

ZWEITER NAHVERKEHRSP DER STADT BIELEFELD 2007

ANHANG 5: STELLUNGNAHMEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE



Auftraggeber:

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
Ravensberger Straße 12 • 33602 Bielefeld

Auftragnehmer: Arbeitsgemeinschaft



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

Planersocietät



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

Bielefeld / Dortmund 9. März 2007

Anhang 5: Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Im folgenden werden die während des Beteiligungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange aufgeführt.

Berücksichtigt sind folgende Stellungnahmen und eine Anmerkung aus der Sitzung des Umwelt- und Stadtentwicklungsausschusses vom 19. September 2006:

- Stadt Bielefeld, Gleichstellungsstelle für Frauenfragen
- Stadt Bielefeld, Seniorenrat
- Stadt Bielefeld, Amt für Finanzen und Beteiligungen
- Stadt Bielefeld, Umweltamt
- Stadt Bielefeld, Bauamt
- Stadt Bielefeld, Projektbeauftragte Demographische Entwicklungsplanung
- CDU-Fraktion im UStA
- Bezirksregierung Detmold
- Landesbetrieb Straßenbau NRW
- VVOWL
- VVOWL im Namen Kreis Gütersloh
- KVG Lippe
- Stadt Oerlinghausen
- moBiel GmbH
- Busverkehr Ostwestfalen GmbH

Im Anschluss an die Stellungnahmen werden ab Seite 44 in einer Tabelle die gutachterlichen Bewertungen dargestellt.

Abschließend werden ab Seite 52 die Änderungen erläutert, auf die in dieser Tabelle Bezug genommen wird.

Stellungnahme Stadt Bielefeld – Gleichstellungsstelle für Frauenfragen

Gleichstellungsstelle für Frauenfragen
005, 12.10.2006, 2016, Bu

An das
Amt für Verkehr

Betrifft: Stellungnahme Nahverkehrsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Entwurf des zweiten Nahverkehrsplans nehmen wir wie folgt Stellung:

Mobilität hat für Männer und Frauen unterschiedliche Bedeutungen bzw. das Mobilitätsverhalten äußert sich anders, da Frauen größtenteils immer noch für die Haus- und Familienarbeit zuständig sind.

Vor diesem Hintergrund sind besondere frauenspezifische Kriterien in Bezug auf den ÖPNV zu berücksichtigen.

- Um die Erwerbstätigkeit mit der Haus- und Familienarbeit zu verbinden, bilden Frauen öfter Wegeketten, bzw. erledigen mehrere Zwecke mit einem Weg, was zu einem hohen Anteil von Fahrten mit Gepäcktransport führt,
- Frauen verfügen seltener über einen PKW und sind deshalb mehr auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen und
- Frauen begleiten häufiger Kinder und Senioren.

Aus diesen Gründen verdienen frauenspezifische Mobilitätsbedürfnisse besondere Beachtung.

Angesichts des aktuellen Nahverkehrsplans ist zu erkennen, dass die aus Frauensicht zentralen Fragenstellungen, betreffend der Erschließung, der Bedienungsqualität und der Fahrzeug- und Haltestellenqualität thematisiert werden. Positiv hervorzuheben ist auch, dass bei der Netz- und Angebotskonzeption Nutzer- und Nutzerinneninteressen mit eingeflossen sind.

Aus Frauensicht sind nun folgende Schwerpunkte bei den geplanten Änderungen zu setzen:

- Generelles Ziel muss eine kleinräumige Erschließung von Wohngebieten sein.
- Bei den Ausbauplänen zur Behebung der Erschließungsmängel sollten Gebiete mit einer geringen PKW-Dichte und einer schlechten Infrastruktur bevorzugt werden.
- Den tangentialen Verbindungen der Bezirkszentren ist Vorrang zu geben vor einer Taktverdichtung auf den radialen Linien.
- Um Begleitmobilität von Frauen zu vermeiden, sollten die Haltestellen für Schulbusse sicher und mit Wetterschutzdächern ausgestattet sein.
- Aus Frauensicht ist es wichtig, dass bei dem Ausbau von Haltestellen und an den Verknüpfungspunkten bestimmte Sicherheitsvorkehrungen, wie Schutz vor dem Wetter, eine ausreichende Beleuchtung und Einsehbarkeit gewährleistet sind.

Mit freundlichen Grüßen

Beate Meier

16. Okt. 2006
16. Okt. 2006
11 13 15 21
- Fabian
18.10.06
Kopie an moBiel - Herru Meier
evtl. 19.10.06/Hz

Stellungnahme Stadt Bielefeld – Seniorenrat, Seite 1 von 2

Bielefeld

Stadt Bielefeld • 590 32 • D-33597 Bielefeld

Stadt Bielefeld
Der Seniorenrat

Vorsitzende:
Helga Sielmann

Neues Rathaus
Niederwall 23
Erdgeschoss, Flur B Zimmer 30

Telefon (05 21) 61 – 33 07
Telefax (05 21) 61 – 26 40
Internet <http://www.bielefeld.de>
e-mail seniorenrat@bielefeld.de

An das
Amt für Verkehr
Fax: 9394-3817

Handwritten: 31.10.06
660 21
Fr 18.10.06

Handwritten: Kopie an moBiel - Kenner

Handwritten: eil. 19.10.06/Fr

Datum und Zeichen Ihres Schreibens

Bielefeld
18.10.2006

Stellungnahme des Seniorenrates zur Entwurfsfassung des Schlussberichts zum zweiten Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir hatten in unserer Stellungnahme vom 26.04.2006 zum Entwurf des Nahverkehrsplanes vom 22.02.2006 bereits auf einige Aspekte hingewiesen, welche nach einstimmigem Beschluss des Seniorenrates im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden sollten. Wie Sie uns am 26.04.2006 mitteilten, sind einige dieser Vorschläge nicht im Rahmen des Nahverkehrsplanes umzusetzen, sondern Gegenstand der Detailplanung. Wir bitten Sie, die Anregungen dann in dieser Planungsstufe zu berücksichtigen, insbesondere die behinderten- und altersgerechte Einrichtung und Ausstattung bestimmter Haltestellen entsprechend dem mit uns abgestimmten Konzept.

Weitere Anregungen möchten wir zu folgenden Abschnitten des Schlussberichts geben:

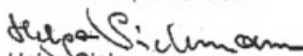
- 2.1.1 Erschließungsqualität
Hier sollte in Abbildung 2-1 die erste Fußnote „detaillierte Fußwegbetrachtung in Sonderfällen“ erweitert werden durch den Zusatz „z. B. im Umfeld von Senioreneinrichtungen“. Das ist zwar im Text erwähnt, aber zur Entscheidungsfindung werden in der Regel nur gut verständliche Tabellen und nicht Textstellen herangezogen.
- 2.1.4 Fahrzeugqualität
Es sollten in jedem Fahrzeug mindestens zwei Sitzplätze ausgewiesen werden, dass diese für mobilitätseingeschränkte und ältere Fahrgäste freigemacht werden **müssen**. Die in der Stadtbahn angebrachten Zeichen (Stuhl mit Kreuz) veranlassen keinen, freiwillig aufzustehen.

Stellungnahme Stadt Bielefeld – Seniorenrat, Seite 2 von 2

- 2 -

- 2.1.5 Stationsqualität
Im Bereich von Verknüpfungspunkten Bus/Stadtbahn sind erfreulicherweise häufig Hochbordsteine anzutreffen. Diese sollten immer angefahren werden müssen, auch wenn keine mobilitätseingeschränkten Passagiere im Bus mitfahren. An Endhaltestellen werden oft gleich Standplätze für die wohlverdiente Pause aufgesucht, ohne an der Kante mit Hochbordsteinen zu halten (Fahrschulung).
Ferner sollte an den Endhaltestellen der Stadtbahn die Möglichkeit für Fahrgäste geschaffen werden, im „Notfall“ die für die Fahrer eingerichteten Toiletten mitzubedenutzen.
- 2.2 Qualitätsmanagementsystem
Im Rahmen der vorgesehenen Kundenzufriedenheitsanalysen sollen Kundenworkshops und ein Testkundenverfahren gemäß EN 13816 durchgeführt werden. Wir gehen davon aus, dass der Seniorenrat an beiden Aktivitäten beteiligt und in den Verteiler des QM-Berichtswesens aufgenommen wird. (Die Bereitschaft eines Seniorenratsmitgliedes, im Kundenbeirat von moBiel mitzuwirken, wurde noch nicht abgerufen).
- 3.4 Anregungen und zielgruppenspezifische Analysen
Der Seniorenrat hatte bereits in seiner Stellungnahme vom 26.04.2006 gebeten, die zielgruppenspezifischen Anforderungen wieder getrennt auszuweisen. Nachdem dieser Bitte nicht entsprochen wurde, wäre ein Hinweis mit Fußnote sinnvoll, an welcher Stelle des Zwischenberichtes die Einzelstimmungen der Zielgruppen zu finden sind. Bei einer späteren Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wäre es für alle Beteiligten leichter, eine Verbindung zu früheren Aussagen herzustellen.
- 5.1 Verkehrliche Bewertung
Hier wird auf den Seiten 89 und 91 auf eine Abbildung 3-14 verwiesen, die weder im Text des Abschnittes 3, noch im Abbildungsverzeichnis zu finden ist. (Dieser Fehler war bereits in der Entwurfsfassung vom 22.02.2006 enthalten).

Mit freundlichen Grüßen


Helga Sielemann
Vorsitzende

Stellungnahme Stadt Bielefeld – Amt für Finanzen und Beteiligungen

Aug. 660 6. 11. 06

Amt für Finanzen und Beteiligungen, 30.10.2006, 3899
200.1; Auskunft gibt Ihnen: Frau Hannemann

An das
Amt für Verkehr
Konzeptionelle Verkehrsplanung, ÖPNV
z.H. Herrn Fabian

über Dez. 4

6.11.06

660.2 / 1.06.11

660.2

06.11.06

Dezernat 4			
12.11.2006			
Tel. RU / bR / Stab / zdA / WV			
Termin:			
Sekt.:			
230	600	620	
	660		

Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Bielefeld

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Fabian,

aufgrund Ihres Anschreibens vom 20.09.2006 möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

Die sich aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ergebenden finanziellen Auswirkungen für den kamerale Haushalt der Stadt Bielefeld zum Ausbau der Infrastruktur sind mit einem Ansatz 2007 von 200 T€ sowie im Investprogramm mit jeweils 200 T€ für 2008/09 sowie 120 T€ für 2009 abgebildet worden. Entsprechende Landeszuschüsse für die einzelnen Haushaltsjahre wurden ebenfalls angemeldet. Eine solche pauschale Darstellung zur Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen im investiven Bereich des NVP ist im kamerale Haushalt erstmalig vorgenommen worden.

Falls für konsumtive Ausgaben sich aus dieser Fortschreibung eine Anpassung der kamerale Haushaltsansätze ergibt, ist diese im Verwaltungshaushalt der Stadt Bielefeld zu berücksichtigen. Von hier aus wird jedoch nicht davon ausgegangen, da alle Konzessionen in Bielefeld bisher auf eigenwirtschaftlicher Basis erteilt worden sind. Derzeit kann nicht eingeschätzt werden, ob zukünftig Konzessionen aufgrund eines geänderten Rechtsrahmens weiterhin eigenwirtschaftlich erteilt werden.

Am 27.10.2005 ist durch den Rat der Stadt ein Beschluss zu gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Durchführung des ÖPNV in der Stadt Bielefeld gefasst worden (TOP 5, Drucksachen-Nr. 1482/2009). Hiernach wurde u.a. die Verfahrensweise legitimiert, dass das gemeinwirtschaftliche, im Wettbewerb stehende und von der Stadt Bielefeld betraute ÖPNV-Angebot, das die moBiel GmbH unter Einbeziehung der moBiel Service GmbH erbringt, jährlichunter Berücksichtigung des jeweils gültigen Nahverkehrsplans festgelegt wird.

Seitens des Aufgabenträgers ist sicherzustellen, dass die nunmehr vorliegende Fortschreibung des NVP die Grundlage für die Ausgestaltung zur Umsetzung der Verpflichtung aus fachlicher Sicht darstellt.

Mit freundlichen Grüßen


Löseke
Stadtkämmerer

Stellungnahme Stadt Bielefeld – Umweltamt, Seite 1 von 9

Umweltamt 360.22 / E. Bernauer

☎ 6572

27.10.06

An

660.21
(vorab per Mail)

31.10.06
660.21
30.10.06

Fortschreibung des Nahverkehrsplans Bielefeld Stellungnahme 360.22

1. Festlegung von Umweltstandards zur Lärminderung

(Weitere Auskünfte erteilen Frau Bernauer, 360.22ä, ☎ 51-6572; Frau Schmitt, ☎ 51-6074)

Der Nahverkehrsplan enthält bisher keine Darstellung der durch lärmindernde Maßnahmen erzielten Erfolge. Wir bitten daher, dies nachzuholen und eine Fortschreibung der Lärmstandards vorzunehmen.

1.1 Fahrzeugausstattung und -einsatz von Bussen und Bahnen

Wir bitten, nachfolgende Mindestanforderungen und Einsatzförderungen lärmärmer Busse und Stadtbahnen durch die Aufnahme von Qualitätszielen innerhalb des Nahverkehrsplans (NVP) zu berücksichtigen und deren Einhaltung anzustreben.

→ Qualitätsziel: Förderung des Einsatzes lärmärmer Busse

Ausstattungskennzeichen: Typprüfwert, lärmarme Reifen, Standheizung, emissionsmindernder Erdgasantrieb.

Empfohlene Mindeststandards:

Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen (incl. Ersatzbeschaffungen) der Klasse < 150 kW ist ein Fahrgeräusch-Typprüfwert von 75 dB(A) einzuhalten. Bei Neufahrzeugen der Klasse > 150 kW ist ein Geräusch-Typprüfwert von 77 dB(A) einzuhalten. Die Fahrzeuge sind ausschließlich mit lärmarmen Reifen derart auszustatten, dass Rollgeräusche von 71 dB(A) bei üblichen Lenkachsenreifen und von 75 dB(A) bei Antriebsreifen nicht überschritten werden. Die Fahrzeuge sind mit einer motorunabhängigen Standheizung zu versehen.

Die Neu- oder Ersatzbeschaffung von emissionsmindernden Erdgasfahrzeugen ist zu fördern.

Hinweis zur räumlichen Differenzierung:

Der Einsatz lärmärmer Busse mit den empfohlenen Mindeststandards ist insbesondere auf Straßen mit erhöhter Lärmvorbelastung nach Anlage 2 für folgende Buslinien (Straßen) zu prüfen und zu priorisieren:
Linien 21/22, 62, 157, 158 (Stapenhorststraße, Werther Straße, Herforder Straße);
Linien 54, 56, 59, 60 (Jöllenbecker Straße);
Linien 24, 25/26, 27, 29, 48, 52, 80, 83, 87, 88, 94, 95, 116, 187, 196, 350, 351, 369 (Herforder Straße);
Linie 48 (Osnabrücker Straße).

→ Qualitätsziel: Förderung des Einsatzes lärmärmer Stadtbahnen (Fahrzeugtechnik)

Ausstattungskennzeichen: Pegelhöchstwerte, Schallabsorber

Empfohlene Mindeststandards:

Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen sollten die Pegelhöchstwerte der Anlage 1 oder darüber hinausgehende Standards nach dem Stand der Technik eingehalten werden.
Alle Neufahrzeuge sind mit Schallabsorbieren auszustatten.

1.2 Trassenführung und Schienensystem

Wir empfehlen, nachfolgende Mindestanforderungen an die Trassierung und den Gleisaufbau lärmärmer Stadtbahnen durch die Aufnahme von Qualitätszielen innerhalb des NVP zu berücksichtigen und deren Einhaltung anzustreben.

1

Stellungnahme Stadt Bielefeld – Umweltamt, Seite 2 von 9

→ **Qualitätsziel: Priorisierung lärmindernder Gleisaufbauten**

Ausstattungskennzeichen: Schottergleis, Rasengleis, sog. Flüstergleis

Empfohlene Mindeststandards:

Neue Gleisaufbauten sind bevorzugt lärmindernd als Schotter-, Rasen- oder sog. Flüstergleis vorzunehmen

Hinweis zur räumlichen Differenzierung:

Lärmindernde Gleisaufbauten mit den empfohlenen Mindeststandards sind insbesondere in Gebieten erhöhter Lärmvorbelastung nach Anlage 2 für die geplanten Stadtbahnlinien Hillegossen (Detmolder Straße), Tram Mitte-Radrennbahn-Heepen (Heeper Straße) sowie Sennestadt (Paderborner Straße) zu prüfen und zu priorisieren:

→ **Qualitätsziel: Optimierung lärmreduzierter Trassenführungen**

Ausstattungskennzeichen: Kurvenradien, Mindestabstände

Empfohlene Mindeststandards:

Neutrassierungen sollten generell derart optimiert werden, dass lärmreduzierende Kurvenradien von > 500 m bevorzugt werden. Gegenüber Kurvenradien von < 300 m sollten zur Vermeidung von Kurvenquietschen lärmindernde Alternativen (z.B. Wendeanlagen) priorisiert werden.

1.3 ÖPNV-Entwicklung

Wir empfehlen im Rahmen des weiteren Verfahrens zu überprüfen, inwieweit im Flottendurchschnitt fahrzeit- oder fahrleistungsabhängige Mittel der Typprüfwerte zu entwickeln und als Mindeststandards in den NVP aufzunehmen sind.

Wir bitten zu prüfen, ob Mindestanforderungen an dynamische prozentuale Verlagerungsziele des PKW-Verkehrs auf den ÖPNV zukünftig innerhalb des NVP aufgenommen werden können.

Der NVP prognostiziert für das Angebotskonzept Prognosefall Basis gegenüber dem Status Quo insgesamt mit 11 % eine höhere Fahrgaststeigerung als das Angebotskonzept Prognosefall Plus. Das hiermit verbundene lärmmentlastende Gesamtverlagerungspotenzial vom MIV zum ÖPNV ist daher beim Prognosefall Basis voraussichtlich höher. Die entsprechende Priorisierung ist vertretbar.

1.4 Sonstiges: Fahrzeugunspezifische Empfehlungen

Wir empfehlen, u.a. Schulungsinitiativen sowie Informationsangebote durch die Aufnahme entsprechender Qualitätsziele innerhalb des NVP weiterzuentwickeln. Darüber hinaus begrüßen wir die Förderung angebotssteigernder Maßnahmen im ÖPNV (z.B. Internetzugang, elektronische Tickets, dynamische Informationsanzeigen).

→ **Qualitätsziel: Lärmvermeidendes Fahrverhalten**

Kennzeichen: Fahrerschulung; Informationsbeiträge z.B. „lärmarme Reifen“, „lärmarm Fahren“, „abgestellter Motor“

Empfohlene Mindeststandards:

Alle Fahrer und Fahrerinnen sollen über eine Schulung zu lärmarmer Fahrweise durch qualifizierte Ausbilder verfügen, die nicht älter als fünf Jahre ist oder diese bis spätestens ein Jahr nach Aufnahme des Betriebs nachholen sowie alle fünf Jahre wiederholen.

Stellungnahme Stadt Bielefeld – Umweltamt, Seite 3 von 9

2. Festlegung von Umweltstandards zur Luftreinhaltung

(Weitere Auskünfte erteilen Frau Löning 360.22 ☎ 51-6574 und Frau Schmitt 360.22 ☎ 51-6074)

Die bisher lt. Nahverkehrsplan erzielten Erfolge durch Einsatz schwefelfreier Kraftstoffe, Einhaltung von Abgasgrenzwerten gem. Euro-3 und Fahrzeugausstattung mit Partikelfiltern, bitten wir auf der Grundlage der inzwischen verschärften gesetzlichen Anforderungen fortzuschreiben. Für Busse gilt seit Beginn des Jahres 2006 die Euro-4 Norm. In der EG-Richtlinie 1999/96/EG ist neben den Euro-Normen auch der EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) Standard definiert. Die folgende Tabelle enthält einen Überblick über die Abgasgrenzwerte für Partikel und NOx der Euro 3, 4 und 5 sowie des EEV für u.a. Busse:

Abgasstufe	Euro 3	Euro 4	Euro 5	EEV
Gültig ab	2000/2001	2005/2006	2008/2009	2000 (optional)
Partikel	0,16	0,03	0,03	0,02
NOx	5,0	3,5	2,0	2,0

Prüfzyklus ETC, Einheit g/kWh

Damit weiterhin ein hoher Umweltstandard erzielt wird, bitten wir, nachfolgende Mindestanforderungen an schadstoffarme Fahrzeuge durch die Aufnahme von Qualitätszielen innerhalb des NVP zu berücksichtigen und deren Einhaltung anzustreben.

2.1 Qualitätsziele zur Minderung der Feinstaubemissionen

→ **Qualitätsziel: Förderung partikelarmer Neufahrzeuge**

Als Mindeststandard empfehlen wir, für Neufahrzeuge die Einhaltung des EEV-Standards gemäß der EG-Richtlinie 1999/96/EG sicher zu stellen. Die Einhaltung des EEV-Standards sollte mit der Vorlage des Fahrzeugbriefs oder -scheins nachgewiesen werden.

→ **Qualitätsziel: Förderung partikelarmer Altfahrzeuge**

Als Mindeststandard empfehlen wir, dass zukünftig **sämtliche Busse die Euro-4-Norm für Partikelfilter einhalten und Busse mit Dieselmotoren mit einem System ausgestattet werden, das den Partikel-ausstoß um 95% reduziert**. Hierfür kommen sämtliche Filtersysteme in Frage, die nach dem aktuellen Stand der Technik die Anforderungskriterien der „Schweizer VERT-Filterliste“ erfüllen. Die Kontrolle der Einhaltung der Euro 4 sollte über die EG-Typgenehmigung erbracht werden. Die Kontrolle des Partikelfilters sollte durch das Prüfergebnis der jährlich durchzuführenden Abgasuntersuchung erfolgen.

2.2 Qualitätsziele zur Minderung der Stickoxidemissionen

→ **Qualitätsziel: Förderung NOx-armer Neufahrzeuge**

Als Mindeststandard empfehlen wir, für Neufahrzeuge die Einhaltung des EEV-Standards gemäß der EG-Richtlinie 1999/96/EG sicher zu stellen. Die Einhaltung des EEV-Standards sollte mit der Vorlage des Fahrzeugbriefs oder -scheins nachgewiesen werden.

→ **Qualitätsziel: Förderung NOx-armer Altfahrzeuge**

Als Mindeststandard empfehlen wir, für die Buslinien 21/22 und 25/26 die **Emissionskonzentrationen auf die unten genannten Belastungswerte unterhalb des Bundesdurchschnittes des fahrleistungsgewichteten durchschnittlichen NOx-Wertes der eingesetzten Busflotte zu senken**.

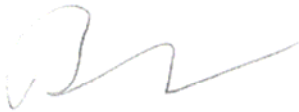
Stellungnahme Stadt Bielefeld – Umweltamt, Seite 4 von 9

Jahr	NOx-Bundesdurchschnitt in g/kWh	Mindestanforderung für Linie 21/22 und 25/26 des NOx-Flottendurchschnitts in g/kWh
2007	5,9	4,5
2008	5,4	4,0
2009	4,9	3,5
2010	4,4	3,0
2011	4,0	2,5
2012	3,7	2,0

Der Nachweis sollte durch jährliche Berechnung des fahrleistungsgewichteten NOx-Flottendurchschnitts durch das Verkehrsunternehmen erfolgen. Durch die flottenbezogene Begrenzung bleibt es dem Verkehrsunternehmen überlassen, wie es die Emissionsziele im Einzelnen erreicht.

Die Buslinien 21/22 und 25/26 fahren im Innenstadtbereich im 10-Minuten Takt. Sie fahren durch eng bebaute, schlecht belüftete Straßen mit hoher Wohndichte. Daher sind sie für höhere Umweltstandards prädestiniert.

i.A.



(Bernauer)

Anlagen

Anlage 1

Schreibgesch [zt]

DiN 45637

Seite 62 von 66

Pegelhöchstwerte Personenfahrzeuge – Außengeräusche

Gemessen in 7,5 m Entfernung von Gleismitte und 1,2 m Höhe *); bei Anordnung von schallemittierenden Einzelkomponenten auf dem Dach zusätzlich in 3,5 m Höhe

Betriebszustand	Stadtbahn, U-Bahn	Niederflurstraßenbahn	Peg
	dB(A)	dB(A)	
•Im Stand mit Eingeschalteten Einzelkomponenten **)			
ohne Klimaanlage:	55	55	L _{A1}
mit Klimaanlage			
Teillastbetrieb in			
1,2 m / 3,5 m Höhe:	55 / 58	55 / 58	L _{A1}
Vollastbetrieb in			
1,2 m / 3,5 m Höhe:	60 / 63	60 / 63	L _{A1}
•Anfahrt, Bremsung			
(Bis / aus 30 km/h):	75	75	L _{A1}
* Vorbeifahrt mit 60 km/h:	77	79	L _{A1}

*) Bei Messung in 25 m Entfernung und 3,5 m Höhe gelten um 7 – 9 dB(A) niedrigere Werte gegenüber der Messung in 7,5 m Entfernung und 1,2 m Höhe.

***) Die Pegelhöchstwerte dürfen bei den Rundum- und Innenmessungen an keinem Messpunkt überschritten werden.

Pegelhöchstwerte für Personenfahrzeuge – Geräusche im Fahrgastraum

Betriebszustand Stadtbahn/U-Bahn	Niederflurstraßenbahn		Pegelart
	dB(A)	dB(A)	
Im Stand mit eingeschalteten Einzelkomponenten *)	62	62	L _{AM}
Bei 60 km/h - geschl. Wagenkasten	65	70	L _{AM}
- Gliederfahrzeug im Übergangsbereich	70	75	L _{AM}

*) Die Pegelhöchstwerte dürfen bei den Rundum- und Innenmessungen an keinem Messpunkt überschritten werden.

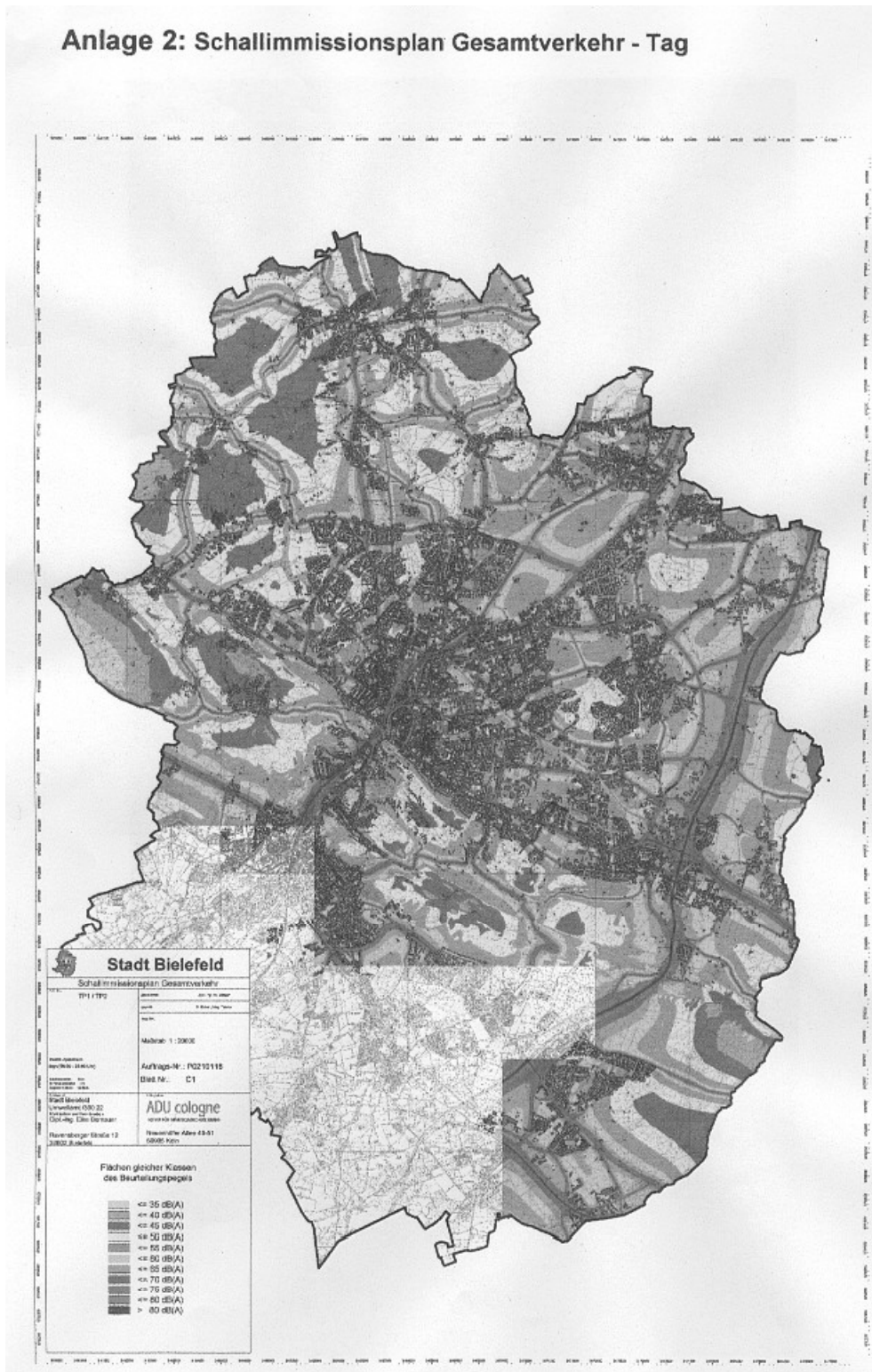
Stellungnahme Stadt Bielefeld – Umweltamt, Seite 7 von 9

Pegelhöchstwerte für Einzelkomponenten der Fahrzeuge im Stand

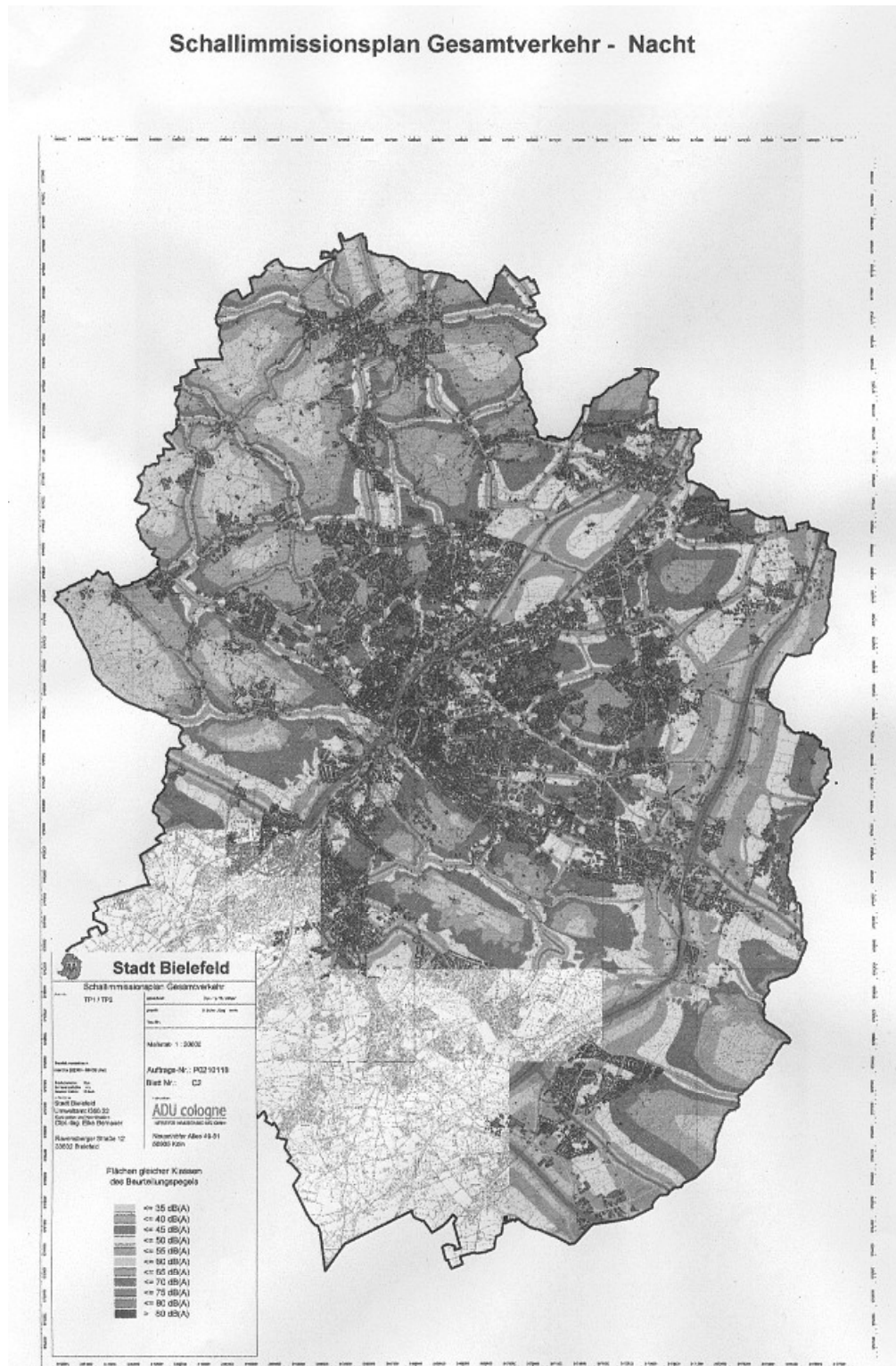
		L_{AM} / dB(A) **
•Luftpresser (gekapselt) außen in 1 m Abstand von der Schaltquelle *)		65
•Umformer	außen in 1 m Abstand von der Schaltquelle *)	52
•Lüfter	außen in 1 m Abstand von der Schaltquelle *)	60
•Klimaanlage	außen in 1 m Abstand von der Schaltquelle *)	
	Teillastbetrieb	70
	Vollastbetrieb	75
•Heizung, Lüftung, Klimaanlage	im Fahrgastraum	
	Teillastbetrieb	60
	Vollastbetrieb	62

*) nach E DIN 45637 und E DIN EN ISO 3095

Anlage 2: Schallimmissionsplan Gesamtverkehr - Tag



Stellungnahme Stadt Bielefeld – Umweltamt, Seite 9 von 9



Stellungnahme Stadt Bielefeld – Bauamt, Seite 1 von 5

600.1, 26. 10. 2006, 3203

STADT BIELEFELD									M
Amt für Verkehr 660									F
30. Okt. 2006									30.10.
660.1			660.2			660.3			
11	13	15	21	23	31	33	35		
12	14	22	24	32	34				

660 - Amt für Verkehr

**Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Bielefeld
Stellungnahme des Bauamtes**

Als Anlage sind die Stellungnahmen der Arbeitsbereiche 600.3 (Gesamträumliche Planung und Stadtentwicklung), 600.42 (Planen und Bauen Mitte-West) und 600.53 (Planen und Bauen Senne, Sennestadt) in Kopie beigefügt.
Falls noch eine Übersendung per e-mail gewünscht wird, bitten wir um Nachricht

I.A,



Stellungnahme Stadt Bielefeld – Bauamt, Seite 2 von 5

Bauamt, 24.10.2006
600.31/Hom

Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld
hier: Stellungnahme aus Sicht der Gesamträumlichen Planung und Stadtentwicklung

1. Generelles

Da es sich um den 2. Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld handelt, sollte dies auch im Titel zum Ausdruck gebracht werden.

Gemäß ÖPNVG NRW sollen Nahverkehrspläne spätestens alle 5 Jahre überprüft und fortgeschrieben werden. Der erste Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld wurde am 18.06.1998 vom Rat der Stadt verabschiedet. Der zweite Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld soll, wie in der Vorlage Drs. Nr. 7912 vom 7.11.2003 ausgeführt, für die kommenden 5 Jahre fortgeschrieben werden. Seine Laufzeit sollte ggf. benannt werden.

Wie in Kapitel „Netz- und Angebotskonzeption Bus“ (Seite 62) ausgeführt sind die Beseitigung herausragender Erschließungsmängel und die Stärkung von Tangentialverbindungen weiterhin die Kernpunkte der Netz- und Angebotskonzeption Bus. Insbesondere die Stärkung der Tangentialverbindungen ist aus stadtplanerischer Sicht sehr zu begrüßen, da sie zu einer Stärkung der städtischen Nebenzentren und damit zur Erhaltung und Weiterentwicklung der polyzentrischen Zentrenstruktur der Stadt beitragen. Zu erwähnen ist hier vor allem die vorgeschlagene „Osttangente“ Brake – Milse – Baumheide – Heepen – Stieghorst – Hillegossen – Sennestadt, deren Verlauf deckungsgleich ist mit den betreffenden Darstellungen des „Zentren- und Achsensystem(s)“ des Räumlichen Stadtentwicklungskonzeptes Bielefeld.

Wie unter „Fahrtenhäufigkeit zwischen den Bezirkszentren untereinander“ (Seite 96) ausgeführt, werden gemäß dem Linienkonzept des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans Tangentialverbindungen in der gewünschten Bedienungsqualität angeboten zwischen

- Sennestadt und Brackwede
- Windelsbleiche und Brackwede
- Stieghorst, Hillegossen und Sennestadt
- Stieghorst, Heepen und Brake sowie zum Teil zwischen
- Jöllenbeck und Schildesche.

Es wird weiter ausgeführt, dass eine Umsetzung der Plus-Variante auch die Verbindung Schildesche – Brake verbessern würde. Eine solche Verbesserung wäre auch von Bedeutung für das derzeit in Planung befindliche, zwischen Fehmarstraße und Engersche Straße gelegene zukünftige Wohngebiet Brake- West (80 – 100 WE).

Aus stadtplanerischer Sicht ist auch die verbesserte Verbindung der Zentren Brake, Heepen und Windelsbleiche mit den dazugehörigen Wohngebieten als Folge der neu konzipierten Linien 117, 30 und 33 zu begrüßen (S. 103).

2. Zu Seite 12 „Raumstruktur“, Karte 3 „Raumtypen des Nahverkehrsplanes“ und Karte 23 „Fahrzeit zum nächsten Versorgungszentrum“

Die in Karte 3 und Karte 23 dargestellten Zentren (Hauptzentrum und Bezirkszentren) sind in ihrer räumlichen Lage bzw. äußeren Begrenzung nicht nachvollziehbar. Sie entsprechen weder den „Bereiche(n) für zentrale Nutzungen“ des Räumlichen Stadtentwicklungskonzeptes Bielefeld noch den „Gemischten Bauflächen“ des Flächenutzungsplanes bzw. den Kerngebiets- und Mischgebietsfestsetzungen der Bebauungspläne. Zum Teil erstrecken sie sich weit in Ein- und Zweifamilienhausgebiete hinein.

Stellungnahme Stadt Bielefeld – Bauamt, Seite 3 von 5

3. Zu Seite 12 „Raumstruktur“ und Karte 4 „Flächennutzung“

Die in Karte 4 „Flächennutzung“ dargestellten Kern-, Misch- und Dorfgebiete umfassen dem Anschein nach darüber hinausgehend auch Splittersiedlungen und Einzelhöfe im Außenbereich. Ware es nicht besser, diese herauszunehmen?

4. Zu Seite 13 „Bevölkerung“

Die in Abbildung 1-3 zusammengestellten Bevölkerungszahlen sind die des Amtes für Stadtforschung, Statistik und Wahlen, nicht die des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik. Die Quelle sollte angegeben werden.

5. Zu Seite 13 „Bevölkerungsprognose“

Die Quelle zur angegebenen Einwohnerzahl Bielefelds in 2010 („ca. 313.000 E.“) und 2020 („etwa 300.000 E.“) ist nicht angegeben. Auch können diese Zahlen als mittlerweile überholt gelten.

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

2010	332.500 Einwohner
2020	323.600 Einwohner

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

2010	331.700 Einwohner
2020	325.600 Einwohner

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

6. Zu Seite 98/99 „Fahrtenhäufigkeit von den Verdichtungsgebieten bzw. vom Stadtrand ins nächste Versorgungszentrum sowie ins Hauptzentrum“

Wünschenswert wäre – auch im Hinblick auf die unzureichende Nahversorgungssituation in den zum Teil dicht besiedelten Siedlungen Windflöte und Okapiweg – eine ausreichende Fahrtenhäufigkeit auf der Linie 80 zwischen Friedrichsdorf und Brackwede.

Stellungnahme Stadt Bielefeld – Bauamt, Seite 4 von 5

600.42, 17.10.2006, 3229, Plein
Bauamt

Nahverkehrsplan / Entwurfsfassung

Stellungnahme

zum Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld für den
Zuständigkeitsbereich Planen und Bauen West Mitte-West, 600.42.

Zu dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld werden aus
Sicht von 600.42 keine Bedenken erhoben.

- Die für den Bereich Mitte bedeutsame Fragestellung der Stadtbahnentwicklung für die Strecke Mitte- Radrennbahn- Heepen (Punkt 4.2.3) wird in dem Entwurf noch nicht präzisiert. Hierzu wird für die Laufzeit des Nahverkehrsplans eine Weiterführung der Planung mit einer abschließenden Systemscheidung (Niederflur, Hochflur) und eine vertiefte Machbarkeitsstudie empfohlen. Eine frühzeitige, verbindliche Festlegung der Trassenführung wäre für die Bewertung und Beurteilung von städtebaulichen Projekten in unserem Zuständigkeitsbereich hilfreich, da durch die potentielle Freihaltung aller Trassenvarianten einzelne Vorhaben schwer umzusetzen sind.
- Interessant ist zudem der Verzicht auf eine ÖPNV- Erschließung (Bus) innerhalb des Altstadt-Hufeisens aufgrund der zu erwartenden hohen Störanfälligkeit in der Fahrplangestaltung (Punkt 4.4.1.). Aus unserer Sicht ist im Hinblick auf das optimale, überwiegend schienengebundene Angebot rund um das Hufeisen eine Durchdringung des Hufeisens mit einzelnen Linienführungen (Bus) nicht notwendig.
- Die unter Punkt 4.6.1 *Stadtbahnhaltestellen und Verknüpfungspunkte* genannte, mögliche unterirdische Verbindung zwischen dem Tunnel unter den Eisenbahngleisen und der Stadtbahnhaltestelle ist im Hinblick auf die eigentlich gewollte Belegung des Bahnhofvorplatzes und der damit verbundenen Erhöhung der sozialen Kontrolle kritisch zu prüfen. Hierzu sollten weitere Fachämter und Behörden (z. B. SKPR, Polizei...) gehört werden.

 17.10.06

Plein

über 600.4
an 600.7 (Bündelung)

Stellungnahme Stadt Bielefeld – Bauamt, Seite 5 von 5

Bauamt 12.10.06 3240
600.53

An 600.4 über 600.5

Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld
- Entwurfsfassung-
Schreiben von 660.21 vom 20.09.2006 mit der Bitte um Stellungnahme

Zur vorliegenden Entwurfsfassung sind von 600.53 keine Anregungen vorzubringen.

Wir erlauben uns jedoch folgende Hinweise vorzubringen.:

1. Die Baugebiete –Am Wahlbrink – und – Breipohls Hof – fehlen in der Karte Nr. 4
2. Karte Nr. 4 Das Wochenendhausgebiet Markengrund ist keine Wohnbaufläche
3. Karten Nr. 9 – 11 Nr. 46 Markengrund Wochenendhausgebiet keine Siedlungsfläche Vorschlag streichen oder mit der Anmerkung versehen z.B. WHG = Wochenendhausgebiet.
4. Karte 20 und 23 Versorgungszentrum Senne I in der Fläche zu groß dargestellt , reduzieren .
5. Seite 12 Bevölkerungsprognose , hier bitte die Quelle angeben da erhebliche Unterschiede zu anderen Untersuchungen vorliegen. Ebenso ist in diesem Zusammenhang die Aussage auf Seite 14 zur Gesamtzahl der Schüler zu hinterfragen.
6. Seite 57 Punkt 4.2.2. Planungsvarianten mit bereits im Vorfeld erkennbaren extrem hohen Kosten sind überaus fragwürdig ob sie überhaupt eingebracht werden sollten – Stadtbahntunnel durch den Teutoburger Wald - oder nicht übersteigert werden sollten mit dem Vorschlag auch gleichzeitig die A2 mit in dieses Tunnelbauwerk zu verlegen.



Stellungnahme Stadt Bielefeld – Projektbeauftragte Demographische
Entwicklungsplanung, Seite 1 von 2

007 – Tatje – 3306 – 28.12.06

An das

Dezernat 4 a.d.D.

3/07

Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld

Schreiben des Amtes für Verkehr vom 04.11.06

Sehr geehrter Herr Moss,

den Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld habe ich zusammen mit dem o.g. Schreiben und der Beschlussvorlage am 11.12.06 erhalten. Zu einigen wenigen Aspekten möchte ich kurz Stellung nehmen; vorab jedoch noch eine grundsätzliche Bemerkung zu dem Gesamtverfahren:

In der Beschlussvorlage für die Sitzung am 12.01.07 wird unter *Begründung* dargelegt, dass für die Entwicklung des Nahverkehrsplans ein umfassendes Beteiligungs- und Beratungsverfahren (intern und extern) stattgefunden hat. Die einzelnen Positionen der Beteiligten sind im Anhang der Beschlussvorlage in einer Synopse zusammenfassend gestellt (vgl. hier auch Nahverkehrsplan S. 39 f): Leider bin ich an diesem Beratungsprozess nicht beteiligt worden und konnte somit meine demographiepolitischen Fragen und Aspekte nicht einbringen. Wie Sie wissen, habe ich einige grundsätzliche Fragen zu diesem Themenfeld bereits in meinem Demographiekonzept skizziert. Da der vorliegende Entwurf für den Nahverkehrsplan wichtige Aussagen für zukünftige Planungen enthält (z.B. Ausbau der Stadtbahn nach Theesen), hätte ich eine frühzeitige Einbindung in den Diskussionsprozess begrüßt und sehe Klärungsbedarf hinsichtlich der Organisationsverfügung für meine Stelle 007.

- In Punkt 1.5 der Beschlussvorlage wird darauf verwiesen, dass es unterschiedliche Aussagen zur *Bevölkerungsentwicklung von Bielefeld* gibt, allerdings vermisse ich eine Erklärung, welches Datenmaterial den weiteren Ausführungen und Planungsüberlegungen zu Grunde gelegt wird. Außerdem werden nur einige wenige Aussagen zu der Gesamtentwicklung von Bielefeld getroffen, eine differenzierte Aussage zu der prognostizierten Entwicklung von Stadtteilen fehlt. Diesen Aspekt halte ich jedoch für wichtig, da sich hieraus wichtige Schlussfolgerungen für weitere (und kostenintensive) Planungen ableiten. Außerdem müssten diese Fragen mit einer entsprechenden Darlegung von Aspekten wie Entwicklung des Modal Split, zukünftige Wohntrends (z.B. „zurück in die Innenstadt“) verknüpft werden, damit die Stadt Bielefeld sachgerechte und auch vor allem auch finanzierbare Entscheidungen für die Zukunft treffen kann.
- Unter Punkt 4.3.1 Stadtbahnverlängerung nach Theesen wird darauf hingewiesen, dass dieses Vorhaben nicht in die Strukturüberlegungen des Landes NRW mit aufgenommen worden ist. Es bleibt unklar, inwieweit diese Landesentscheidung bei den Bielefelder Überlegungen berücksichtigt wird, denn es wird am Ausbau/Verlängerung festgehalten.
- Im Nahverkehrsplan wird ab Seite 18 ff die Erschließungsqualität thematisiert; es geht u.a. darum, gute Verkehrs – Umsteige -und Nutzungsmöglichkeiten für unterschiedliche Benutzergruppen zu entwickeln (z.B. Senioren oder Schüler). Aus meiner Sicht ist es wichtig, auch diese Aspekte mit der demographischen Entwicklung und der Entwicklung von Stadtteilen/Stadtbezirken/Quartieren zu verknüpfen (vgl. die Ergebnisse der Projektgruppe „Räume der Zukunft“ oder die AG „Attraktive Wohnquartiere“

Stellungnahme Stadt Bielefeld – Projektbeauftragte Demographische
Entwicklungsplanung, Seite 2 von 2

beim Masterplan Wohnen) und dabei auch die Fachplanungen der Dezernate (Schul-
entwicklungsplanung, Altenhilfe- und Jugendhilfeplanung) mit einzubeziehen, um
Fehlplanungen zu vermeiden.

- Im Punkt 4.4 Netz -und Angebotskonzeption Bus auf S. 62 f wird die Stärkung der
Beziehung zu den Umlandgemeinden als prioritär definiert. Unter demographiepoliti-
schen Gesichtspunkten müsste diese Sichtweise neu diskutiert werden; Stichpunkte:
Trend zurück in die Innenstädte, Anreize schaffen, sich in Bielefeld anzusiedeln (wei-
tere „Stadtflucht“ verhindern etc.).

Mit freundlichen Grüßen

Susanne Kage

Stellungnahme CDU-Fraktion im Rat der Stadt

MEICHSNER

+49 521 178860 10-10-00 11:01

LEDT M1

Bemerkungen von H. Meichsner:
Herrn Andreas Kunert
Protokollergänzung UStA 19.09.2006 —TOP N VPL—

C/ 660.2/21
H. Falber
H. Meier
H. Meyer
✓ 660 H. 10.10.06

Aus Sicht der CDU-Fraktion sind im Rahmen der Beratungen zu den Bedenken und Anregungen die folgenden Aussagen zu korrigieren bzw. zu überprüfen:

- S. 13 Fortschreibung der Bevölkerungswanderung unter der besonderen Berücksichtigung der Baulandentwicklung
- S. 17 Planung ohne Aufgabenträgerpauschale
- S. 31 Erhalt Bahnhof Sennestadt aus sicherungstechnischer Sicht und sowohl als Zugkreuzungspunkt als auch Verknüpfungspunkt mit IV mit der Maßgabe, dass die gewünschte Verlagerung zur Bleicherfeld Straße obsolet ist
- S 57 Stadtbahn Sennestadt
- S.58 Planungszeitrahmen Stadtbahn Heepen
- S 59 ff Aussagen zur Stadtbahnverlängerung Theesen in zeitlicher und finanzieller Hinsicht
- S 64 Integration des Streckenabschnitts Schildhof der Linie 29 in den Quartiersbus Bethel
- S 78 Zeitliche und planerische Darstellung Hochbahnsteige Brackwede
- S 79 HP Kosten und zeitliche Realisierung Wächterstraße
- S 83 Verkehrliche Auswirkungen und Kosten der baulichen Maßnahmen für die Führungen der Linien 28, 58,59
- S 89 Erschließungsmängel auch in Teilen südlich der Detmolder Straße u.s.w.
- S 110 ff Die Kosten- und Erlösrechnung beschränkt sich auf eine Betriebskostenrechnung, die Kosten für den Auftraggeber sind nachzutragen

Stellungnahme Bezirksregierung Detmold, Seite 1 von 2



Bezirksregierung Detmold

Bezirksregierung Detmold, 32754 Detmold
An den
Oberbürgermeister
der Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
z.H. Herrn Fabian
33597 Bielefeld

STADT BIELEFELD			M
Amt für Verkehr 660			F
19. Nov. 2006			
660.1	660.2	660.3	
11 13	12 14	15 16	17 18
12 14	15 16	17 18	19 20

Leopoldstr. 15, 32756 Detmold

Auskunft erteilt:
Michael Ganninger
michael.ganninger@brdt.nrw.de
Zimmer: D 411
Durchwahl: (05231) 71-6204
Telefax: (05231) 71 626204

Aktenzeichen:
62.5 - 40 53 (Bielefeld)

30. Oktober 2006

Dezernat 4
07. NOV. 2006
tel. Rü / bR / Stab / z.d.A. / w.v.
STADT BIELEFELD
Postservice
Sokr.: - 2. NOV. 2006

Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld

Ihr Schreiben vom 20.09.2006; ohne Aktenzeichen

Sehr geehrter Herr Fabian,

mit dem o.a. Schreiben haben Sie mir den Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld mit der Bitte um Stellungnahme zugeleitet. Nach Durchsicht der Unterlagen nehme ich nunmehr für die Bezirksregierung Detmold wie folgt Stellung:

Der vorgelegte Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld stimmt im Grundsatz mit den Zielen der Raumordnung überein. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass die vorliegende Entwurfsfassung des Plans um eine textliche Zielsetzung hinsichtlich einer perspektivisch anzustrebenden, bedarfsgerechten ÖPNV-Anbindung des im gültigen Regionalplan „Gebietsentwicklungsplan Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld 2004“ aufgeführten interkommunalen Gewerbegebietes Bielefeld/Herford/Bad Salzuffen (GIB OWL) ergänzt wird.

Darüber hinaus möchte ich Sie bitten bei der weiteren Bearbeitung auch folgende Hinweise zu beachten:

1/2

Servicezeiten:
8.00 - 16.00 Uhr und 13.30 - 16.00 Uhr
erhöhten Anruhrzeiten nach Vereinbarung
Internet:
<http://www.brdt.nrw.de>

Telefon (Zentral):
(05231) 71-0
Telefax (Zentral):
(05231) 71-285
(05231) 71-1287

eMail:
postdienst@brdt.nrw.de
mailto:postdienst@brdt.nrw.de
siehe <http://www.brdt.nrw.de>

Konten der Landeskasse Detmold:
Deutsche Bundesbank (Filiale Minden)
IBAN: DE38 2500 0000 0000 0000 0000
Sparkasse Detmold
Postsparkonto Hannover
480 015 20 (BLZ 480 000 00)
107 00 (BLZ 478 001 00)
426-307 (BLZ 260 100 30)

Parkhinweis: Besucherparkplatz am Dienstgebäude; weitere Parkstellen im Gebiet Bad Salzuffen

Stellungnahme Bezirksregierung Detmold, Seite 2 von 2

Im Gegensatz zum Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan ist in Kapitel 1.4.1 „Zielkonzept Stadtbahn des GVEP“ die Einstufung des NVP zu den Stadtbahnvorhaben in einzelnen Fällen von den Vorgaben des Landes NRW (Teil Schiene) abgewichen:

- Babenhausen Süd – Theesen: Stufe 2 (nach 2015)
- Brackwede Kirche – Brackwede Süd: Stufe 2 (nach 2015)
- Sennestadt – Sennestadt Bahnhof: Stufe 2 (nach 2015)

Besonders der Stadtbahnstrecke Babenhausen Süd – Theesen wird aus Sicht des NVP eine hohe Bedeutung zugemessen. Die Maßnahme wird hier als Vordringlicher Bedarf der Stufe 1 behandelt und ein laufendes Planfeststellungsverfahren angemerkt. Der ermittelte NKQ von 0,16 bei der Bewertung im Rahmen der IGVP hatte zur Folge das Vorhaben in die Stufe 2 des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplanes (Teil Schiene) zu setzen.

Des Weiteren finden folgende Vorhaben im Verkehrsinfrastrukturbedarfsplanplan des Landes keine Erwähnung:

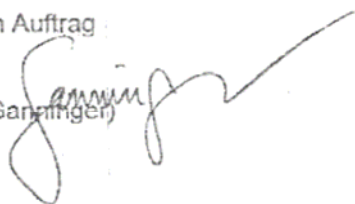
- Innenstadt – Radrennbahn – Heepen
- Sieker – Ripon Kaserne
- Brackwede Bahnhof – Ummeln
- Senne – Buschkamp – Sennestadt

Auffällig ist der hohe Bedeutungsgrad der Maßnahme „Innenstadt – Radrennbahn – Heepen“. Eine Einstufung in die Stufe 1 –Vordringlicher Bedarf- unterstreicht deren Wichtigkeit. In den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplanplan des Landes NRW ist das Vorhaben nicht aufgenommen worden und entzieht sich somit einer Bewertung.

Folgende Vorhaben finden sich im Zielkonzept nicht wieder, obwohl sie eine Einstufung im Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan (Stufe 2) des Landes erhalten haben:

- Bielefeld, Rathaus – Bielefeld, Oldentrup-Spannbrink
- Bielefeld, Schildesche – Bielefeld, Auf der Feldbreite

Mit freundlichen Grüßen,
im Auftrag


(Ganspinger)

2/2

Stellungnahme Straßen.NRW



Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Niederlassung Bielefeld · Postfach 100207 · 33502 Bielefeld

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
33597 Bielefeld



Niederlassung Bielefeld

Kontakt: Herr Liß
Telefon: 0521-1082 189
Fax: 0521-1082 301
E-Mail: Joachim.Liss@strassen.nrw.de
Zeichen: 0100/40400.020/1.13.03.06
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 11.10.2006

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Bielefeld

Ihr Schreiben vom 20.9.2006

Sehr geehrte Damen und Herren,

Gegen die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes bestehen unsererseits keine Bedenken.

Mit freundlichen Grüßen
i.A.


Joachim Liß

Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld 2007
Anhang 5: Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange

Stellungnahme VVOWL und Kreis Gütersloh

Verkehrsverbund OWL · Jahrplatz 5 · 33602 Bielefeld
Stadt Bielefeld
Dezernat 4 – Bauen/Planen
Herrn Beigeordneten Moss
August-Bebel-Straße 92
33597 Bielefeld

Dezernat 4
03. NOV. 2006
tel. Rü / bR / Stab / zdA / WV
Termin:
Sokr.:

230	600		620	
	660			



Zweckverband
Verkehrsverbund
OstWestfalenLippe
Jahrplatz 5
33602 Bielefeld
Fon 05 21/32 94 33-0
Fax 05 21/32 94 33-16
info@vvowl.de
www.vvowl.de

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben vom
Anspruchspartner/in
Armin Hilger
Durchwahl
-17
Bielefeld,
31.10.2006

660
27.10.06
660.2
Korn
660.2
Fabian
09.11.06

**Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld
Stellungnahmen des VVOWL und des Kreises Gütersloh**

Sehr geehrter Herr Moss,

anbei erhalten Sie die Ihnen gestern schon vorab per Fax zugegangenen Stellungnahmen des VVOWL und des Kreises Gütersloh zum Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld.

Zur weiteren und leichteren Bearbeitung habe ich Herrn Fabian gestern bereits eine Dateiversion der jeweiligen Stellungnahme vorab per E-Mail zugesandt.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag des Kreises Gütersloh

Armin Hilger

Sie erreichen uns vom
Hauptbahnhof Bielefeld
mit der Stadtbahn
Linie 1 Richtung Senne,
Linie 2 Richtung Sieker,
Linie 3 Richtung Stieghorst und
Linie 4 Richtung Rathaus/Oberstr.,
jeweils eine Haltestelle bis
Jahrplatz, Fußweg ab Haupt-
bahnhof ca. zehn Minuten.

Kontonummer 26
(Stadtkasse Bielefeld)
Sparkasse Bielefeld
BLZ 480 501 61

G:\Kreis Gütersloh\Briefe\2006\1031Stellungnahmen NVP Bielefeld.DOC

Stellungnahme VVOWL, Seite 1 von 3



VerkehrsVerbund OWL - Jahnplatz 5 - 33602 Bielefeld
Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr

33597 Bielefeld

Vorab per Fax 0521 / 51 53 13

Zweckverband
VerkehrsVerbund
OstWestfalenLippe
Jahnplatz 5
33602 Bielefeld
Fon 05 21/32 94 33-0
Fax 05 21/32 94 33-16
info@vvowl.de
www.vvowl.de

Ihr Zeichen Ihr Schreiben vom Ansprechpartner/in Durchwahl Bielefeld,
Armin Hilger -17 30.10.2006

Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Stellungnahme des VVOWL

Sehr geehrte Herr Moss,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs des zweiten Nahverkehrsplans (NVP) der Stadt Bielefeld.

Die nachfolgende Stellungnahme erfolgt unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Verbandsversammlung des VVOWL (Sitzung Anfang Dezember).

Zwischen der Stadt Bielefeld und dem VVOWL besteht nur relativ geringer Abstimmungsbedarf. Da ich einen solchen bei einzelnen Punkten jedoch durchaus noch sehe, nehme ich nachfolgend zu einzelnen Punkten des Entwurfs des zweiten NVP der Stadt Bielefeld wie folgt Stellung:

S. 7 Kap. 1.3.1

Die zentralen Aufgaben des VVOWL sind die "Planung, Organisation und Finanzierung des SPNV" (siehe NVP des VVOWL Kap. 2.1.2 S. 10). Wir bitten diese zentrale Aufgabe in die Spiegelstrichaufzählung in Kap. 1.3.1 des NVP der Stadt Bielefeld aufzunehmen.

S. 8 Kap. 1.3.1

Einen Stundentakt Bielefeld – Münster gibt es auf der Regionalbahnlinie 69 (Münster – Hamm – Bielefeld) seit dem 03.04.2005. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 kommt auch auf der Regionalbahnlinie 67 (Münster – Warendorf – Bielefeld) der Stundentakt.

Wir bitten diese Punkte im NVP der Stadt Bielefeld zu berücksichtigen.

Sie erreichen uns vom Hauptbahnhof Bielefeld mit der Stadtbahn
Linie 1 Richtung Senne,
Linie 2 Richtung Sieker,
Linie 3 Richtung Stieghorst und
Linie 4 Richtung Rathaus/Oberstr.,
jeweils eine Haltestelle bis Jahnplatz. Fußweg ab Hauptbahnhof ca. zehn Minuten.

Kontonummer 26
(Stadtkasse Bielefeld)
Sparkasse Bielefeld
BLZ 480 501 61

G:\PLANUNG\NVP lokaler Aufgabenträger\Stellungnahme Entwurf NVP Stadt BI.doc

Stellungnahme VVOWL, Seite 2 von 3



S. 9 "Verbesserung der Verknüpfung von Bus und Bahn"

Die in Klammern aufgeführte Verbindung "Herford – Babenhausen Süd" entspricht nicht den Aussagen des NVP des VVOWL (siehe Karte 3-4, S. 44). Als Schnellverkehrskorridor ist dort die Verbindung Spenge – Enger – Herford ausgewiesen. Babenhausen wird dort ausdrücklich über Zubringerverkehre an Spenge und Enger angeschlossen. Wir bitten dieses zu ergänzen.

S. 11 Kap. 1.4.1

Aussagen aus dem Gesamtverkehrsentwicklungsplan (GEVP 1997)
"Zum Schienenverkehr werden zusätzliche Haltestellen und Taktverdichtung auf der Sennebahn und auf der Strecke nach Lage/ Lemgo (15-Min-Takt) sowie für den Haller Willem empfohlen (30-Min-Takt)."

Hierzu verweisen wir - unter Hinweis auf die sich seit dem damaligen Zeitpunkt nochmals erheblich verschlechterten finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Hand - auf unsere Stellungnahme vom 15.05.1998 zum damaligen NVP der Stadt Bielefeld. Die Umsetzbarkeit eines 15-Minuten-Taktes nach Lage/Lemgo stehen sowohl unter dem Vorbehalt der Finanzierung als auch unter dem Vorbehalt eines zweigleisigen Streckenausbaus. Zur Finanzierung weisen wir auf § 13 Abs. 2 der Satzung des VVOWL hin, demnach sind Zusatzleistungen auf Wunsch einzelner Zweckverbandsmitglieder von diesen zu finanzieren.

S. 31 Kap. 3.1.2

Der Infrastrukturausbau an den SPNV-Haltestellen erscheint aus Sicht des VVOWL nur dann sinnvoll wenn die Fahrpläne der verknüpften Verkehre an den Bahnverkehr angepasst werden.

S. 53 Kap. 3.5.3

Der VVOWL begrüßt ausdrücklich die geforderte verbesserte Abstimmung zwischen städtischen Verkehr und SPNV. Wir weisen in diesem Zusammenhang sowohl auf die gesetzlichen Vorgaben gemäß § 2 Abs. 4 als auch auf die planerischen Vorgaben hin, die durch den landesweiten Integralen Taktfahrplan (ITF) gesetzt werden.

S. 59 Kap. 4.2.5 und 4.2.6

Im ersten Satz ("Für die Weiterentwicklung des SPNV-Netzes ist der Aufgabenträger VVOWL zuständig.") bittet ich das Wort "Netzes" zu streichen.

Ihre Argumentation bzgl. der empfohlenen neuen Haltepunkte können wir nicht nachvollziehen. Sie schreiben: "Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und ÖPNV sind in Bielefeld hinreichend vorhanden." Da eine Verknüpfung mit dem SPNV aber nur an einem Haltepunkt stattfinden kann, erschließt sich uns ihre Empfehlung von drei zusätzlichen Haltepunkten nicht.

Zudem verweisen wir bezüglich der von Ihnen empfohlenen drei Haltepunkte auf unsere Stellungnahme vom 23.12.2006 zum identischen Sachverhalt. Die Einrichtung von zusätzlichen Haltepunkten entlang der Hauptstrecke oder auf eingleisigen Strecken ist vom auf der jeweiligen Strecke möglichen Betriebskonzept abhängig. Die vorgeschlagenen Haltepunkte sind daher auch nicht im NVP des VVOWL vorgesehen.

G:\PLANUNG\NVP lokaler Aufgabenträger\Stellungnahme Entwurf NVP Stadt BI.doc

Stellungnahme VVOWL, Seite 3 von 3



Wächterstraße:

Eine vom VVOWL und NPH (fahrplantechnisch ergänzt durch DB Netz AG) beauftragte "Machbarkeitsstudie zur Modernisierung der Sennebahn" ergab, dass der sicherlich sinnvolle Haltepunkt Wächterstraße erst nach einer Komplettsanierung der Eisenbahninfrastruktur der Sennebahn fahrplantechnisch als zusätzlicher Haltepunkt bedienbar ist. Sollte dieser vorher realisiert werden, wäre ein anderer bestehender Halt zwingend aufzugeben.

Bleicherfeldstraße:

Die seinerzeit auch vom VVOWL geplante Verlegung des Bahnhofs Sennestadt zur Bleicherfeldstraße ist lt. "Machbarkeitsstudie zur Modernisierung der Sennebahn" nicht möglich, da auch nach einer Modernisierung der Gesamtstrecke im Bahnhof Sennestadt regelmäßig Zugkreuzungen stattfinden müssten. Am Haltepunkt Bleicherfeldstraße würde die aufwendige Infrastruktur für Zugkreuzungen nur unter enorm hohen technischen und finanziellen Aufwand realisiert werden können.


S. 76 Kap. 4.5.2
zur Bleicherfeldstraße s. o.

S. 77 Kap. 4.5.2
zur Wächterstraße s. o.

S. 80 Kap. 4.6.1
Zur Verlegung des Bahnhofs Sennestadt in den Bereich Bleicherfeldstraße siehe oben und Stellungnahme vom 23.12.2005.

S. 84 Kap. 4.6.4
Am Bahnhof Brake empfiehlt der VVOWL den Neubau einer Fahrradabstellanlage, da die derzeit genutzten Abstellmöglichkeiten im Bahnhofstunnel vor allem wegen brandschutztechnischen Vorschriften nicht mehr möglich sind.

Mit freundlichen Grüßen


Ludger Siemer
(Geschäftsführer)

Stellungnahme Kreis Gütersloh, Seite 1 von 6



VerkehrsVerbund OWL - Jahnplatz 5 - 33602 Bielefeld

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr

33597 Bielefeld

Vorab per Fax 0521 / 51 53 13

Zweckverband
VerkehrsVerbund
OstWestfalenLippe
Jahnplatz 5
33602 Bielefeld
Fon 05 21/32 94 33-0
Fax 05 21/32 94 33-16
info@vvowl.de
www.vvowl.de

Ihr Zeichen	Ihr Schreiben vom	Ansprechpartner/in	Durchwahl	Bielefeld,
		Armin Hilger	-17	30.10.2006

Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Stellungnahme des Kreises Gütersloh

Sehr geehrte Herr Moss,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs des zweiten Nahverkehrsplans (NVP) der Stadt Bielefeld.

Vorab: Die nachfolgende Stellungnahme ist mit dem Kreis Gütersloh abgestimmt und ergeht in dessen Auftrag. Für Rückfragen stehen sowohl der Unterzeichner als auch Herr Rakel vom Kreis Gütersloh (Tel.: 05241/85-2617) zur Verfügung.

Zwischen der Stadt Bielefeld und dem Kreis Gütersloh besteht aufgrund der Vielzahl der grenzüberschreitenden Buslinien bei einzelnen Punkten ein Abstimmungsbedarf. Zum Entwurf des zweiten NVP der Stadt Bielefeld nimmt der Kreis Gütersloh wie folgt Stellung:

S. 9 f. Kap. 1.3.2

Die Linien 48, 59, 60, 62, 80, 83, 87, 88, 94, 95 und 157 gehören gemäß 2. NVP Kreis Gütersloh (z. B. S. 335 ff.) zu unterschiedlichen, jeweils eigenwirtschaftlichen Linienbündeln im Kreis Gütersloh. Wir bitten darum dieses zu beachten und an dieser Stelle sowie im Anhang 2: Tabellen in Tabelle 1 unter Anmerkungen aufzuführen.

Sie erreichen uns vom Hauptbahnhof Bielefeld mit der Stadtbahn
Linie 1 Richtung Senne,
Linie 2 Richtung Sieker,
Linie 3 Richtung Stieghorst und
Linie 4 Richtung Rathaus/Obernstr.,
jeweils eine Haltestelle bis Jahnplatz, Fußweg ab Hauptbahnhof ca. zehn Minuten.

Kontonummer 26
(Stadtkasse Bielefeld)
Sparkasse Bielefeld
BLZ 480 501 61

G:\Kreis Gütersloh\Planungen Kommunen\Planungen Nachbarkreise\Bielefeld\Stellungnahme Entwurf 2 NVP.DOC



S. 10 Kap.1.4 Absatz 2 redaktioneller Hinweis
In den Hauptaussagen ist eine Orientierung am Räumlichen Stadtentwicklungskonzept zu erwarten, das vor allen Dingen auf die Linien des schienengebundenen Verkehrs als Rückgrat der weiteren Siedlungsentwicklung abhob.

S. 16 Abbildung 1-5
Die Konzession des von der Firma Wittler & Voßhans betriebenen NachtBusses läuft im Dezember 2006 und damit sicherlich vor Abschluss dieses NVP aus und wird, wegen ausbleibender Zahlungen der Gemeinde Schloß Holte – Stukenbrock, auch nicht wieder beantragt. Diese Linie sollte daher nicht mehr mit aufgenommen werden.

S. 18 ff. und S. 117 Kap. 2 (S. 18 – 27) Qualitätsmanagement
Das Qualitätsmanagement ist sehr detailliert beschrieben und soll auf alle Verkehrsleistungen angewendet werden. Die Messmethoden wie z.B. Kundenzufriedenheitsanalysen oder Testkundenverfahren sowie das Berichtswesen sind aus Sicht des Kreises Gütersloh sinnvoll, aber auch sehr aufwändig und für den Aufgabenträger ggf. sehr kostenintensiv.

Im Rahmen von eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen sind diese Anforderungen nur auf freiwilliger Basis durch die Verkehrsunternehmen umzusetzen. Der Kreis Gütersloh hat daher in seinem NVP die Definition inkl. Messung von Qualitätsstandards insbesondere für den Abschluss von Verträgen oder Vereinbarungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vorgesehen.

Der Kreis Gütersloh geht daher davon aus, dass bei einer Umsetzung des in Kap. 2 genannten Qualitätsmanagementsystems bei grenzüberschreitenden Linien in den Kreis Gütersloh keine Kosten auf ihn zukommen.

S. 21 Kap. 2.1.5 erste Zeile redaktioneller Hinweis
fehlendes Wort
Dem Systemgedanken „Niederflurbus“ ist im besonderen Maße Rechnung zu tragen.

S. 50 und S. 99 Regionalverkehr
Im NVP des Kreises Gütersloh ist für die Verbindungen von Schloß Holte – Stukenbrock und Verl nach Bielefeld in der Hauptverkehrszeit ein 30-Minuten-Takt nicht vorgesehen.

Sollte die Umsetzung der Maßnahmen nach Verl und Schloß Holte – Stukenbrock eigenwirtschaftlich nicht möglich sein, d.h. würden für die Linie / das Linienbündel, das die Linien 35 und 80 umfasst, Zuschüsse der öffentlichen Hand notwendig, so teilen wir bereits jetzt mit, dass der Kreis Gütersloh sich an diesen Zuschüssen vsl. nicht beteiligen wird.

Der Aufbau eines 1-h-Taktes für den Abschnitt Brackwede – Verl ist im NVP des Kreises Gütersloh im Kap. 4.2.2.5 auf S. 277 als Maßnahme mit langfristiger Perspektive vorgesehen.
Der eigenwirtschaftliche Aufbau einer solchen Verkehrsleistung könnte aus Sicht des Kreises Gütersloh wesentlich beschleunigt werden, wenn es zur Umsetzung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens käme, das den Anforderungen G:\Kreis Gütersloh\Planungen Kommunen\Planungen Nachbarreise\Bielefeld\Stellungnahme Entwurf 2 NVP.DOC

Stellungnahme Kreis Gütersloh, Seite 3 von 6



gen entspricht, die im Kap. 4.6.3. 350ff des NVP des Kreises Gütersloh beschrieben werden. Aus Sicht des Kreises Gütersloh ist derzeit eines der Hauptprobleme hinsichtlich eines Ausbaus der besagten Linien, dass ein solches Einnahmeaufteilungsverfahren derzeit nicht besteht..

Der Kreis Gütersloh regt daher an, die im NVP des Kreises Gütersloh unter Kap. 4.6.3 und ebenfalls in den NVP der mhv sowie des VVOWL (nahezu wortgleich!) gefassten Aussagen zum Einnahmeaufteilungssystem ebenfalls in den NVP der Stadt Bielefeld zu übernehmen. Dies würde das Interesse der Aufgabeträger an einen möglichst fairen und transparenten Verfahren, das als Fundament für einen eigenwirtschaftlichen und wirtschaftlichen ÖPNV notwendig ist, stärken.

S. 50 Regionalverkehr Absatz 3
fehlendes Wort (vermutlich "anzustreben") im ersten Satz

S. 54 Kap. 3.5.5 Absatz 2, Satz 2 redaktioneller Hinweis
Der Verkehrsbetrieb moBiel hat sich im Rahmen eines geförderten Gemeinschaftsprojektes zusammen mit der Stadt Bielefeld engagiert und insgesamt 45 Haltestellen auf der Hauptbuslinien 25/26 behindertengerecht ausgestattet.

S. 62 Kap. 4.4
Bei einer Stärkung der regionalen Verbindungen im Abendverkehr geht der Kreis Gütersloh davon aus, dass diese Leistungen in Form von eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen erbracht werden. Der Kreis Gütersloh geht daher davon aus, dass insbesondere für Leistungen im Abendverkehr die über das in seinem NVP definierte Maß hinausgehen keine Kosten zu übernehmen sind.

S. 65 und 100 Kap. 4.4.2
Linie 21/62
Im Plus-Angebot ist ein 20-Minuten-Takt zwischen Werther und Bielefeld vorgesehen. Aus Sicht des Kreises Gütersloh sollte der 1-h-Takt der Linie 62 dadurch nicht geändert werden, sodass die Umsetzung über eine Ausweitung des Verkehrsangebotes auf der Linie 21 erfolgt.

Sollte die Umsetzung des 20-Minuten-Taktes eigenwirtschaftlich nicht möglich sein, d.h. würden für die Linie 21 Zuschüsse der öffentlichen Hand notwendig, so teilen wir bereits jetzt mit, dass der Kreis Gütersloh sich an diesen Zuschüssen vsl. nicht beteiligen wird.

Sollte das eigenwirtschaftlich umgesetzte Plus-Angebot Bestandteil des NVP der Stadt Bielefeld werden, so wird der Kreis Gütersloh beim nächsten Fortschreibungsverfahren seines NVP eine entsprechende Änderung des Linienblatts der Linie 21 (S. 86 des NVP des Kreises Gütersloh) aufnehmen.

S. 68f Kap. 4.4.6
Die Verlängerung der Linie 35 bis zum Bahnhof Schloß Holte wird begrüßt (siehe NVP des Kreises Gütersloh S. 276).

Sollte die Verlängerung der Linie 35 Bestandteil des NVP der Stadt Bielefeld werden, so wird der Kreis Gütersloh beim nächsten Fortschreibungsverfahren seines NVP ein entsprechendes Linienblatt für die Linie 35 aufnehmen, in dem
G:\Kreis Gütersloh\Planungen Kommunen\Planungen Nachbarkreise\Bielefeld\Stellungnahme Entwurf 2 NVP.DOC

Stellungnahme Kreis Gütersloh, Seite 4 von 6



die entsprechenden Anforderungen enthalten sein werden. Hier wird der Kreis Gütersloh dann als Takt einen 1-h-Takt formulieren können. Sollte ein 30-Minuten-Takt in den NVP der Stadt Bielefeld aufgenommen werden, wird das derzeitige Kapitel 4.2.2.3 des NVP des Kreises Gütersloh auf S. 276 geändert werden. Hier wird ein 30-Minuten-Takt dann als langfristige Perspektive aufgenommen werden können.

Sollte die Umsetzung der Verlängerung der Linie 35 eigenwirtschaftlich nicht möglich sein, d.h. würden für die Linie 35 Zuschüsse der öffentlichen Hand notwendig, so teilen wir bereits jetzt mit, dass der Kreis Gütersloh sich an diesen Zuschüssen vsl. nicht beteiligen wird.

S. 70

Führung der Linien 80, 83, 94

Die angedachte Führung der Linien 80, 83, 94 bis zum Bahnhof Brackwede wird seitens des Kreises Gütersloh begrüßt. Vgl. dazu auch, Anmerkungen zur barrierefreien Umsetzung zum Kapitel 4.5.1

S. 72 Kap. 4.4.8

Nachtbusse

Es stellt sich die Frage, warum die Nachtbusse nicht aufgenommen werden sollen. Die Begründung der Eigenwirtschaftlichkeit dieser Verkehrsleistungen für die Nichtaufnahme dieser Linien in den NVP ist nicht nachvollziehbar, da ja die anderen Verkehrsleistungen in der Stadt Bielefeld auch eigenwirtschaftlich erbracht werden. Gerade weil diese Verkehrsleistungen die Verkehrsnachfrage im Tages- und Abendverkehr stärken, liegen sie im öffentlichen Verkehrsinteresse.

Der Kreis Gütersloh regt daher an, die Linien N11, N14, N6/N16, N18 und N19 aufzunehmen.

S. 74 Kap. 4.5.1

Verknüpfungspunkt Normannenstraße

Auch aus Sicht des Kreises Gütersloh ist der Verknüpfungspunkt Normannenstraße besser geeignet als Brackwede, Kirche. Trotzdem besteht auch hier das Problem, dass diese Haltesstelle ein barrierefreies Umsteigen nicht ermöglicht.

Der Kreis Gütersloh regt an, als langfristiges Ziel ein barrierefreies Umsteigen zwischen den Buslinien und der Stadtbahn in Brackwede zu schaffen. Es wäre aus Sicht des Kreises Gütersloh wünschenswert, wenn die Aussage zur Verknüpfungssituation in der Brackweder Hauptstraße auf S. 74, Kap. 4.5.1 mit dem Ziel eines barrierefreien Zugangs/Umstiegs zur Stadtbahn konkreter gefasst werden könnte. Ggf. könnte auch ein Verweis auf das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz erfolgen.

S. 76 Kap. 4.5.2 redaktionelle Hinweise

Einen weiteren unauflösbaren Gegensatz bildet die Verknüpfung von bestimmten Taktmustern. Eine Linie im 20-Minuten-Takt kann bestenfalls einmal pro Stunde gut mit einer Linie im 30-Minuten-Takt verknüpft werden.

G:\Kreis Gütersloh\Planungen Kommunen\Planungen Nachbarkreise\Bielefeld\Stellungnahme Entwurf 2 NVP.DOC



S. 113 Kap. 6.1

Der erste Absatz ist aus Sicht des Kreises Gütersloh zu konkretisieren. Wenn die Betrauungsregelung im Rahmen der marktorientierten Direktvergabe auch grenzüberschreitende Linien betreffe, wäre eine Verwaltungsvereinbarung zwischen der Stadt Bielefeld und dem Kreis Gütersloh zu schließen.

S 119 ff. Anhang 2: Tabelle 1

Die Linien 48, 59, 60, 62, 63, 80, 81, 83, 87, 88, 94, 95, 157, 187, 194, 388, 389 gehören gemäß 2. NVP Kreis Gütersloh (z. B. S. 335 ff.) zu unterschiedlichen, jeweils eigenwirtschaftlichen Linienbündeln im Kreis Gütersloh. Wir bitten darum dieses zu beachten und dieses auch an dieser Stelle (Anhang 2: Tabellen in Tabelle 1 unter Anmerkungen) durch einen entsprechenden Verweis auf die Zugehörigkeit zu einem Linienbündel des Kreises Gütersloh zu dokumentieren.

Zu den einzelnen Linien in Anhang 2, Tabelle 1:

Genereller Hinweis:

Der NVP des Kreises Gütersloh definiert den Bedienungszeitraum auf einzelnen Linienblättern linien- und tagesartenscharf, eine tagesartenscharfe Definition erfolgt in dieser Tabelle allerdings nicht. So kommt es, dass die in dieser Tabelle definierten Bedienungszeiten sich von den im NVP des Kreises Gütersloh definierten Bedienungszeiten - gerade was die Sonntagsverkehre betrifft - unterscheiden. Eine Änderung im NVP des Kreises Gütersloh ist nicht vorgesehen.

Linie 21: siehe oben

Linie 59: Vertaktung und Ausdehnung der Betriebszeiten gegenüber dem Status Quo und den Planungen des Kreises Gütersloh (siehe NVP Kreis Gütersloh S. 110 f.) sind aus Sicht des Kreises Gütersloh eigenwirtschaftlich nicht umsetzbar und finden daher ohne Weiteres keine Zustimmung

Linie 60: fehlt

Für den Gesamtkorridor Melle / Neuenkirchen / Bielefeld könnte durch eine Zusammenführung der Linien 59 und 60 zu eine Linie eine Annäherung an die Vorgaben des Entwurfs des NVP's der Stadt Bielefeld erreicht werden. Aus Sicht des Kreises Gütersloh sollte diese neue Linie Produktkategorie "Schüler- und Zubringerverkehr" gemäß NVP Kreis Gütersloh aufweisen. Der Bedienungszeitraum könnte dann gegenüber den Vorgaben des NVP Kreis Gütersloh ausgeweitet werden.

Linie 62: siehe genereller Hinweis

Eine Änderung im NVP des Kreises Gütersloh ist nicht vorgesehen.

Linie 80: siehe oben

Linie 82: siehe genereller Hinweis

Eine Änderung im NVP des Kreises Gütersloh ist nicht vorgesehen.

Linie 83: Die Anforderungen weichen von den Vorgaben des NVP Kreis Gütersloh ab. Eine Änderung im NVP des Kreises Gütersloh ist nicht vorgesehen.

G:\Kreis Gütersloh\Planungen Kommunen\Planungen Nachbarkreise\Bielefeld\Stellungnahme Entwurf 2 NVP.DOC

Stellungnahme Kreis Gütersloh, Seite 6 von 6

Linie 88 Die Anforderungen weichen, insbesondere in der HVZ von den Vorgaben des NVP Kreis Gütersloh ab. Zudem stellen die Fahrten einen Parallelverkehr zum Haller Willem dar. Eine Änderung im NVP des Kreises Gütersloh ist nicht vorgesehen.



Linien 87 und 95: Ein 30-Minuten-Takt wird auf diesen beiden Linien vom Kreis Gütersloh nur in Überlagerung der beiden Linien als eigenwirtschaftlich angesehen. Eine Änderung im NVP des Kreises Gütersloh ist nicht vorgesehen.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag des Kreises Gütersloh

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Hilger', is written over the typed name 'Armin Hilger'.

Armin Hilger

Stellungnahme Kreis Lippe, Seite 1 von 2



KVG Lippe mbH ■ Felix-Fechenbach-Straße 3 ■ 32756 Detmold
Stadt Bielefeld
Amt für konzeptionelle Verkehrsplanung, ÖPNV
Ravensberger Str. 12

33597 Bielefeld

Per FAX

31.10.06
660.21
31.10.06

Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe mbH

Tel: 0 52 31 / 62-79 50
Fax: 0 52 31 / 62-79 56
eMail: kvg@lippe.de
web: www.kvg-lippe.de

Datum: 26.10.2006

Ihr Ansprechpartner:

BERND SCHULZE-WALTRUP - 05231/ 62-7952

05231 62 79 52

Fortschreibung Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld
hier: Stellungnahme der KVG Lippe

Sehr geehrter Herr Fabian,

in der Anlage übersenden wir Ihnen die Stellungnahme der KVG Lippe zum Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld. Die Stellungnahme gilt vorbehaltlich der Zustimmung unserer Gremien.

Die Stadt Oerlinghausen hat angekündigt, ebenfalls eine Stellungnahme abzugeben. Aufgrund interner Sitzungstermine war eine rechtzeitige Erarbeitung nicht möglich. Wir werden die Anregungen und Bedenken der Stadt Oerlinghausen in unsere Stellungnahme aufnehmen und werden die Ergänzungen umgehend nachreichen.

Sollten Sie Fragen haben, stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

(Schulze-Waltrup)

Anlage



Vorsitzender des Aufsichtsrates: Dr. Lucas Heumann
Handelsregister Nr.: B 4303 Amtsgericht Lemgo

Geschäftsführung: Dipl.-Ing. Achim Oberwöhmeier
Bankverbindung: Sparkasse Detmold, BLZ 476 501 30, Konto-Nr.: 46 014 650

Sie erreichen uns: Buslinie 702, Haltestelle Kreishaus, alle 15 Minuten ab Detmold Bahnhof

Stellungnahme Kreis Lippe, Seite 2 von 2



KVG Lippe mbH ■ Felix-Fechenbach-Straße 3 ■ 32756 Detmold

Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe mbH

Stadt Bielefeld
Amt für konzeptionelle Verkehrsplanung, ÖPNV
Ravensberger Str. 12

33597 Bielefeld

Tel: 0 52 31 / 62-79 50
Fax: 0 52 31 / 62-79 56
eMail: kvg@lippe.de
web: www.kvg-lippe.de



Datum: 16.10.2006 Ihr Ansprechpartner: BERND SCHULZE-WALTRUP - 05231/ 62-7952
KVG Lippe mbH, Bielefeld, Saxony-Anhalt, N.V.P. 10/2006

Fortschreibung Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld
hier: Stellungnahme der KVG Lippe

Sehr geehrter Herr Fabian,

mit Schreiben vom 20.09.2006 haben sie den Kreis Lippe und die KVG Lippe aufgefordert zum Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld Stellung zu nehmen. Dieser Bitte kommen wir hiermit nach.

Im wesentlichen haben wir keine Einwände gegen die Planungen, soweit sie die den Kreis Lippe betreffen. Wir erlauben uns grundsätzlich den Hinweis, dass wir davon ausgehen, dass für die Linien, die das Gebiet des Kreises Lippe berühren (369, 350, 351, 38, 36) bei Veränderungen und ggf. auch bei Ausschreibungen einvernehmliche Regelungen mit dem Kreis Lippe getroffen werden.

Wir begrüßen ausdrücklich, die im Plus-Angebot definierten Verbesserungen auf den Linien 350, 351, 369 und 38. Der neuen Linienführung der Linie 369 im Bielefelder Stadtgebiet können wir zustimmen.

Der neuen Linie 36 nach Oerlinghausen stimmen wir ebenfalls zu. Hier sollte aber beobachtet werden, ob es nach einer Einführung nicht doch zu einer Verlagerung der Nachfrage von der Linie 38 kommt, wodurch deren Bestand gefährdet werden könnte. Auch sollte es bei der Gestaltung des Fahrplanes zu einer engen Abstimmung mit den Linien 38 und 738 kommen.

Bei allen wettbewerblichen Verfahren, die eine der genannten Linien betreffen, gehen wir davon aus, dass es eine frühzeitige Beteiligung gibt und nur einvernehmliche Lösungen umgesetzt werden.

Diese Stellungnahme versteht sich vorbehaltlich der Zustimmung unserer Gremien. Voraussichtlich wird der Aufsichtsrat der KVG Lippe am 06.12.2006 darüber beraten können.

Sollten Sie Fragen haben, stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

(Schulze-Waltrup)



Vorsitzender des Aufsichtsrates: Dr. Lucas Heumann
Handelsregister Nr.: B 4503 Amtsgericht Lemgo

Geschäftsführung: Dipl.-Ing. Achim Oberwörhmer
Bankverbindung: Sparkasse Detmold, BLZ 476 501 30, Konto-Nr.: 46 014 650

Sie erreichen uns: Buslinie 702, Haltestelle Kreishaus, alle 15 Minuten ab Detmold Bahnhof

Stellungnahme Stadt Oerlinghausen, Seite 1 von 3



Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe mbH

KVG Lippe mbH ■ Felix-Fechenbach-Straße 3 ■ 32756 Detmold

Stadt Bielefeld
Amt für konzeptionelle Verkehrsplanung, ÖPNV
Ravensberger Str. 12

33597 Bielefeld

Per FAX



Tel: 0 52 31 / 62-79 50
Fax: 0 52 31 / 62-79 56
eMail: kvg@lippe.de
web: www.kvg-lippe.de

Datum: 03.11.2006

Ihr Ansprechpartner: BERND SCHULZE-WALTRUP - 05231/ 62-7952

StB in Stadt Bielefeld & Umgebung Nr. 13/0006

Fortschreibung Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld

hier: Stellungnahme der KVG Lippe

Sehr geehrter Herr Fabian,

wie angekündigt, hat die Stadt Oerlinghausen uns eine Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld zukommen lassen. Wir möchten Sie bitten, diese als Ergänzung der Stellungnahme der KVG Lippe in das Verfahren mit aufzunehmen.

Sollten Sie Fragen haben, stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

(Schulze-Waltrup)

Anlage



Vorsitzender des Aufsichtsrates: Dr. Lucas Heumann
Handelsregister Nr.: B 4303 Amtsgericht Lemgo

Geschäftsführung: Dipl.-Ing. Achim Oberwörmeier
Bankverbindung: Sparkasse Detmold, BLZ 476 501 80, Konto-Nr.: 46 014 650

Sie erreichen uns: Buslinie 702, Haltestelle Kreishaus, alle 15 Minuten ab Detmold Bahnhof ■

Stellungnahme Stadt Oerlinghausen, Seite 2 von 3

Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Bielefeld

In der vorliegenden Entwurfsfassung des Nahverkehrsplanes der Stadt Bielefeld werden Aussagen zu zwei Buslinien getroffen, die von Bielefeld nach Oerlinghausen verlaufen. Es handelt sich hierbei um die Buslinien 36 und 38.

Die im NVP zu diesen beiden Linien gemachten Aussagen nehmen wir grundsätzlich erfreut und zustimmend zur Kenntnis. Im Einzelnen möchten wir zu den beiden Linien 36 und 38 Folgendes anmerken:

Buslinie 36:

Hier handelt es sich um eine neue Linie, die Oerlinghausen im Stundentakt mit Bielefeld-Sieker und der dort gelegenen Stadtbahn-Endhaltestelle der Linie 2 über den Lipper Hellweg verbindet. Mit der Einführung einer solchen Linie würde das ÖPNV-Angebot in Oerlinghausen ausgeweitet und weiter verbessert. Es ist zwar mit Verlagerungseffekten, insbesondere von der Linie 38 auf eine neue Buslinie 36 zu rechnen, insgesamt gesehen dürfte aber der ÖPNV durch eine solche Angebotsausweitung profitieren, da unter dem Strich Fahrgaststeigerungen zu verzeichnen sein dürften. Insofern begrüßen wir diese neue Linie über den Lipper Hellweg, zumal es ja schon früher eine stark nachgefragte Direktverbindung zwischen Oerlinghausen und Sieker gegeben hat.

Für Oerlinghausen wären im Verlauf der weiteren Planungen zwei Aspekte bezüglich dieser neuen Linie besonders wichtig. Dies betrifft zum Einen bei der Fahrplangestaltung die Anschlussmöglichkeiten an der zentralen Haltestelle Oerlinghausen Marktplatz. Zum Anderen ist es wichtig, dass diese Linie nicht nur Verbindungs- und Verknüpfungsfunktionen aufweist, sondern in Oerlinghausen auch eine Erschließungsfunktion erhält. Das heißt, es sollen nicht nur wichtige Einrichtungen an diese Linie angebunden werden, sondern auch durch die Bedienung möglichst vieler Haltestellen entsprechende Einwohnerpotenziale erschlossen werden. Nicht Beispiel gebend sollte die Schulbuslinie 127 sein, die Oerlinghausen ebenfalls mit Sieker verbindet, die aber auf Oerlinghauser Stadtgebiet gerade mal zwei Haltestellen (Oerlinghausen Marktplatz und Oerlinghausen Schulzentrum) anfährt.

Buslinie 38:

Hier sieht der Nahverkehrsplan eine Bedienung des Bahnhofes Oerlinghausen durch die Linie 38 vor, wenn im Zuge des Neubaus der B 66 n die hierfür erforderliche Busspur errichtet ist. Auch diese Planung ist grundsätzlich begrüßenswert und zu befürworten, auch wenn uns die Umsetzung der hierfür notwendigen baulichen Maßnahmen innerhalb des vom Nahverkehrsplan betrachteten Planungshorizontes von fünf Jahren nicht realistisch erscheint.

Eine Anbindung des Bahnhofes mittels der Linie 38 hätte für Oerlinghausen folgende, bedeutende Vorteile:

- Der Anschluss an den "Leineweber" Bielefeld-Detmold/Altenbeken kann hergestellt werden.
- Der Bahnhof Oerlinghausen wird Sonn- und Feiertags angebunden.
- Für Fahrgäste, die in Folge von Zugverspätungen ihren Anschluss verpasst haben, werden sozusagen "Auffanglösungen" geschaffen.

Stellungnahme Stadt Oerlinghausen, Seite 3 von 3

Von zentraler Bedeutung ist es, dass die Bedienung des Bahnhofes Oerlinghausen durch die Linie 38 ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz, also mit der gleichen Anzahl an Fahrzeugen wie heute, erfolgen kann. Dies wird an dieser Stelle vorausgesetzt.

Das Angebotskonzept enthält neben der Basisvariante noch eine zweite Variante, das sogenannte Angebotskonzept Plus. Diese Plus-Variante enthält gegenüber der Basisversion ein Mehr an Leistungen. Im Plus-Angebot ist für die Linie 38 in der Nebenverkehrszeit ein Halbstundentakt auf dem gesamten Linienweg vorgesehen.

Auch dieses Planungsvorhaben ist prinzipiell positiv zu werten. Wir möchten an dieser Stelle dazu anregen, alternativ zur Verdichtung auf einen ganztägigen Halbstundentakt über eine Verlängerung des Linienverkehrs in die späteren Abendstunden hinein in der Plus-Variante nachzudenken und dies zu überprüfen.

Oerlinghausen, 30.10.2006

Stellungnahme moBiel GmbH



moBiel GmbH • Postfach 21 90 46 • 33697 Bielefeld

Stadt Bielefeld	STADT BIELEFELD			M
660.21 Amt für Verkehr	Amt für Verkehr 660			F
Herrn Fabian	U 6. Nov. 2006			
33597 Bielefeld	660.1	660.2	660.3	
	11 13	21 23	31 33	
	12 14	22 24	32	

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
Unser Zeichen VM

Ansprechpartner Herr Artschwager
Organisationseinheit Verkehrsmanagement/VM
Durchwahl (0521) 51 - 42 64
Telefax (0521) 51 - 45 77
e-mail dirk.artschwager@mobiel.de

Datum 30. Oktober 2006

*2 06.11.06
ges. Thiel
10.11.06*

Fortschreibung des NVP Bielefeld – Stellungnahme zum Entwurf des Endberichtes

Sehr geehrter Herr Fabian,

in unserer Stellungnahme zum Entwurf des Endberichtes möchten wir auf unser Schreiben vom 28.12.2005 zum Entwurf des 2. Zwischenberichtes verweisen, da die Kernaussagen des 2. Zwischenberichtes weitgehend unverändert in den Entwurf des Endberichtes übergegangen sind.

Wir begrüßen die mittlerweile täglich eingeführte Spätverkehrsbedienung auf der Linie N14 nach Quelle und Steinhagen. Durch eine leichte Ausweitung des stündlichen Angebotes bis 0.00 Uhr und eine Linienführung über das Wohngebiet Waldquelle ist aus unserer Sicht die Aufhebung des AST-Gebietes Quelle im Abendverkehr anzustreben.

Die im Basis-Konzept vorgeschlagenen Angebotsausweitungen können nur bei einer kalkulierten, stufenweisen Umsetzung in einzelnen Modulen unter Beteiligung aller Verkehrsunternehmen in Bielefeld eigenwirtschaftlich erfolgen.

Generell möchten wir darauf hinweisen, dass in der Umsetzungsplanung tiefergehende Überlegungen im Detail zu veränderten Linienwegen bzw. Haltestellenpositionen führen können.

Eine Kopie dieses Schreibens geht auch der Arbeitsgemeinschaft moBiel/ Planersocietät zu.

Mit freundlichen Grüßen

moBiel GmbH
- ein Unternehmen der Stadtwerke Bielefeld -

Postanschrift:
moBiel GmbH
Postfach 21 90 46
33697 Bielefeld

Hausanschrift:
OBH Renner Straße 242
33604 Bielefeld

Telefon (05 21) 51-0
Telefax (05 21) 51-41 41

Fahrplanauskunft rund um die Uhr
Ortsanruf (0 18 01) 33 99 33

www.mobiel.de
e-mail: info@mobiel.de

Bankverbindung:
Sparkasse Bielefeld
Konto: 2 24 24
BLZ: 280 501 61

Registrierort: Bielefeld
Handelsreg. Nr. 535619
St. Nr. 305/5874/0694
USt-Id. Nr. DE 8 13 32 92 89

Vorsitzende des Aufsichtsrates:
Dr. Ingetraud Schulte

Geschäftsführer:
Wolfgang Heilmann

Sie erreichen uns mit
der Stadtbahlinie 2
Haltestelle Syke



Busverkehr Ostwestfalen GmbH

BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH
Am Bahnhof 6 · 33602 Bielefeld

Stadt Bielefeld
Der Oberbürgermeister
Ravensberger Str. 12
33597 Bielefeld

STADT BIELEFELD
Postservice
31. Okt. 2006

STADT BIELEFELD
Amt für Verkehr 660

02. Nov. 2006

660.1	660.2	660.3
11 13 15	21 23	31 33 35
12 14	22 24	32 34

20.11.06

Bielefeld, 25.10.06
Wilfried Lang
Telefon 0521 / 52070-33
Telefax 0521 / 52070-70
wilfried.lang@bvo-bielefeld.de

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Bielefeld

Sehr geehrte Damen und Herren,

gerne nehmen wir zu Ihrem Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vom 20.09.06 Stellung. Aufgrund unserer Beteiligung in der Erarbeitungsphase der Fortschreibung können wir uns in dieser Stellungnahme auf wenige Punkte sowie grundsätzliche Aussagen zur Nahverkehrsplanung beschränken.

Der vorliegende Entwurf beschreibt auf Seite 24 den Aufgabenträger als „Besteller von ÖPNV Leistungen“. Dieser Formulierung widersprechen wir und weisen darauf hin, dass dies nach geltender Rechtsprechung nur für gemeinwirtschaftliche ÖPNV Leistungen gelten kann. Die Nahverkehrsleistungen der BVO nach § 42 PBefG im Bereich des Aufgabenträgers Stadt Bielefeld sind ausnahmslos eigenwirtschaftlich und unternehmensverantwortet. Die Verkehre sind nicht vom Aufgabenträger bestellt.

Die BVO unterstützt die Forderung des Nahverkehrsplanes einer Führung der aus Richtung Osten kommenden Regionallinien 369, 350, 351 über den Jahnplatz zum Hbf. Allerdings muss durch Beschleunigungsmaßnahmen sichergestellt sein, dass zwischen Jahnplatz und Hbf kein zusätzlicher Zeitbedarf gegenüber dem derzeitigen Fahrweg notwendig wird.

Bezüglich der Verlängerung der Linie 94 zum Bahnhof Brackwede gilt die Aussage der BVO, den Verkehr mit der heutigen Betriebsleistung erbringen zu müssen. Ist dies nicht möglich, werden wir den Fahrplan belassen müssen wie er ist. Unabdingbar für die Durchführung des Vorhabens ist ein konsequenter weiterer Ausbau der LSA - Beschleunigungen für die Linie 94 auf der Achse Windflöte – Windelsbleiche – Brackwede Bahnhof.

Der Nahverkehrsplanentwurf sieht gegenüber dem Status Quo Mehrleistungen im Bus- und Stadtbahnverkehr vor. Lt. Prognoserechnung können die Verkehrsunternehmen aufgrund von Angebotsverbesserungen mit entsprechend höheren, die Mehrkosten abdeckenden Fahrgeldeinnahmen rechnen. Dies zweifeln wir nicht an. Allerdings verweisen

BVO Busverkehr
Ostwestfalen GmbH
Am Bahnhof 6
33602 Bielefeld
Sie erreichen uns mit Bus und Bahn:
Haltestelle Bielefeld, Hauptbahnhof

Geschäftsführung:
Andree Bach
Siegfried Dargatz
Ulrich Jaeger

Amtsgericht Bielefeld
HRB 33356

Ust-ID:
DE 124 005 969

Tel. 0521/52070-0
Fax: 0521/52070-70

info@bvo-bielefeld.de
www.bvo-bielefeld.de

Unternehmensgruppe
DB Stadtverkehr NRW

Bankverbindung:
Deutsche Postbank AG
Hannover
Kto.-Nr.: 806 33 01
PLZ: 250 100 30



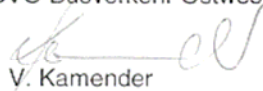
Stellungnahme Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Seite 2 von 2

bvo

Busverkehr Ostwestfalen GmbH

wir darauf, dass sich Angebotsverbesserungen in der Regel erst nach einer Anlaufphase von ca. 2 - 3 Jahren in Fahrgaststeigerungen und somit Mehreinnahmen niederschlagen. Die höheren Betriebskosten entstehen den Verkehrsunternehmen jedoch sofort mit der Einführung des Mehrleistungsangebots. Der Aufgabenträger Stadt Bielefeld ist aus unserer Sicht gefordert, die Unternehmen in der Einführungsphase gfls. auch mit einer Anschubfinanzierung zu unterstützen.

Freundliche Grüße
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH


i. V. Kamender

gez. Lang

Gutachterliche Stellungnahme zu den Anmerkungen aus dem Beteiligungsverfahren in der Reihenfolge des Eingangs:

Kapitel, Seite/Abb.	Stichwort der Anmerkung	Aufnahme in NVP / Anmerkung der Gutachter
CDU-Fraktion im UStA, Anmerkungen als Protokollergänzung zur Sitzung am 19. September 2006; 10. Oktober 2006		
1.5 Seite 13	Fortschreibung der Bevölkerungswanderung unter besonderer Berücksichtigung der Baulandentwicklung	Im Nahverkehrsplan sind für einen Fünfjahreszeitraum allgemeine Tendenzen einer bezirksweiten Bevölkerungsprognose dargestellt. Zusammen mit der detaillierten auf Ebene der statistischen Bezirke erfassten Altersstruktur liegen damit für die Sektoralplanung des ÖPNV ausreichende Planungsindikatoren vor. Kleinräumige Prognosen sind problematisch, da andere relevante Daten (z.B. Arbeitsplätze) nicht in guter Qualität erhältlich sind. Für die Modellierung des NVP wurden einzelne Verkehrszellen mit prognostizierten Entwicklungen von mehr als 50 WE berücksichtigt. Zur Bevölkerungsprognose siehe Änderung E
1.7 Seite 17	Planung ohne Aufgabenträgerpauschale	Siehe Änderung F
3.1.2 Seite 31	Erhalt des Bf. Sennestadt am heutigen Standort	Der Abschnitt auf Seite 31 analysiert den heutigen Zustand. Zur Standortfrage in der Zukunft siehe Änderung I
4.2.2 Seite 57	Stadtbahn Sennestadt	Dieser Abschnitt zielt vor allem auf eine Nutzwertanalyse ab. Der Ideenanstoss über eine beispielhaft nutzungsgünstige Variante geht vor allem dahin, jahrzehntealte Planungen nur unter Berücksichtigung zeitgemäßer Bewertungen fortzuschreiben.
4.2.3 Seite 58	Planungszeitrahmen Stadtbahn Heepen	Die Aussagen des NVP heben auf die Einengung der Trassenalternativen und die Systemscheidung ab. Dies ist für die Laufzeit des NVP realistisch. Siehe auch Anmerkung des Bauamtes der Stadt Bielefeld.
4.3.1 Seite 60	Aussagen zur Stadtbahnverlängerung Theesen	Die Aussagen des NVP spiegeln die aktuell gültige städtische Beschlusslage wider. Zur Darstellung der aktuellen Rahmenbedingungen siehe Änderungen B, J und P
4.4.1 Seite 64	Integration des Schildhofes in den Bethelbus	Eine Integration zieht ein Abkoppeln des Schildhofes von der Innenstadt nach sich. Ähnliche Planungen sind im Rahmen der Diskussion zum ersten NVP von der BV Gadderbaum einhellig abgelehnt worden und widersprechen nach heutiger Kenntnis den überwiegenden Fahrgastströmen aus dem Schildhof.
4.6.1 Seite 79	Darstellung möglicher Hochbahnsteige in Brackwede	Aufgrund des komplexen städtebaulichen und verkehrstechnischen Hintergrundes ist eine weitere Präzisierung im Rahmen des NVP nicht möglich.
4.6.1 Seite 80	Kosten und Zeitplan Haltepunkt Wächterstraße	Zum Zeitplan siehe Änderung I. Die Kosten sind in der Verwaltungsvorlage Dr.Nr. 8767 vom 07.06.2004 (Beratung im UStA am 22.06.2004) aufgeführt.

Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld 2007
Anhang 5: Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange

Kapitel, Seite/Abb.	Stichwort der Anmerkung	Aufnahme in NVP / Anmerkung der Gutachter
4.6.3 Seite 83	Führung der Linien 28, 59 und 60	Eine Buslinienführung durch die Meller Straße ist in der Entwurfsfassung vom September 2006 gestrichen und durch die heutige Führung über Apfelstraße und Jöllenbecker Straße ersetzt worden. Alle verbundenen Maßnahmen wurden aus dem Entwurf gelöscht, zur Beseitigung einer verbliebenen Formulierung siehe Änderung O.
5.1 Seite 89	Erschließungs- mängel südlich Detmolder Str.	Abbildung 5-1 listet die textlich nicht näher erläuterten Gebiete mit leichten Erschließungsmängeln auf. Auf die Gebiete südlich der Detmolder Straße geht der ausführliche Text auf Seite 92 ein.
5.2.3 Seiten 111 ff.	Die Kosten für den Auftraggeber sind in der Kos- ten- und Erlös- rechnung nach- zuführen	Siehe Änderung F. Die Planungs- und Baukosten sind im Kapitel 6.3.1 Investitionen aufgeführt und dort zugeordnet.
Straßen.NRW, Niederlassung Bielefeld; 11. Oktober 2006		
	Keine Bedenken	
Gleichstellungsstelle für Frauenfragen der Stadt Bielefeld; 12. Oktober 2006		
Generell bei Um- setzungs- planung	Vorrang für: - Kleinräumige Erschließung - Gebiete geringer Pkw-Dichte und schlechter Infrastruktur - Ausbau tangentialer Linien	Das Umsetzungskonzept des Nahverkehrsplanes muss vor allem die jeweiligen betrieblichen und infrastrukturellen Zusammenhänge der einzelnen Linienänderungen berücksichtigen. Die Aufnahme in die Prioritätenreihung geschieht deshalb nicht nach erkanntem Mangel, sondern nach „Angebotspaketen“, die mehrere Mängel zusammen beseitigen.
„	Schulbushalte sicher und mit Wetterschutz ausstatten	Zu den Haltestellenausbauten ist eine städtische Prioritätenliste erstellt worden, die die Schulbelange (vertreten durch Amt für Schule und Straßenverkehrsbehörde) berücksichtigt hat.
„	Haltestellen: Ausreichende Beleuchtung/ Einsehbarkeit	Die Detailgestaltung an neuen Haltestellen ist Bestandteil der Umsetzungsplanung
Bauamt der Stadt Bielefeld; 12., 17. und 24. Oktober 2006		
Titel	Hervorhebung der Fortschrei- bung des NVP; Aufnahme einer Gültigkeitszeit	Siehe Änderung A; Eine Laufzeitangabe wird nicht empfohlen, da ein NVP nicht verfällt, sondern allein durch Neuaufstellung oder Fortschreibung überschrieben wird.
1.3 Seite 13	Änderung der Aussagen zur Bevölkerungs- prognose; Prognosen zur Schülerzahl	Siehe Änderung E; Die Prognosen zur Schülerentwicklung geben die Einschätzung des Schulamtes zu Anfang des Jahres 2005 wieder. Der Nahverkehrsplan gibt sie allein als Referenz an.
4.2.3 Seite 58	Deutlichere Aus- sagen zur Tras- senführung der Stadtbahn Hee- pen	Eine verbindliche Aussage über eine Linienführung ist auch auf Basis der angedachten Planungsschritte (Machbarkeitsstudie/ Systementscheidung) im Rahmen des NVP nicht möglich, allerdings ist mit einer Einengung der möglichen Varianten zu rechnen.

Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld 2007
 Anhang 5: Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange

Kapitel, Seite/Abb.	Stichwort der Anmerkung	Aufnahme in NVP / Anmerkung der Gutachter
5.1.2 Seiten 98f.	Verbesserte Bedienung auf Linie 80 zur Anbindung der Windflöte	Die Linie 117 übernimmt die gewünschten Aufgaben zwischen Okapiweg und Brackwede. Die Windflöte hat bereits einen 20-Minuten-Takt zum Zentrum Senne.
Anhang 3 Karten 3, 12, 20 und 23	Die Zentrendarstellung ist nicht nachvollziehbar	Das Verkehrsmodell des NVP arbeitet mit einer Zellstruktur. Die gesamte Zelle, die das Zentrum „beinhaltet“, wird dementsprechend kodiert.
Anhang 3 Karte 4	Die Wohngebiete Breipohls Hof/Am Wahl-brink sind nicht aufgeführt	Diese dem Analyseteil des NVP zuzurechnende Karte basiert auf dem Stand Anfang 2005. Deshalb werden diese Wohngebiete noch nicht verzeichnet.
Anhang 3 Karten 4, 12	Die Kerngebietsdarstellung ist nicht realistisch	Die Daten basieren auf einer Lieferung durch die Stadt Bielefeld. Die Zusammenziehung Kern-, Misch- und Dorfgebiete ist im Rahmen der NVP-Analyse praktikabel.
Anhang 3 Karten 4, 9-11	Das Wochenendhausgebiet Markengrund ist entsprechend zu kennzeichnen	Siehe Änderung R
Seniorenrat der Stadt Bielefeld; 18. Oktober 2006		
2.1.1	Erschließungsqualität: Ausweisung von detaillierten Begründungen	Die Tabelle sollte prägnant gehalten werden, es sind sehr viele Sonderfallgründe möglich, die nicht zielgruppenspezifisch ausgewiesen werden sollten.
2.1.4	Fahrzeugqualität: Beschilderung zum Vorrang mobilitätseingeschränkter Personen	Fahrzeuginnenbeschilderungen folgen nationalen/Internationalen Leitlinien, der NVP entwickelt hier keine Wirkung.
2.1.5	Stationsqualität: Mitnutzung von Fahrertoiletten ermöglichen	Für eine Mitbenutzung von Personaltoiletten durch Fahrgäste entstehen betriebliche und hygienische Anforderungen, die im Rahmen des NVP finanziell nicht abgesichert sind.
2.2	Qualitätsmanagement: Beteiligung des Seniorenrates an Workshops und Testkundenverfahren	Das Qualitätsmanagement kann vom Aufgabenträger im Detail gestaltet werden. In der Marktforschung ist eine Berücksichtigung aller Altersgruppen über die Stichprobe gesichert.
3.4	Nennung aller zielgruppenspezifischen Anregungen	Für diese Präzisierung waren die Zwischenberichte der geeignete Ort der Veröffentlichung, der NVP sollte prägnant gehalten werden.
5.1	Abbildungsfehler	Siehe Änderung N

Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld 2007
Anhang 5: Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange

Kapitel, Seite/Abb.	Stichwort der Anmerkung	Aufnahme in NVP / Anmerkung der Gutachter
Busverkehr Ostwestfalen GmbH; 25. Oktober 2006		
2.2.1	Die Formulierung „Bestellerfunktion“ des Aufgabenträgers sollte an die eigenwirtschaftliche Konzessionierung angepasst werden	Siehe Änderung H
4.4.1	Detailaussagen zur Anbindung der Linien 350, 351 und 369 an den Jahnplatz	Die angesprochene Abhängigkeit von der fahrplantechnischen Realisierbarkeit ist gegeben, die Linien sind ohne Mehrbedarf in der Leistungsrechnung abgebildet worden
4.4.7	Detailaussagen zur Anbindung der Linie 94 an den Bf Brackwede	Die entsprechenden Investitionsmaßnahmen sind im NVP abgebildet, die angesprochene Abhängigkeit von der fahrplantechnischen Realisierbarkeit ist gegeben (kein Fahrzeugmehrbedarf).
Allgemein	Anschubfinanzierung bei Umsetzung des Mehrleistungsangebotes	Der Aufgabenträger Stadt Bielefeld wird sich abhängig von den zur Verfügung stehenden Mitteln bei der NVP-Umsetzung auf Information und Marketing der neuen Konzepte konzentrieren.
Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe mbH; 26. Oktober 2006 und Stadtwerke Oerlinghausen; 30. Oktober 2006		
4.4.5	Durch die Linie 36 sollte auch die Erschließung in Oerlinghausen verbessert werden	Entsprechende Überlegungen sollten in der Umsetzungsplanung einfließen. Aufgrund der Zuordnung zum eigenwirtschaftlich konzipierten Angebotskonzept Bielefeld sind wirtschaftliche Bewertungen vorher aber unerlässlich.
Umweltamt der Stadt Bielefeld; 27. Oktober 2006		
Allgemein	Aufnahme von Umweltstandards allgemein in den NVP	Die sehr ausführliche Ausarbeitung bezieht sich auf einen bereits seit Frühjahr 2005 vorliegenden Part des NVP-Entwurfes. Eine Abschätzung aller resultierenden Folgen ist der Gutachtergemeinschaft nicht möglich. Vorab seien zwei grundsätzliche Anmerkungen gemacht: 1. Ein Verweis auf europäische oder deutsche Gesetze bzw. technische Normen ist in einem kommunalen Rahmenplan nicht notwendig. Die Angaben in Kap. 1.1 reduzieren sich auf das spezielle Recht, das die Nahverkehrspläne konstituiert. 2. Der NVP stellt auf kommunaler Ebene Behördenverbindlichkeit her. Aussagen, die auf dieser Ebene von gleichgestellten Rahmenplänen der Umweltverwaltung getroffen werden, müssen und sollten nicht im NVP redundant aufgestellt werden.
Allgemein; zuzuordnen 2.1.4	Aufnahme von Umweltstandards zur Lärmminde- rung bei Fahr- zeugen	Siehe Änderung G

Kapitel, Seite/Abb.	Stichwort der Anmerkung	Aufnahme in NVP / Anmerkung der Gutachter
Allgemein	Aufnahme von Umweltstandards zur Lärmminde- rung an der Trasse	Umweltstandards zum Gleisaufbau im NVP wären den bestehenden Genehmigungsverfahren mit Berücksichtigung der Lärmschutzbelange untergeordnet und entwickeln daher keine Wirkung. Räumlich spezifische Aussagen (z.B. für bestimmte Straßenzüge) sollten über verkehrsmittelübergreifende Aussagen in Rahmenplänen der Umweltverwaltung fixiert werden. Umweltstandards für neue Trassenführungen entwickeln über einen Nahverkehrsplan keine Wirkung, da Umweltverträglichkeitsprüfung und Planfeststellungsverfahren höherrangige Instrumentarien sind, an denen alle Träger öffentlicher Belange und weit mehr Interessengruppen beteiligt sind.
Allgemein	Aufnahme von Verlagerungs- zielen vom MIV zum ÖPNV	Verlagerungsziele sind Oberziele der Nahverkehrsplanung und damit der strategischen Ausrichtung des NVP. Von Mindestanforderungen an Modal-Split-Änderungen sollte aufgrund ihres appellativen Charakters abgesehen werden.
Allgemein; zuzuordnen 2.1.4	Aufnahme von Umweltstandards zum Fahrverhalten	Dieser Bereich ist über die EU-Richtlinie 2003/59 EG hinreichend geregelt.
Allgemein; zuzuordnen 2.1.4	Aufnahme von Umweltstandards zur Luftreinhaltung (Partikel/NO _x)	Siehe Änderung G Eine Konzentration einer kleinen Zahl extrem emissionsarmer Fahrzeuge auf bestimmten Routengruppen erhöht die Zahl der Leerfahrten und konterkariert dadurch das Umweltziel. Angesichts der hohen Gesamtzahl der dort eingesetzten Fahrzeuge ist ein spezifisches Emissionsziel für die Linien 21/22 und 25/26 nur mit finanzieller Beteiligung des Aufgabenträgers für einen Flottenaustausch noch gebrauchsfähiger Fahrzeuge zu erreichen; dafür sind keine bereitstehenden Haushaltsmittel zu erkennen.
VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe (als Aufgabenträger SPNV); 31. Oktober 2006		
1.3.1 Seiten 7ff.	Aktualisierung der Aufgaben- beschreibung des VVOWL und des Umsetzungs- standes des NVP	Siehe Änderung C
1.4.1 Seite 11	Differenz von Aussagen des GVEP Bielefeld mit dem NVP Schiene	Das Kapitel führt den Gesamtverkehrsentwicklungsplan (GVEP) als Ideenspeicher und Vorgeschichte auf, die benannten Projekte sind an dieser Stelle eindeutig nicht konkrete Maßnahmenvorschläge des Nahverkehrsplanes. Die Empfehlungen des GVEP wurden zudem politisch nicht beschlossen.
3.1.2 Seite 31	Der Infrastrukturausbau an Verknüpfungen sollte an Fahrplanabstimmung geknüpft werden	Dieses Kapitel dient der Analyse, es werden keine konzeptionellen Aussagen getroffen
4.2.5 Seite 59	Präzisierung der Kompetenzen des VVOWL	Siehe Änderung I

Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld 2007
Anhang 5: Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange

Kapitel, Seite/Abb.	Stichwort der Anmerkung	Aufnahme in NVP / Anmerkung der Gutachter
4.2.5 Seiten 59 sowie 76, 80	Aktualisierung der Aussagen zu den Stationen Sennestadt und Wächterstraße auf Basis aktu- eller Gutachten	Siehe Änderung I
4.2.5 / 4.2.6 Seite 59	Aussagen des NVP zu den län- gerfristig mögli- chen Haltepunk- ten ist nicht nachvollziehbar	Die Anmerkung ist vermutlich auf unterschiedliche Begriffsbenutzung zurückzuführen: Grundsätzlich weist jede Station eine Bedeutung für Direkteinstiege auf, die die Erschließungsqualität bestimmt. In der Gesamtmenge der Stationen ist nur diejenige, die den Fahrgastzustieg von anderen Linien (sei es SPNV oder ÖPNV) ermöglicht, ein Verknüpfungspunkt. Der NVP Bielefeld sieht sich hier als Ideenspeicher für die Interessenvertreter der Stadt Bielefeld in den geeigneten Gremien. Es soll verdeutlicht werden, dass der SPNV seine Potenziale in der Erschließung der streckennahen Räume in Bielefeld (und damit in der Aktivierung der Direkteinsteiger) nicht ausschöpft.
4.6.4 Seite 84	Empfehlung für einen neuen B+R-Standort in Brake	Die Realisierung einer B+R-Anlage in Brake wird bei vorhandenen Fördermitteln des VVOWL für 2007 angestrebt.
VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe (in Aufgabenträgerfunktion für den Kreis Gütersloh); 31. Oktober 2006		
1.3.2 Seiten 9f.	Zuordnung der grenzüberschrei- tenden Linien zu verschiedenen Linienbündeln ist zu beachten	Siehe Änderung D
1.6 Abb. 1-5.	Der Nachtbus nach Schloß Holte wird ein- gestellt	Zum Analysezeitpunkt wurde diese Nachtbuslinie betrieben. Eine Weiterkonzessionierung ist zudem absehbar.
2 Seiten 18ff. sowie 117	Das Ausmaß der Kosten des Qua- litätsmana- gements für den Kreis Gütersloh ist abzuschätzen	Aufgrund der räumlich abgrenzbaren Qualitätsmessung sind keine daraus resultierenden Kosten für den Kreis Gütersloh zu erwarten.
3.5.2 Seite 50 sowie 99	Differenzen in den Aussagen der NVP zu den Verbindungen von Schloß Holte – Stukenbrock und Verl nach Bielefeld	Seite 50 listet die Bewertung anhand der im NVP Bielefeld aufgestellten Kriterien auf. Aufgrund der Aussagen im NVP des Kreises Gütersloh verschiebt der NVP Bielefeld die Einführung des Stundentaktes nach Verl auf das Pluskonzept, da eine unmittelbare Umsetzung wenig wahrscheinlich ist. Für die Einnahmeaufteilung entwickeln die Verkehrsunternehmen adäquate Modelle, da sie das wirtschaftliche Risiko tragen.
4.4.8 Seite 72	Die Darstellung des Nachtbus- angebotes ist nachzuführen	Gegen eine Aufnahme in Kapitel 4.4.8 spricht der Charakter der Nachtbuslinien, die keine alternativen Bedienungsformen darstellen. Generell folgt diesem richtigen Hinweis aber Änderung Q.

Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld 2007
Anhang 5: Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange

Kapitel, Seite/Abb.	Stichwort der Anmerkung	Aufnahme in NVP / Anmerkung der Gutachter
4.6.1 Seite 78	Darstellung möglicher Hochbahnsteigein Brackwede	Aufgrund des komplexen städtebaulichen und verkehrstechnischen Hintergrundes ist eine weitere Präzisierung im Rahmen des NVP nicht möglich.
6.1 Seite 113	Integration grenzüberschreitender Linien in die Betrauungsregelung	Nach derzeitigem Kenntnisstand sind keine Linien betroffen, die Bestandteil von Linienbündeln des Kreises Gütersloh sind.
Anhang 2 Seite 119ff.	Beseitigung von Differenzen in der Linienbeschreibung zwischen den NVP Bielefeld und Gütersloh	Eine ausführliche Übernahme von Daten aus Nachbar-NVP ist wegen fehlender Aktualisierung nicht zu empfehlen. Das Hinzuziehen aller gültigen NV-Pläne in der Umsetzung ist selbstverständlich. Zu den Anpassungen in Tabelle 1 siehe Änderung Q. Bei den Linien 21/62, 80 und 82 sind Widersprüche zum NVP des Kreises Gütersloh nicht erkennbar, bei den Linien 59, 87/95 und 88 werden missverständliche Punkte konkreter gefasst. Die Linie 83 hat im NVP Gütersloh keine Taktvorgabe, das Angebot entspricht der Bielefelder Beschreibung.
Bezirksregierung Detmold; 30. Oktober 2006		
1.4.1	Differenzen zwischen dem GVEP Bielefeld und dem aktuell gültigen Infrastrukturbedarfsplan Schiene	Das Kapitel führt den GVEP als Ideenspeicher und Vorgeschichte auf, die benannten Projekte sind an dieser Stelle eindeutig nicht konkrete Maßnahmenvorschläge des Nahverkehrsplanes. Die Empfehlungen des GVEP wurden zudem politisch nicht beschlossen. Die Prioritäten in der längerfristigen Stadtbahnplanung des NVP folgen den höchsten Potenzialen. Zur Stadtbahn Theesen siehe Änderungen B und J
4.4.4	Anbindung interkommunales Gewerbegebiet berücksichtigen	Siehe Änderung K
moBiel GmbH; 31. Oktober 2006		
		Keine besonderen gutachterlichen Anmerkungen
Amt für Finanzen der Stadt Bielefeld; 31. Oktober 2006		
		Keine besonderen gutachterlichen Anmerkungen
Projektbeauftragte Demographische Entwicklungsplanung der Stadt Bielefeld; 28. Dezember 2006		
1.5 Seite 13	Aussagen zur Bevölkerungsentwicklung, Datengrundlagen und Berücksichtigung zukünftiger Trends; Zukunftsentscheidungen	Zu den Datengrundlagen entspricht die Stellungnahme der des Bauamtes. Mit der Übernahme der neueren Aussagen entsprechend Änderung E sind die Anmerkungen zur Bevölkerungsprognose aufgenommen. In die Verkehrsmodellierung des NVP sind herausragende Entwicklungstendenzen eingegangen (siehe Anmerkung zur Stellungnahme der CDU, Punkt 1). Eine Verknüpfung mit langfristigen Wohntrends ist für die Laufzeit des NVP nicht sachgerecht. Bei kostenintensiven Investitionsentscheidungen sind korridorbezogene demographische Aussagen Standard und werden in den entsprechenden Planungsverfahren abgearbeitet. Der Nahverkehrsplan muss als Rahmenplan keine entsprechenden Aussagen treffen.

Kapitel, Seite/Abb.	Stichwort der Anmerkung	Aufnahme in NVP / Anmerkung der Gutachter
4.3.1 Seite 60	Berücksichtigung der Landesentscheidungen zur Stadtbahn Theesen	Mit den Änderungen J und P ist die Situation der aktuellen Beschlußlage von seiten des Rates der Stadt und des Landes NRW ausreichend beschrieben.
2.1.1 Seiten 18f.	Erschließungsqualität mit demographischer Entwicklung verknüpfen	Die in Kapitel 2.1 beschriebenen Qualitätsstandards gelten unabhängig von demographischen Faktoren. Der im Entwurf genannte Verweis geht auf die spezielle darüber hinausgehende Prüfung bei besonderen Situationen ein. Die Betrachtung der Erschließungsqualität ist einer der Kernpunkte des Analysekapitels im Nahverkehrsplan, in Verbindung mit bekannten Entwicklungstendenzen resultieren daraus schließlich die Angebotskonzeption. Eine Einbeziehung von Fachplanungen, soweit sie relevante Unterlagen beisteuern, ist praktizierter Standard.
4.4 Seiten 62f.	Stärkung der Beziehung zu den Umlandgemeinden ist zu hinterfragen	Vor dem Hintergrund der aus der Mängelanalyse stammenden Ergebnisse ist die angestrebte Konzeption der Verkehre ins Umland notwendig und begründet. Eine gesonderte Priorität ist nicht dargestellt. Es sei darauf hingewiesen, dass es hier um ÖPNV-Angebote geht, die Bedürfnisse der Grundversorgung abdecken. Die innerstädtisch wesentlich höhere Angebotsqualität mag die angesprochenen langfristigen Tendenzen durchaus stützen.

Auszug aus der Verwaltungsvorlage Dr.-Nr 3094 N1 zur Erläuterung der in der Tabelle zuvor aufgelisteten Änderungen:

Folgende Änderungen und Ergänzungen (jeweils durch # ... # gekennzeichnet) werden gegenüber der Entwurfsfassung des zweiten Nahverkehrsplans vom 20.09.2006 vorgenommen:

A) Titel:

Der Titel wird in #Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld 2007# geändert.

B) 1.2.2 Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes, Seite 7

Nach dem dritten Absatz ist zu ergänzen:

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

C) 1.3.1 Nahverkehrsplan des VVOWL, Seite 7ff. und Abb. 1-1

Auf Seite 7 wird die Auflistung ersetzt durch:

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

Auf Seite 8 wird der letzte Satz konkretisiert:

... an den ITF-Knoten gewährleisten. #Bei den bis oder in 2006 erfolgten mittelfristigen Umsetzungen ist für Bielefeld die Weiterführung des Haller Willem (RB75) nach Osnabrück und die Einführung des Studenttaktes nach Münster über die RB 67 hervorzuheben. Der Halbstundentakt nach Schloß-Holte ist abhängig von den finanziellen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen.#

Auf Seite 9 Absatz: **Verbesserung der Verknüpfung von Bus und Bahn, ist der zweite Satz** zu ändern:

#Mit dem Konzept RegioMobil werden durch ein koordiniertes Bus-/Schiene-Konzept nicht durch den SPNV erschlossene Gemeinden erfasst. In der Region Bielefeld sind hier die Schnellverkehrsachse Halle – Werther – Bielefeld und die Zubringerverkehre aus Enger und Spenge zur Stadtbahn zu nennen.#

Die Grafik 1-1 wird mit verlängertem Haller Willem nach Osnabrück aktualisiert.

D) 1.3.2 Nahverkehrspläne der Umlandregion, Seiten 9f.

Die Ausführung in der Klammer von Seite 9 nach Seite 10 wird durch Streichung von Linie 60 und Hinzufügung der Linien 63, 388 und 389 präzisiert.

Am Ende des ersten Absatzes auf Seite 10 wird ergänzt:

#Der NVP des Kreises Gütersloh hat diese und weitere Linien unterschiedlichen, jeweils eigenwirtschaftlichen Linienbündeln zugeordnet.#

Am Ende des Kapitels 1.3.2 ist folgender Satz neu hinzuzufügen:

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

E) 1.5 Raum-, Wirtschafts- und Sozialstruktur, Seite 13

Unter Abbildung 1-3 wird ergänzt:

#{Quelle: Stadt Bielefeld, Amt für Stadtforschung, Statistik und Wahlen}#

Der Abschnitt Bevölkerungsprognose wird ersetzt durch:

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

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

2010 332.500 Einwohner

2020 323.600 Einwohner

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

2010 331.700 Einwohner

2020 325.600 Einwohner

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

Hinweis aufgrund der Diskussion in der Arbeitsgruppe:

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

Nach ausführlicher Diskussion bezüglich der Stellungnahme der Projektbeauftragten Demographische Entwicklung wird am Ende des Abschnittes Bevölkerungsprognose auf Seite 13 folgender Satz aufgenommen:

#{Im Nahverkehrsplan wird jeweils auf die demographisch bedingten Veränderungen eingegangen.}#

F) 1.7 Wege der Finanzierung und Förderung des ÖPNV, Seite 17

Am Ende des zweiten Absatzes ist einzufügen:

#{Bei einem möglichen Wegfall der Aufgabenträgerpauschale müssen zur Sicherung des städtischen Anteils des AST-Angebotes jährliche Leistungen in Höhe von ca. 85.000 € über andere Haushaltsstellen finanziert oder gegebenenfalls in großen Teilen eingestellt werden. Drei Bedienungsgebiete liegen in der finanziellen Verantwortung von moBiel. Die Entwicklung der Aufgabenträgerpauschale oder alternativer Finanzierungsformen im Land NRW ist derzeit nicht absehbar.}#

G) 2.1.4 Fahrzeugqualität, Seite 21

Der vorletzte Absatz ist wie folgt zu ergänzen:

#{Insbesondere für die Busse sind Emissionskriterien von Belang. Laut ÖPNVG-NW §13 werden die Verkehrsunternehmen durch den Aufgabenträger verpflichtet, bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge die Begrenzung

der Außenfahrgeräusche und die Erfüllung der Abgasnorm Euro V in Verbindung mit einem CRT-Filtersystem einzuhalten. Der Aufgabenträger kann über die Fahrzeugförderung neue Anforderungen im Laufe der Fortschreibungsperiode aktualisieren.

Ein vorrangiger Einsatz dieser Fahrzeuge auf belasteten Streckenschnitten ist anzustreben.#

H) 2.2.1 Der normative Rahmen und die Rollenverteilung, Seite 24

In der Auflistung nach „Der Aufgabenträger“ ist der erste Punkt zu ersetzen durch:

- #ist für die Daseinsvorsorge im ÖPNV verantwortlich, schafft eigenwirtschaftliche Rahmenbedingungen oder ist Besteller von ÖPNV-Leistungen.#

I) 4.2.5, Entwicklung im SPNV für Bielefeld, Seite 59

Auf Seite 59 Änderung in der ersten Zeile:

#Für die Weiterentwicklung des SPNV ist der Aufgabenträger VVOWL zuständig.#

Der zweite Absatz wird ersetzt durch:

#Aufgrund einer unter anderem vom VVOWL beauftragten „Machbarkeitsstudie zur Modernisierung der Sennebahn“ wird für den Bielefelder Süden von folgenden Stationsausbauten ausgegangen: Mittelfristig berücksichtigt das Konzept die Einrichtung eines neuen Verknüpfungspunktes Wächterstraße im Stadtbezirk Senne. Dieser kann nach Komplettsanierung der Sennebahn fahrplantechnisch realisiert werden. Die seinerzeit angedachte Verlagerung des Bahnhofes Sennestadt wird dagegen nicht mehr verfolgt. Er wird am heutigen Standort als Zugkreuzungspunkt bestehen bleiben.

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

Um das besondere Interesse der Stadt Bielefeld an der Sennebahn zu dokumentieren, wird vereinbart, am Ende des zweiten Absatzes hinzuzufügen:

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

J) 4.3.1 Stadtbahnverlängerung nach Theesen, Seite 60

Der dritte Absatz ist wie folgt zu ändern:

#Für diese Maßnahme läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren. Die Modellrechnung des Nahverkehrsplanes berücksichtigte aus diesem Grund die bereits im ersten NVP eingeplante Verlängerung nach Theesen. Im Infrastrukturbedarfsplan Schiene des Landes NRW vom Mai 2006 ist die Stadtbahn Theesen in Stufe 2 (Vorhaben nach 2015; Neubewertung der Vorhaben bei Fortschreibung des Bedarfsplans) aufgenommen worden. Für die nächste Zeit ist die aktuelle Netz- und Angebotsstruktur mit Umstieg

in Babenhausen Süd weiter gültig. Die Aussagen zum Verhältnis von Kosten- und Erlösen der Angebotskonzepte ändern sich im Grundsatz nicht. # Im Fazit desselben Kapitels ist der zweite Satz zu ersetzen:
#Aufgrund der aktuellen Entwicklung in der integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW ist für den Zeitraum des zweiten NVP von der Weitergeltung des aktuellen Busnetzes mit Stadtbahnanschluss in Babenhausen Süd auszugehen. #

K) 4.4.4 Heepen, Stieghorst, Herford, Bad Salzuflen, Leopoldshöhe , Seite 66

Nach dem zweiten Absatz einfügen:
#Eine bedarfsgerechte Anbindung des interkommunalen Gewerbegebietes Bielefeld/ Herford/ Bad Salzuflen ist perspektivisch zu prüfen. #

L) 4.5.2 Verknüpfungsprioritäten und Fahrplanabstimmung, Seite 76

Im letzten Absatz wird der vorletzte Satz neu formuliert:
#Das gleiche gilt für die Anbindung der Sennestadt an den Bahnhof Sennestadt mit den Linien 35 und 37. #

M) 4.6.1 Stadtbahnhaltestellen und Verknüpfungspunkte, Seite 80

Im Absatz Verknüpfungspunkte SPNV – Bus wird der erste Punkt ersetzt:

- #Für den Bahnhof Sennestadt ist im Bereich Krackser Straße/ Verler Straße/ Sender Straße eine neue Haltestelle zur Verknüpfung der Buslinien 35 und 37 mit der Sennebahn vorzusehen. #

N) 5.1 Verkehrliche Bewertung, Seiten 89, 91

Der Verweis auf die Abbildungen 3-14 muss richtiggestellt auf die Abbildungen 3-7 und 3-8 lauten.

O) 5.1.1 Erschließungsqualität, Seite 92

Auf Seite 92 wird der erste Absatz zu „Mitte“ wie folgt geändert:
#Im dicht besiedelten Bereich Mitte können Erschließungsdefizite durch die Führung der Linie 369 in der Spindelstraße (Nr. 30) minimiert werden. Der Kamphof (Nr. 26) muss wegen des bestehenden Stichstraßensystems weiterhin vom Rand her erschlossen werden. #

OO) Linienbündelung

Das Kapitel Linienbündelung ist in der Entwurfsfassung vom 20.09.2006 nicht mehr enthalten, da sich aufgrund des Ratsbeschlusses vom 27.10.2005 zur Betrauung von moBiel keine Notwendigkeit der Weiterbearbeitung der Linienbündelung ergibt.

P) 6.3.1 Investitionen, Seite 115, Abb 6-1

Die Kosten für die Stadtbahnverlängerung nach Theesen sind aus der Abbildung 6-1 herauszunehmen und nachrichtlich unterhalb der Tabelle aufzuführen. Damit entstehen in der Summe Kosten von 10.950 T€ mit einem städtischen Eigenanteil von 520 T€ und einem moBiel-Eigenanteil von unverändert 1.370 T€.

Die Kosten für die Stadtbahn nach Theesen werden nachrichtlich unter der Tabelle dargestellt. Dafür wird folgender Satz hinzugefügt:

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

Bei der Maßnahme „Blackenfeld“ ist bei Verfügbarkeit von Fördermitteln eine Beschränkung des städtischen Eigenanteils auf 20% absehbar.

Q) Anhang 2, Tabelle 1

In der Liste sind die Nachtbuslinien aufzunehmen, da sie insbesondere über den Früh- und Vormitternachtsverkehr allgemeine Bedeutung erlangen.

Folgende wesentliche Änderungen sind in dieser Tabelle zu berücksichtigen:

- Linie 60 entfällt (da sie nicht mehr auf Bielefelder Gebiet verkehrt)
- Linie 59; Anpassung an NVP Gütersloh: HVZ/NVZ keine Taktangabe
- Linie 87 und 95; Überlagerung verdeutlichen: HVZ Takt 30 mit Linie 95 bzw. 87
- Linie 88; Anpassung an NVP Gütersloh: HVZ Takt 60

R) Anhang 3, Karten 4, 9-11

In den Karten wird an der Siedlungsfläche Markengrund ein Hinweis auf die Eigenschaft als Wochenendhausgebiet aufgeführt

S) Anhang 3, Karte 29

Der Bahnhof Sennestadt wird am Standort an der Krackser Straße fixiert. Der Haltepunkt Wächterstraße wird lagegetreu südöstlich der Kreuzung eingetragen.