 12) möglich.

Der Schwerpunkt in der Umsetzung des Liniennetzes zum Nahverkehrsplan 1997-2002 wird im Jahre 2000 mit der Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie zum Lohmannshof gelegt werden. Von der Universitätsstadtbahn hängt die Neuausrichtung der aus Heepen kommenden Buslinien ab. Eine ideale Lösung stellt deshalb die gleichzeitige Umstellung des Heeper Busnetzes gemäß der in Paket 3 beschriebenen Punkte dar.

An die Eröffnung der gesamten Strecke bis zum Lohmannshof sind dann die Umsetzung des Paketes 2 mit den Maßnahmen zum Busnetz im Bielefelder Westen, des Paketes 3 mit den korrespondierenden

Maßnahmen an den Hauptbusachsen im Bielefelder Osten sowie des Paketes 9 mit der Neuordnung in Gadderbaum, Quelle und der veränderten Anbindung von Steinhagen gebunden.

Einzelmaßnahmen wie der Einbau einer Busschleuse zwischen der Lüneburger und der Hillegosser Straße können zur Beschleunigung der Buslinie 33 auch vorab durchgeführt werden.

Die Inbetriebnahme der Verlängerung der Stadtbahn nach Theesen ist im Jahre 2001 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt ist auch die im Paket 4 beschriebene Anpassung des Busnetzes im Bielefelder Norden anzusetzen. Als Einzelmaßnahme ist die Führung der Buslinie 51 über Vilsendorf bereits zu einem früheren Zeitpunkt umsetzbar, wenn die entsprechenden Infrastrukturbedingungen gegeben sind.

Die Verlängerung der Stadtbahn in Sieker auf das Gelände der Ripon-Kaserne ist der abschließende Schritt des Linienkonzeptes, wobei sich die Anpassungen im Busnetz aufgrund der geringfügigen Änderungen im Rahmen halten.

Die Verlängerung der Stadtbahn über Stieghorst Zentrum hinaus nach Hillegossen ist bisher nicht mit Umsetzungshorizonten verknüpft, da hier noch keinerlei Planungsschritte vorliegen.

9.2 Investitionsplanung

Bei den Planungskosten sind auch die Stadtbahnprojekte zu berücksichtigen, die aufgrund ihres über das Jahr 2002 hinausreichenden Inbetriebnahmedatums nicht zum Linienkonzept dieses Nahverkehrsplanes gehören. Im einzelnen sind dies die Stadtbahn zwischen der Innenstadt und Heepen und die Stadtbahnverlängerung über Stieghorst Zentrum hinaus zur Detmolder Straße und nach Hillegossen, wie sie unter Punkt 5.3 (Zielkonzept Eisenbahn/Stadtbahn/Bus) beschrieben worden sind.

An dieser Stelle muß darauf hingewiesen werden, daß für die Qualität des ÖPNV auch die Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr von hoher Bedeutung sind. Auf eine Abstimmung mit der Investitionsplanung zu den Projekten aus dem Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers VVOWL ist deshalb hinzuwirken. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Einrichtung der Haltepunkte Bleicherfeldstraße in der Sennestadt und auf dem Busch im Stadtbezirk Stieghorst gelegt werden.

Den bei weitem größten Anteil an den Investitionskosten bilden die Planungs- und Baukosten für die Stadtbahn. Das Investitionsprogramm

1996 der Stadt Bielefeld sieht für die Jahre 1998 bis 2001 folgende Summen vor, in denen die zu erwartenden Zuschüsse nach dem GVFG in Höhe von 80 bis 90% der Baukosten enthalten sind:

- Die Stadtbahn zur Universität stellt mit insgesamt 174 Mio. DM Baukosten und 26 Mio. DM Planungskosten den größten Anteil in der Gültigkeitsperiode dieses Nahverkehrsplanes.
- Die Kosten für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 nach Theesen betragen unter Berücksichtigung der Kosten für den noch fehlenden Hochbahnsteig Lange Straße etwa 42 Mio. DM.
- Die Stadtbahnlinie zwischen der Innenstadt und Heepen ist zur Zeit mit Gesamtkosten von etwa 110 Mio. DM veranschlagt. Davon werden bis zum Jahre 2000 etwa 1,4 Mio. DM für die Vorbereitung der Planfeststellung anfallen.
- Für die Planung sonstiger Strecken, mit deren Baubeginn erst nach 2002 zu rechnen ist, entstehen Vorbereitungskosten in Höhe von etwa 1 Mio. DM.
- Für Erneuerungsmaßnahmen an bestehenden Stadtbahnanlagen sind 150.000 DM vorgesehen.

Neben den Kosten für die Stadtbahn treten die Kosten für das Busbeschleunigungsprogramm der Stadt Bielefeld. Für die erste Baustufe bis 2000 sind bei einem Gesamtbetrag von 8 Mio. DM, die voraussichtlich nach GVFG gefördert werden, Eigenmittel in Höhe von 1,325 Mio. DM notwendig.

Für den Ausbau von B+R-Plätzen sind im 1995 geänderten Zuschußantrag F'81 der Stadtwerke Bielefeld für 42 Standorte 423.000 DM eingeworben worden. Weitere B+R-Anlagen an den restlichen Stadtbahnhaltestellen, insbesondere aber im Busbereich sind in verschiedenen Zuschußanträgen der Stadt Bielefeld enthalten.

9.3 Prognose der Betriebskosten

Die zusätzlichen Betriebskosten (aber auch die zusätzlichen Einnahmen), wie sie in Kapitel 6.4 dargestellt worden sind, werden bei den Verkehrsunternehmen im großen Umfang mit der Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie zur Universität und der Neuordnung des Busnetzes in Heepen im Jahre 2000 wirksam werden. Der dann zu erwartende Anstieg der Betriebskosten beträgt 8,2 Mio. DM und damit über zwei Drittel des Zuwachses im Gesamtzeitraum des Nahverkehrsplanes. Entsprechend sind zusätzliche Einnahmen in Höhe von etwa 3,1 bis 4,0 Mio. DM pro Jahr zu erwarten.

Mit den Verlängerungen nach Theesen und zur Ripon-Kaserne und den entsprechenden Anpassungen im Busnetz sind Betriebskostensteigerungen ab den Jahren 2001 von insgesamt 1,8 Mio. DM pro Jahr verbunden, denen Einnahmen in Höhe von 1,2 bis 1,7 Mio. DM gegenüberstehen.

Vorab schlagen in den Jahren 1998 und 1999 Veränderungen vor allem durch die Kapazitätserweiterungen bei der Stadtbahn und die Einrichtung des flächendeckenden Anruf-Sammel-Taxi-Angebotes in der Schwachverkehrszeit und modellhafter Bedieungsformen zu Buche. Die daraus resultierende Summe der Unterdeckung beträgt 0,7 bis 0,9 Mio. DM.

Nicht zu unterschätzen ist für die zukünftige Entwicklung auf der Einnahmenseite die Bedeutung der Siedlungsstrukturentwicklung. Nur wenn die geplanten und stellenweise schon reduzierten Wohnungsbauziele zum Beispiel in den Gebieten Alleestraße und Rüggesiek gehalten werden, sind die genannten Einnahmen realisierbar. Eine weitere Absenkung der Verdichtung führt für den ÖPNV zwangsläufig zur Unterhöhung des Kostendeckungsgrades.

9.4 Finanzierungsplanung

Bei der zukünftigen Finanzierung sind die Investitionskosten von den Kosten für den Betrieb deutlich zu trennen, da hier verschiedene Finanzierungswege bestehen.

Investitionen im Stadtbahnsektor werden zur Zeit durch Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu 90 Prozent und für Beschleunigungsmaßnahmen zu 80 Prozent gefördert. Für die Bestandteile der Beschleunigungsprogramme kann der Aufgabenträger Komplementär-mittel aus den Ablösebeiträgen nach § 51 der Landesbauordnung bereitstellen.

Für die Betriebskosten ist der Aufgabenträger, besonders wenn er über das bisherige Angebot hinausgehende Leistungen auf bislang eigenwirtschaftlich betriebenen Strecken bestellen will, auf Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen angewiesen, die für nicht durch Einnahmen gesicherte zusätzliche Betriebskosten den Aufgabenträger verantwortlich machen werden.

Dem Aufgabenträger allein wird die Übernahme des zusätzlichen Zuschußbedarfs im Anruf-Sammel-Taxi-System zufallen.

Besondere Bedeutung kommen zudem den Absprachen zwischen den Aufgabenträgern bei neuen oder verbesserten Verkehren in die Nachbarorte zu, um eventuell entstehende Unterdeckungen abzusichern.

Berichtigungen

Folgende Berichtigungen bitten wir beim Lesen des vorliegenden Textes zu berücksichtigen:

- Seite 10: Wie auf Seite 4 genannt, wurde der Nahverkehrsplan Schiene am 27. April 1998 verabschiedet.
- Seite 11: Der Nahverkehrsplan Schiene sieht in seiner endgültigen Fassung unter dem Vorbehalt der betrieblichen Machbarkeit die Weiterführung der Linie OWL 13 über Gütersloh hinaus nach Bielefeld vor.
- Seite 12: In Abb. 1 ist demzufolge Linie OWL 13 bis Bielefeld mit Halt in Brackwede zu lesen. Außerhalb Bielefelds ist in die Abbildung auf der Kursbuchstrecke 386 der Bedarfshalt „Neue Mühle“ einzufügen.
- Seite 12 und Seite 97: Die Liniennummerierung ist nur als Arbeitsbezeichnung des NVP Schiene zu verstehen. Die mit dem ITF 1998 gewählten Zuggattungsbezeichnungen werden in den Nahverkehrsplan Schiene übernommen und werden bei Verknüpfungen und der Definition der Zielvorstellungen (siehe Seite 97: Stadtexpreß ist als Regionalexpreß zu lesen) auch vom Nahverkehrsplan Bielefeld aufgegriffen.
- Seite 13: In Abbildung 2 ist eine fehlerhafte Abbildung aus dem Entwurf des Nahverkehrsplanes Schiene übernommen worden. Die korrekten Zahlenangaben sind der endgültigen Fassung des NVP Schiene zu entnehmen. Mit Abweichung von maximal bis zu vier Zügen pro Tag entspricht die Abbildung allerdings den dortigen Werten.
Die Planungen für die Schieneninfrastruktur umfassen grundsätzlich alle Netze des SPNV, also auch die Netze der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen.
- Seite 39: In Karte 11 wurden für die Zeit „Sonntag morgens 6 bis 10 Uhr“ für die Bahnhöfe Bielefeld Ost, Brackwede Süd, Oerlinghausen, Quelle Sennestadt und Ubbedissen Einzugsbereiche der Eisenbahn angegeben. Diese Haltepunkte wurden jedoch 1997 sonntags nicht bedient.
- Seite 66: Über die mit den Verkehrsgemeinschaften getroffene Vereinbarung hinaus existiert auch eine Vereinbarung zwischen den Studierendenschaften und der Deutschen Bahn AG, die es ermöglicht, mit dem Semesterticket Nahverkehrszüge in der Region zu nutzen.

Für diese Berichtigungen wurden keine Austauschblätter erstellt, da keine essentiellen Aussagen des Nahverkehrsplanes Bielefeld betroffen sind.

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung	Name	Seite
1	Liniennetzkonzept für den Schienenpersonennahverkehr	12
2	Grobkonzept 2002; Angebotsqualität im SPNV	13
3a-c	Vorhaben im ÖPNV-Ausbau und Bedarfsplan NRW	15
4	Leitvorstellungen für die Raumerschließung in Bielefeld	18
5	Leitvorstellungen für Mindestwerte der Luftliniengeschwindigkeit und die maximalen Umsteigehäufigkeiten im Verbindungsangebot	19
6	Leitvorstellungen für die Fahrzeugfolgezeiten	20
7	Einteilung des Verkehrsangebotes in Zeitschichten	31
8	Übersicht über die konzessionierten Linien des ÖPNV in Bielefeld	32
9	Aufteilung des Verkehrsmarktes in Bielefeld	53
10	Klassischer Modal-Split, Innenstadt - Außenbezirke	54
11	Klassischer Modal-Split, Außenbezirke - Außenbezirke	55
12	Klassischer Modal-Split, Innenstadt - Umland	56
13	Verknüpfungspunkte mit dem SPNV	59
14	Verknüpfungspunkte im kommunalen ÖPNV	60
15	Schwerpunkthaltestellen ohne Verknüpfungsfunktion	61
16	Verknüpfungspunkt Schildesche	63
17	Verknüpfungspunkt Brackwede Kirche	63
18	Verknüpfungspunkt Senne	64
19	Beispiel für eine Haltestelle mit Hochbord	64
20	Jahresbetriebsleistungen im Busverkehr in der Stadt Bielefeld	69
21	Workshopergebnisse Frauenbelange im ÖPNV	89
22	Bevölkerungsentwicklung im Raum Bielefeld	94
23	Entwicklung des Verkehrsmarktes Bielefeld	95
24	Entwicklung der Jahreskilometerleistung nach Angebotskonzepten	124
25	Entwicklung der zusätzlichen Betriebskosten nach Angebotskonzepten	124
26	Überblick über die zusätzlichen Betriebskosten	125
27	Entwicklung der Betriebskosten und Einnahmen im Angebotskonzept C	127

Verzeichnis der Karten

Karte	Name	Seite
1	Analyse 1997; Strukturdaten nach Stadtbezirken	23
2	Analyse 1997; Bevölkerungsverteilung und Merkmale der Alterstruktur	25
3	Analyse 1997; Verfügbarkeit der med. Versorgung nach stat. Bezirken	26
4	Analyse 1997; Verfügbarkeit der Kinderbetreuung nach stat. Bezirken	27
5	Analyse 1997; Verfügbarkeit von Einrichtungen der Altenbetreuung	28
6	Analyse 1997; Bewertung der Infrastrukturversorgung/ÖPNV-Angebot	30
7	Analyse 1997; Erschließungsqualität HVZ/NVZ, Montag bis Freitag	35
8	Analyse 1997; E.-qualität abendliche SVZ, Montag bis Freitag und Sonntag	36
9	Analyse 1997; Erschließungsqualität abendliche SVZ, Samstag	37
10	Analyse 1997; Erschließungsqualität NVZ, Sonntag	38
11	Analyse 1997; Erschließungsqualität morgendliche SVZ, Sonntag	39
12	Analyse 1997; Erschließungsqualität: Defizitäre Bereiche	41
13	Analyse 1997; Bedienungsqualität HVZ, Montag bis Freitag	42
14	Analyse 1997; Bedienungsqualität NVZ, Montag bis Freitag	43
15	Analyse 1997; Bedienungsqualität abendliche SVZ, alle Tage	44
16	Analyse 1997; Bedienungsqualität NVZ, Samstag	45
17	Analyse 1997; Bedienungsqualität NVZ, Sonntag	46
18	Analyse 1997; Bedienungsqualität morgendliche SVZ, Sonntag	47
19	Analyse 1997; regionale Verbindungen HVZ, Montag bis Freitag	49
20	Analyse 1997; regionale Verbindungen NVZ, Montag bis Freitag	50
21	Analyse 1997; reg. Verbindungen abendliche SVZ, Montag bis Freitag	51
22	Analyse 1997; Verknüpfungspunkte und Schwerpunkthaltestellen	62
23	Analyse 1997; Detailkarte Bezirke Mitte, Schildesche und Gadderbaum	72
24	Analyse 1997; Detailkarte Bezirk Jöllenbeck	74
25	Analyse 1997; Detailkarte Bezirk Heepen	76
26	Analyse 1997; Detailkarte Bezirk Stieghorst	78
27	Analyse 1997; Detailkarte Bezirk Sennestadt	80
28	Analyse 1997; Detailkarte Bezirk Senne	82
29	Analyse 1997; Detailkarte Bezirk Brackwede	84
30	Analyse 1997; Detailkarte Bezirk Dornberg	86
31	Workshops Frauenbelange im ÖPNV	88
32	Liniennetzkonzept Grundschemata	104
33	Liniennetzkonzept Detailkarte Mitte	116
34	Liniennetzkonzept Detailkarte West	117
35	Liniennetzkonzept Detailkarte Nord	118
36	Liniennetzkonzept Detailkarte Nordost	119
37	Liniennetzkonzept Detailkarte Südost	120
38	Liniennetzkonzept Detailkarte Südwest	121
39	Liniennetzkonzept 2002; Verknüpfungspunkte und Schwerpunkthaltestellen	135

Literaturangaben

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsausschuß Grundsatzfragen der Verkehrsplanung, Frauenbelange in der Verkehrsplanung (FGSV-Arbeitspapier 44), Köln 1997.

IBV Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüsler, Nahverkehrsplan SPNV für den Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe, Zürich 1997.

Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen, Landesentwicklungsplan NRW. Landesentwicklungsprogramm – Landesplanungsgesetz, Düsseldorf 1995.

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Arbeitshilfe für Nahverkehrspläne, Düsseldorf 1996.