

VCD OWL e.V., August-Bebel-Str. 16, 33602 Bielefeld

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
33597 Bielefeld

August-Bebel-Str. 16
(Umweltzentrum)
33602 Bielefeld
Tel. 0521/63961
owl-buero@vcd.org
www.vcd.org/owl

Bielefeld, 7. September 2021

Per E-Mail an oePNV@bielefeld.de
Bitte senden Sie uns eine Eingangsbestätigung an die
Mailadresse owl-buero@vcd.org

Stellungnahme zum Nahverkehrsplan Bielefeld

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verkehrsclub Deutschland – Kreisverband Ostwestfalen-Lippe e.V. vertritt auch die Interessen der ÖPNV-Nutzer*innen. Seit seiner Gründung 1988 setzt sich der Kreisverband gemäß seiner Satzung für den Vorrang von umweltverträglichen Verkehrsmitteln ein. Zum Entwurf des dritten Nahverkehrsplans nehmen wir wie folgt Stellung:

Der Plan ist eine gründliche, detailreiche Arbeit. Besonders positiv möchten wir die geplanten Ausweitungen im Busbereich hervorheben. Der Plan ist deutlich stärker detailliert als sein Vorgängerplan von 2007. Er spiegelt damit die stark zunehmende Bedeutung des ÖPNV für den Stadtverkehr in Bielefeld wieder. Im Verkehrssektor besteht ein dringendes Handlungserfordernis, um die Verpflichtungen des Pariser Klimaabkommens, die nationalen CO₂-Ziele, sowie die Ziele der vom Rat der Stadt Bielefeld beschlossenen Mobilitätswende zu erreichen.

Die Neuaufstellung des NVP Bielefeld im Abstand von 15 Jahren halten wir für nicht ausreichend. Die Dynamik der Verkehrsentwicklung sowie die Erreichung der angestrebten Ziele und deren Evaluation erfordern erheblich mehr Agilität und Reaktionsschnelligkeit.

Auch die anfangs verweigerte Informationsweitergabe über die Szenarien in dem Entwurf des NVP im Jahr 2019 halten wir für fehlerhaft. Die nur eingeschränkte Öffentlichkeitsbeteiligung ist unzureichend. Der Öffentliche Verkehr braucht zu seiner Weiterentwicklung über die Beteiligung der Politik hinaus selbstverständlich auch eine umfassende Information und Beteiligung der Öffentlichkeit!

○ Angestrebter Anteil des ÖPNV

(S.28 im Entwurf) Das ÖPNVG NRW sieht in § 8 vor, dass der Nahverkehrsplan den angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (Modal-Split) benennt. Im Entwurf steht die unscharfe

Formulierung, dass „der bestehende ÖPNV-Anteil von etwa 14% aller Fahrten deutlich erhöht werden muss“. Der Umweltverbund soll insgesamt 75% des Modal-Split ausmachen. Dieses Ziel soll bis 2030 erreicht sein.

Der Anteil des ÖPNV liegt dabei im Bereich von 25%. Wir schlagen vor, dass der Bielefelder Nahverkehrsplan, wie im ÖPNVG vorgesehen ein konkretes Modal-Split Ziel benennt. Weder im Maximal-Szenario (+4,3% ÖPNV-Anteil) noch im Visionsszenario (+1,5%) ist ein ÖPNV-Verkehrsmittelanteil auch nur entfernt in Sichtweite, der den Zielstellungen des ÖPNVG und Anforderungen an den Klimaschutz entspricht.

Die Mobilitätsbefragung 2017 des Büros StadtVerkehr als Grundlage für die Beurteilung des Verkehrsverhaltens hat methodische Mängel, z.B. durch die Kombination von Verhaltenshebung und Meinungsbefragung, sowie durch den geringen Rücklauf von nur 12% (d.h. 88% Nichtantwort). Der gemessene Rückgang des ÖPNV am Modal-Split von 16% im Jahr 2010 auf 14% 2017 ist nicht plausibel.

○ **Zu enge Betrachtungsweise des Plans:**

Der Plan beschränkt sich auf diejenigen Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl, die in seinem Modellrahmen abbildbar sind. Der Vorrang des ÖPNV, der in § 2 ÖPNVG NRW als Grundlage gesetzt ist, sollte sich dagegen erheblich stärker abbilden. Hier bestehen im Verhältnis zum MIV in Bielefeld viele Handlungsmöglichkeiten (Infrastruktureller Vorrang; Parkraumangebot; Preispolitik, u.v.m). Der Entwurf kommt selbst zu diesem Ergebnis. „Nur mit Maßnahmen im ÖPNV sind die verkehrspolitischen Ziele alleine nicht erreichbar“ (S.180).

Tarifliche Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV werden nur ganz am Rande angesprochen (z.B. S. 116, verpflichtendes Jobticket, Mobilitätsticket). Die gerade eingeführte SchülerCard und das bald deutlich verbesserte Bi-Pass-Ticket haben große Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen und sollten im Nahverkehrsplan behandelt werden.

Auch Ansätze zum E-Ticket werden nicht erörtert.

Ein Beitrag des ÖPNV zur Verbesserung der **Verkehrssicherheit** in Bielefeld fehlt leider ganz. In den letzten Jahren waren immer wieder Stadtbahnen an schwersten Verkehrsunfällen beteiligt. Sie häufen sich an Strecken der Linie 1 (Deciusstraße, A.-Ladebeck-Straße). Diese langjährigen Unfallstellen sollten überplant werden.

In der Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit/Vision Zero ein wesentliches Ziel. Der ÖPNV sollte dazu beitragen. Bisher stößt z.B. die Einführung von Tempo 30 regelmäßig auf Ablehnung durch das Verkehrsunternehmen moBiel. Die Argumentation mit Fahrzeitverlängerungen ist dabei nicht stichhaltig. In Münster gab es eine Untersuchung mit dem Ergebnis, dass der Busverkehr nicht merkbar beeinträchtigt wurde; umgekehrt profitiert er vom flüssigeren Verkehrsablauf. Die Stadtbahn fährt in anderen Städten, wie z.B. in Erfurt teilweise mit Tempo 7 km/h durch die Fußgängerzone.

Wir schlagen vor, dass die Maßnahmenwirkungen anderer Teilpläne für den ÖPNV, wie der **Mobilitätsstrategie; der Lärm- und Luftreinhalteplanung, der Nachhaltigkeitsstrategie, u.a.**, auch im NVP abgebildet werden.

○ **Schienerverkehr-Bahn:**

Der regionale Schienenverkehr ist im Nahverkehrsplan weitgehend außer der Betrachtung geblieben. Angesichts der hohen MIV-Anteile der in das Stadtgebiet ein- und ausstrahlenden Fahrten stellt das Konzept „S-Bahn-OWL“ einen wichtigen Baustein dar. Es wurde vorgelegt vom NWL im Juni 2021 und sollte auch im Nahverkehrsplan verarbeitet werden. Das ÖPNVG NRW, §8, hebt hervor: „Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten“.

○ **Schienerverkehr - Stadtbahn:**

Da die Stadtbahn das zukunftsfähigste ÖPNV-System ist, sollte der Ausbau des Stadtbahnnetzes im 3. NVP eine höhere Priorität bekommen.

(Seite 83) Bereits für das Basisszenario regen wir an, **die oberirdische Verlängerung der Stadtbahn über den Jahnplatz bis zur Radrennbahn aufzunehmen**. Dazu ist bereits in der letzten Legislaturperiode ein politischer Beschluss zur besseren Anbindung der östlichen Innenstadt an den ÖPNV gefasst worden. Denn Heepen weist das nach Bi-Mitte das höchste Bevölkerungspotential auf. Zudem weist diese Stadtbahnlinie laut der vorliegenden Potentialanalysen das höchste Nutzerpotential und die höchste Wirtschaftlichkeit auf. Die notwendige Entlastung des Jahnplatztunnels ist auch eine wichtige Grundlage für die Taktverdichtung auf den anderen Linien.

Analog zu der Aufstockung des Personals für den Ausbau des Radverkehrsnetzes müssen auch für die Erweiterung des Stadtbahnnetzes zusätzliche personelle Planungskapazitäten bestimmt oder zusätzlich geschaffen werden.

Bei den in den verschiedenen Szenarien aufgeführten Stadtbahnverlängerungen fehlen als Grundlage die entsprechenden Potentialanalysen. Auf Basis der vorhandenen Potentialanalysen für Stadtbahnverlängerungen ist für uns die vorgenommene Priorisierung nicht nachvollziehbar.

Auf der Linie 2 sind die beiden Haltestellen August-Bebel-Straße und Teutoburger Straße noch nicht barrierefrei ausgebaut. Aufgrund der Komplexität der umgebenden Bebauung und des engen Straßenraumes der Bundesstraße B66 wird wohl der Planungs- und Genehmigungsprozess nicht vor dem 01.01.2022 abgeschlossen sein. Die Herstellung der Barrierefreiheit kann somit laut des 3. NVPs erst im Zeitraum bis 2025 erfolgen. Dieses halten wir für zu spät!

Aus unserer Sicht fehlt die Entscheidung für neue Stadtbahnlinien in der zukunftsfähigen und heute schon weit verbreiteten Niederflurtechnik. MoBiel hatte die weitreichenden Vorteile bereits bei der Planung Linie 5 publiziert.

○ **Bus:**

Schnellbuslinien: (S. 110)

Vorgesehen sind mit Umsetzungspriorität neue Verbindungen nach Enger-Spenge und Verl. Wir halten Schnellbuslinien für wichtig; die Überlegungen scheinen aber noch nicht weit genug vorangeschritten (die Verbindung nach Verl wird im NVP aus verkehrlicher Sicht nicht empfohlen; die Linienführung der Schnellbusverbindung nach Enger-Spenge wird nicht weiter beschrieben)

Emissionsfreie Antriebe: (S. 141)

Der Busverkehr wird klimaneutral werden. Die Clean Vehicles Directive sieht einen schnellen Hochlauf vor. Die Ausführungen auf S. 141 sind wichtig; sie müssen aber detailliert werden.

Der Umstieg vom Diesel auf Elektromobilität wurde in Bielefeld spät begonnen (erste 4 Brennstoffzellenbusse kommen ab 2022 in Einsatz). Vergleichbare Verkehrsbetriebe sind weiter: Bochum: 20 E-Busse; Osnabrück: 49 Busse, Hannover plant bis 2023 innerstädtisch vollelektrischen Busbetrieb.

Die Konzentration auf Brennstoffzelle in Bielefeld ist inzwischen ein Sonderweg; vom Wirkungsgrad ist die Batterieelektrik erheblich effizienter in der CO₂-Einsparung. Daher sollten auch zügig batterieelektrische Busse beschafft werden.

○ **mehr Planungskapazität nötig:**

Die Personalkapazität für die Planung des ÖPNV sowohl bei der Stadt wie auch bei moBiel ist in keiner Weise ausreichend. Wir haben erlebt, dass vom Stadtrat beschlossene Netzerweiterungen oder z. B. die Herstellung der Barrierefreiheit nicht geplant wurden.

Mindestens eine Aufstockung um 10 Stellen für die nächsten 10 Jahre halten wir für notwendig, damit die Ziele des Nahverkehrsplans und die gesetzlichen Anforderungen erreicht werden können.

○ **Umsetzung und Evaluation des 3. Nahverkehrsplans:**

Für die Umsetzung und Evaluation der einzelnen Maßnahmen und Ziele halten wir die Einrichtung einer Steuerungsgruppe ÖPNV für unerlässlich.

○ **Finanzierung:**

(S.202) Die Finanzierung der Vorhaben im Nahverkehrsplan ist noch unzureichend konkretisiert. Sie scheint mehr im Stadium von Vorüberlegungen zu sein. Wenn der Plan belastungsfähige Zielvorstellungen bieten soll, müssen auch die erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen zur Zielerreichung klar ermittelt und formuliert werden. In einer aktuellen Studie für den VDV kommt Roland Berger auf einen Bedarf für ÖPNV-Investitionen bis zum Jahr 2030 von bundesweit 48 Mrd € - das sind umgerechnet für Bielefeld 193 Mio € in den nächsten 8 Jahren.

Mit freundlichem Gruß

Verkehrsclub Deutschland VCD
Kreisverband Ostwestfalen-Lippe e.V.



Martin Schmelz