

Inhalt

Mobilitätsplanung für unsere Zukunft in Bielefeld	4
1. Zielsetzung und Hintergrund	6
2. Vorgehen zur Erstellung der Mobilitätsstrategie	7
3. Mobilitätssituation in Bielefeld	9
3.1. Regionales Zentrum.....	10
3.2. Fußverkehr	11
3.3. Radverkehr	11
3.4. Öffentlicher Personennahverkehr.....	13
3.5. Motorisierter Individualverkehr	15
3.6. Mobilitätsverhalten der Bielefelder Bevölkerung.....	18
3.7. Nachhaltigkeit der Mobilität	21
4. Ziele und Strategien der Fachplanungen.....	26
5. Leitbild für die Mobilität in Bielefeld.....	30
5.1. Leitziele und Handlungsstrategien	33
5.2. Stadt- und Straßenräume lebenswert gestalten.....	34
5.3. Umweltverbund in einem vernetzten Verkehrssystem stärken	34
5.4. Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer sicherstellen.....	35
5.5. Erreichbarkeit für Bürger und Wirtschaft in Stadt und Region gewährleisten	35
5.6. Verkehrssicherheit erhöhen / „Vision Zero“	36
5.7. Negative Wirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt deutlich reduzieren	36
6. Folgeprozess zur Fertigstellung des Mobilitätsplans	36
6.1. Gremien und Arbeitsweise	37
6.2. Arbeitsschritte	38
6.2.1. Entwicklung effektiver Maßnahmenpakete für Gesamtstadt und Stadtbezirke	38
6.2.2. Konzipierung und Durchführung von Öffentlichkeitsbeteiligung.....	39
6.2.3. Erstellung eines Monitoring- und Evaluationskonzeptes zur Fortschrittskontrolle	40
6.2.4. Erstellung eines Aktionsplans mit Arbeitsschritten und Budgetplanung	40
Anhang I: Abbildung Gremien	42
Anhang II: Liste der untersuchten Dokumente	44
Anhang III: Abgleich Indikatoren und Datenverfügbarkeit	45
Anhang IV: Im Konsultationsprozess identifizierte Aktions- und Problemfelder.....	51

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prozess zur Erstellung eines nachhaltigen Stadtmobilitätsplans.....	7
Abbildung 2: Gesamtprozess zur Erstellung der Mobilitätsstrategie.....	8
Abbildung 3: Interne Verkehrsverflechtungen.....	10
Abbildung 4: Einwohnerdichte.....	10
Abbildung 5: Hauptradwegenetz.....	13
Abbildung 6: Bedienungsqualität Hauptverkehrszeit.....	14
Abbildung 7: Bedienungsqualität Schwachverkehrszeit.....	14
Abbildung 8: Verkehrsaufkommen (Fahrzeuge/24h), Bereich Innenstadt.....	16
Abbildung 9: Parkhäuser im Innenstadtbereich.....	17
Abbildung 10: Anteil der Wege pro Verkehrsträger (Modal Split) 2017.....	18
Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl im Städtevergleich.....	19
Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl stadtteilspezifisch.....	20
Abbildung 13: Summenhäufigkeit nach Entfernungen.....	20
Abbildung 14: Entwicklung der Stickstoffdioxid-Belastung im Bielefelder Stadtgebiet.....	22
Abbildung 15: Lärmschwerpunkte Straßenverkehr.....	23
Abbildung 16: ÖPNV-Fahrzeit zum nächsten Versorgungszentrum.....	24
Abbildung 17: Grundlagen zur Erstellung der Mobilitätsstrategie.....	30
Abbildung 18: Leitbild für die Mobilität in Bielefeld.....	33
Abbildung 19: Vier Schritte zur Entwicklung integrierter Maßnahmenpakete.....	39

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vorliegende strategische Planwerke.....	26
Tabelle 2: Beispiel der Maßnahmenbeschreibung in einem Aktionsplan.....	41



Mobilitätsplanung für unsere Zukunft in Bielefeld

Schon heute hat die Mobilität eine Entwicklung genommen, die man sich vor einigen Jahren nicht hätte vorstellen können. Mobilität ist essentieller Bestandteil unseres täglichen Lebens und sie wird einen wichtigen Anteil an der weiteren Entwicklung unserer Stadt haben, damit Bielefeld auch in Zukunft eine dynamische und florierende Stadt mit hoher Lebensqualität bleiben kann.

Die städtische Mobilität der Zukunft wird mehr als Straßen, Autos, Busse und Stadtbahnen beinhalten. Der bevorstehende Wandel im Mobilitätssektor wird auch in Bielefeld nicht bei der Ablösung fossiler Antriebe haltmachen, sondern weit darüber hinausgehen. Er wird das Verhalten der Menschen mit neuen Formen des Individualverkehrs prägen und der Wirtschaft ganz neue Angebote abverlangen. Die Veränderungen der gesellschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen sind genauso wie der Wandel der Mobilität schon jetzt erkennbar und werden sich in den kommenden Jahren weiter fortsetzen. Mehr Radverkehr, mehr zu-Fuß-Gehen, Sharing-Systeme, autonomes Fahren, neue Technologien, neue Wohnformen, Wertewandel, flexiblere Arbeitszeitmodelle, Digitalisierung, stadtgestalterische Entwicklungen, unser Verhältnis zur Umwelt oder Wachstum im Wirtschafts- und Güterverkehr sind nur einige Stichworte, die diesen Trend beschreiben. Wachsende Städte wie Bielefeld werden dabei zum Brennpunkt, weil dort alle Trends zusammenlaufen. Wir werden den Weg von einer automobilen Generation zu einer mobilen Generation gehen und vom „motorway“ zum „multiway“ wechseln.

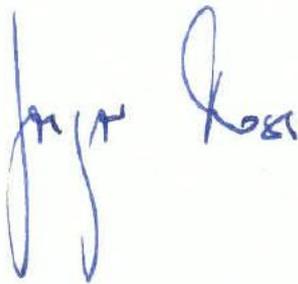
Auf diesem Weg dürfen wir selbstverständlich nicht die aktuellen Mobilitätsfragen in Bielefeld ausblenden und keine unrealistischen Ziele für die Zukunft setzen. Ganz im Gegenteil ist eine Strategie für die künftige Mobilität in Bielefeld unser Ziel, in der wir unsere bisherigen Gewohnheiten kritisch hinterfragen und sowohl neue Formen der Zusammenarbeit als auch neue Ansätze der Planung entwickeln bzw. verfeinern wollen, um auf die große Zukunftsfragen wie Klimawandel, wachsende Einwohnerzahlen, ökonomische und soziale Veränderungen, die auch unsere Stadt betreffen, Antworten zu finden. Da es keine Einheitslösungen für alle Städte gibt, will sich Bielefeld mit diesen Fragestellungen selbst auseinandersetzen.

Der Rat der Stadt Bielefeld hat in seiner Sitzung am 28.04.2016 beschlossen, einen nachhaltigen Mobilitätsplan nach dem europäischen Modell des Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) zu entwickeln. Bielefeld ist nicht die erste Stadt, die einen neuen Mobilitätsplan nach diesem Vorbild entwickelt, dennoch erfordert dieser Entschluss einen gewissen Mut, denn mit einem nachhaltigen Mobilitätskonzept sind Veränderungen und teilweise auch die Aufgabe liebgehabter Gewohnheiten verbunden. Der Beschluss des Stadtrates beweist vor allem aber Weitsicht und Verantwortungsbewusstsein für die nächsten Generationen.

Weder der Stadtrat noch die Verwaltung können den nachhaltigen Mobilitätsplan für Bielefeld alleine entwickeln. Daher wurde im Jahr 2017 damit begonnen, zusammen mit Bielefelder Akteuren die grundsätzlichen Ziele, Grundlagen und Leitbilder zur Entwicklung der zukünftigen Mobilität in Bielefeld zu erarbeiten, um daraus eine langfristige Strategie für die künftige Weiterentwicklung der Verkehrs- und Mobilitätsplanung in Bielefeld abzuleiten.

Ein solches Mobilitätskonzept berücksichtigt alle Verkehrsarten und lässt dabei soziale, ökologische und ökonomische Aspekte einfließen. Im Unterschied zur klassischen Verkehrsentwicklungsplanung werden zusätzlich dazu konkrete Mobilitätsbedürfnisse bestimmter Gruppen (Kinder, Senioren, Behinderter, Jugendlicher) und bei bestimmten Aktivitäten (Freizeit, Erledigung, Beruf und Ausbildung) mitbetrachtet. Durch die Definition von messbaren verkehrlichen und stadträumlichen Zielen und Qualitäten können Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit überprüft werden. Diese Ziele, Grundlagen und Leitbilder zur Entwicklung der zukünftigen Mobilität bilden das Fundament für eine langfristige angelegte Strategie, die unerlässlich ist, damit unsere Stadt erfolgreich und nachhaltig weiter entwickeln kann.

Innerhalb einer Generation wird sich Bielefeld beträchtlich verändern. Um dies zu verdeutlichen, muss man sich nur an die 1980er Jahre und damalige „Standards“ erinnern. Deshalb bin ich davon überzeugt, dass wir heute damit beginnen müssen, die nachhaltige Mobilität der Zukunft zu gestalten, denn eine moderne und nachhaltige Mobilität ist die Grundlage für einen guten Zugang zu Bildung, Arbeit, Gesundheitsversorgung, für Klimaschutz und hohe Lebensqualität.



Gregor Moss

Beigeordneter für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Mobilität der Stadt Bielefeld

1. Zielsetzung und Hintergrund

Die vorliegende Mobilitätsstrategie beschreibt ein modernes und nachhaltiges Leitbild für die Entwicklung der Mobilität in Bielefeld bis zum Jahr 2030. Sie ist das Ergebnis eines Konsultationsprozesses mit Bielefelder Akteurinnen und Akteuren¹, der von der Rupprecht Consult GmbH im Jahr 2017 moderiert wurde. Die Steuerung des Prozesses oblag dem fünfköpfigen Projektleitungsteam aus Amt für Verkehr, moBiel, Bauamt, Umweltamt und dem Stab des Dezernats Wirtschaft-Stadtentwicklung-Mobilität. In dem durchgeführten Konsultationsprozess waren ausgewählte Stakeholder der Bielefelder Stadtgesellschaft versammelt.²

Hintergrund für die Erstellung der Mobilitätsstrategie ist, dass Bielefelds Gesamtverkehrsentwicklungsplan (GVEP) aus dem Jahr 1998 stammt und weder die aktuellen Herausforderungen der Stadt widerspiegelt noch mögliche Interventionsstrategien beinhaltet.³ Weiterhin haben sich seitdem wichtige Entwicklungen ergeben, auf welche die Stadt reagieren will. Dies sind zum einen durch einen gestiegenen motorisierten Verkehr von Personen und Gütern bedingte erhebliche Einschränkungen von Stadt- und Lebensqualität, als auch neue Erkenntnisse für eine integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung durch kollaborative und dialogorientierte Verkehrsplanungsverfahren. Zudem ergibt sich aus der aktuellen Debatte um die Luftqualität in den Innenstädten erheblicher Handlungsdruck auf die kommunale Verkehrspolitik.

Im Jahr 2016 beschloss der Rat der Stadt Bielefeld die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes nach SUMP-Standard.⁴ Wesentliche Zielsetzung soll eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bielefelder Bevölkerung sein, um die positiven Effekte der einzelnen Verkehrsarten optimal zu nutzen sowie gesunde Lebens- und Wohnverhältnisse zu gewährleisten. Ziel der Mobilitätsstrategie ist, ein konsens- und umsetzfähiges Gesamtkonzept zu entwickeln, unter Einbeziehung der verkehrspolitisch relevanten Gruppen und Verbände in Bielefeld. Ebenso soll eine Kommunikations- und Arbeitskultur geschaffen werden, um künftige Planungs- und Entscheidungsprozesse für alle Akteure nachvollziehbar und verbindlich zu machen. Nach Beschluss der Mobilitätsstrategie soll diese im Folgeprozess zu einem vollständigen Mobilitätsplan nach SUMP-Standard weiterentwickelt werden.

¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Sprachformen verzichtet und das generische Maskulinum verwendet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für beide Geschlechter.

² In diesem Rahmen wurden zwei Gremien gebildet. Der Arbeitskreis Mobilität, bestehend aus 24 Vertretern verkehrspolitisch relevanter Gruppen, Verbände und der Stadtratsfraktionen, hat in zwei Sitzungen, einer Zukunftswerkstatt und zwei vorbereitenden Onlinebefragungen an der Situationsanalyse und der Leitbildentwicklung mitgewirkt. Der erweiterte Kreis Bielefelder und regionaler Akteure, der aus 12 zusätzlichen Vertretern besteht, hat zum Leitbild in einer Zukunftswerkstatt und zugehöriger Onlinebefragung beigetragen. Siehe hierzu auch Anhang I.

³ Bis 1998 wurde am GVEP gearbeitet, dessen Entwurf jedoch nie verabschiedet.

⁴ SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) ist ein strategischer Plan, ähnlich einem klassischen Verkehrsentwicklungsplan, jedoch mit stärkerem Fokus insbesondere auf die Zielentwicklung als auch auf die Integration anderer Fachbereiche, Beteiligung der Öffentlichkeit, Setzung klarer Ziele und regelmäßiger Evaluierung zum Plan-Ist-Abgleich.

2. Vorgehen zur Erstellung der Mobilitätsstrategie

Der Arbeitsprozess beinhaltet im Wesentlichen die Schritte eins bis fünf des SUMP-Planungszyklus (siehe nachfolgende Abbildung 1).

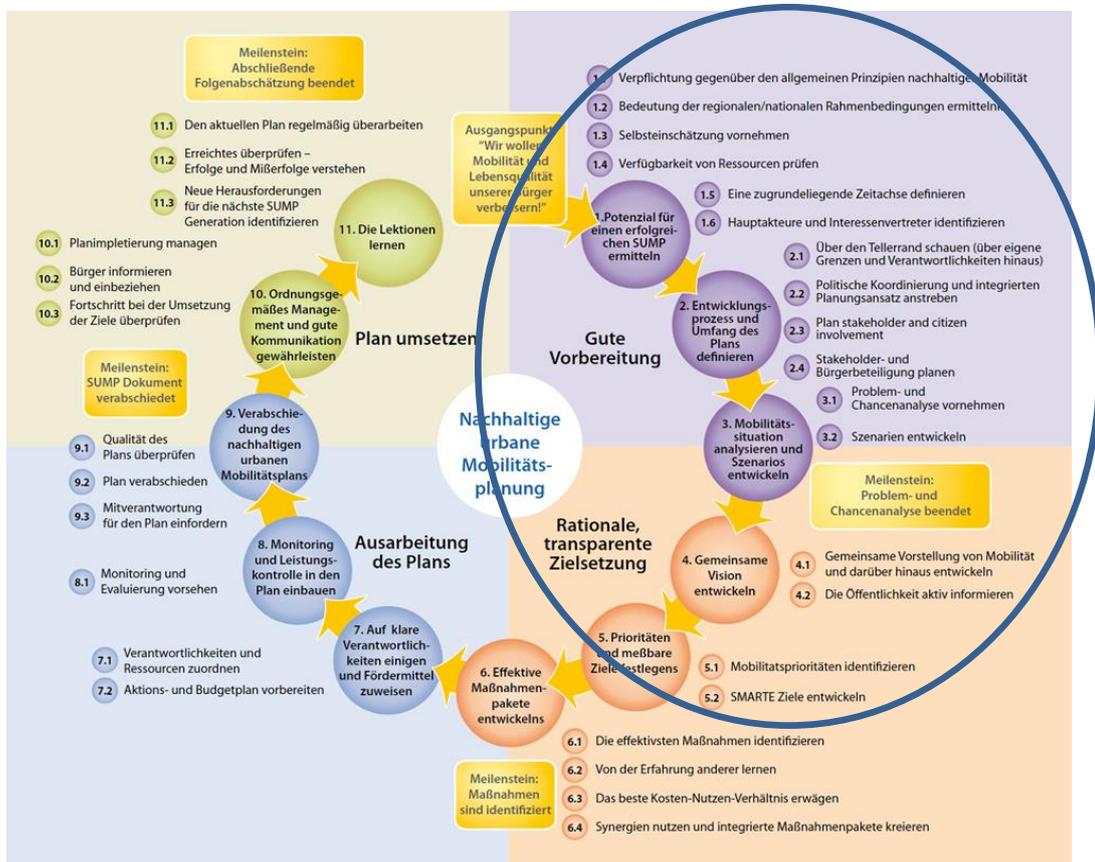


Abbildung 1: Prozess zur Erstellung eines nachhaltigen Stadtmobilitätsplans

Folgende Arbeitsschritte wurden durchgeführt (siehe dazu auch Abbildung 2):

- a. **Vorbereitung und Analyse der Mobilitätssituation:** Zu Beginn wurden vorhandene Planungsdokumente, Statistiken und Kartenmaterial analysiert, um einen umfassenden Eindruck der Mobilitätssituation zu bekommen und die Stärken und Schwächen Bielefelds identifizieren zu können (Januar bis April 2017). Die Daten in den vom Projektleitungsteam zusammengetragenen Dokumenten aus den Bereichen Verkehr, Umwelt und Stadtentwicklung (siehe Anhang II) wurde mit einer Liste für Mobilitätspläne festgelegter Kernindikatoren abgeglichen (siehe Anhang III). Danach wurden die vorhandenen Kerndaten mit denen vergleichbarer deutscher Städte abgeglichen um die Stärken und Schwächen Bielefelds zu identifizieren.

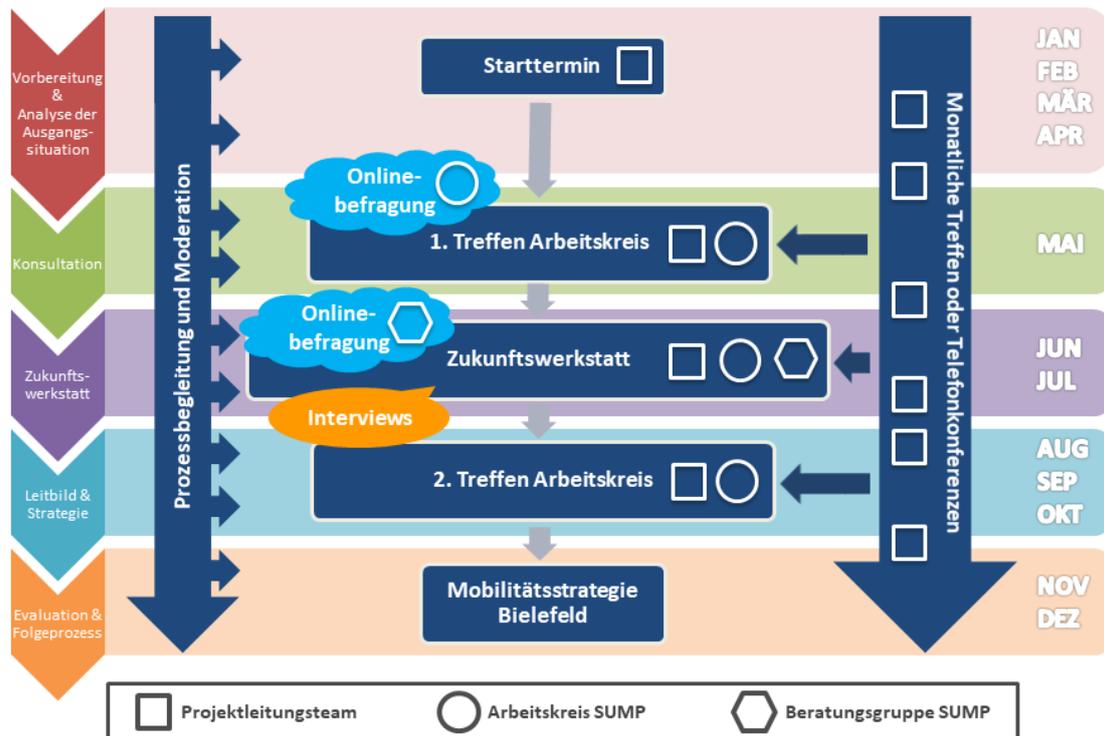


Abbildung 2: Gesamtprozess zur Erstellung der Mobilitätsstrategie

- b. **Konsultationsprozess:** Nach Präsentation der Ergebnisse der Dokumentenanalyse hat der Arbeitskreis Mobilität in seiner ersten Sitzung und in der vorbereitenden Onlinebefragung die wichtigsten verkehrlichen Herausforderungen für Bielefeld identifiziert (Mai 2017). Die Herausforderungen wurden dann auf der Zukunftswerkstatt von einem erweiterten Kreis Bielefelder und regionaler Akteure ergänzt (Juni 2017), und durch Interviews mit vier hochrangigen politischen Vertretern abschließend validiert (August 2017).⁵ Anhang IV fasst die Ergebnisse in einer Tabelle zusammen, die fünf Aktionsfelder bzw. Aufgabenstellungen mit entsprechenden zugehörigen Problemfeldern darstellt, die adressiert werden müssen, um die positiven Effekte der einzelnen Verkehrsarten nutzen und gesunde Lebens- und Wohnverhältnisse gewährleisten zu können. Die von den Akteuren identifizierten Problembereiche unterstreichen und konkretisieren die Befunde der Dokumentenanalyse, und verorten sie teilweise. Eine Gewichtung wurde nicht vorgenommen.

Aufbauend auf die Identifikation der verkehrlichen Herausforderungen, und teilweise parallel dazu, wurden auf der Zukunftswerkstatt und dessen vorbereitender Onlinebefragung (Juni 2017) Zukunftsbilder und Handlungsstrategien für die Mobilität in Bielefeld entworfen. Die Onlinebefragung beinhaltete sowohl offene Fragestellungen, die allen Meinungen Raum geben, als auch eine Priorisierung der identifizierten übergreifenden Zielbilder und Handlungsstrategien. Durch die Anonymität der Antworten wurde sichergestellt, dass alle Beteiligten gleichermaßen gehört wurden. Kern der Leitbildkonsultation war die anschließende Zukunftswerkstatt, in der in einer dreistündigen Gruppenarbeit mithilfe von Kartenmaterial,

⁵ Darstellung der beteiligten Gremien siehe Anhang I.

Statistiken und den bisherigen Ergebnissen Zukunftsbilder, Ziele und Handlungsstrategien entworfen wurden.

- c. **Leitbildentwicklung:** Auf Basis der Ergebnisse des Konsultationsprozesses und unter Berücksichtigung vorliegender Fachplanungen aus den Bereichen Verkehr, Umwelt und Stadtentwicklung⁶ hat Rupprecht Consult zusammen mit dem Amt für Verkehr und der Verkehrsplanung der moBiel GmbH einen Leitbildentwurf erarbeitet (September 2017). Dessen Leitziele und Handlungsstrategien wurden in mehreren Arbeitsrunden aus den Problemfeldern und Zielbildern der Zukunftswerkstatt weiterentwickelt. Das übergreifende Ziel zur angestrebten Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsträger wurde als Facheinschätzung durch das Projektleitungsteam vorgenommen und vom Arbeitskreis validiert.⁷ Es basiert auf langjähriger Erfahrung und einer guten Übersicht der derzeitigen Mobilitätstrends in deutschen Großstädten. Der Leitbildentwurf wurde daraufhin mit dem gesamten Projektleitungsteam abgestimmt und auf dem zweiten Arbeitskreistreffen (Oktober 2017) vorgestellt, diskutiert und mit Änderungen und Ergänzungsvorschlägen angereichert und anschließend finalisiert.
- d. **Folgeprozess:** Es wurden Empfehlungen zur Arbeitsweise entwickelt und notwendige Arbeitsschritte zur Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie zu einem vollständigen Mobilitätsplan definiert, welcher eine Auswahl und Priorisierung von Maßnahmen, eine Budget- und Zeitplanung sowie ein Monitoring- und Evaluationskonzept beinhaltet.

3. Mobilitätssituation in Bielefeld

Bielefeld ist eine Flächenstadt mit einer heterogenen und polyzentrischen Siedlungsstruktur. Sie ist mit 258 Quadratkilometern Fläche und 335.000 Einwohnern die 18. bevölkerungsreichste Stadt Deutschlands. Die Stadt gliedert sich in zehn Bezirke, die sich siedlungsstrukturell wiederum in ein dicht besiedeltes Zentrum mit den Stadtbezirken Mitte und Schildesche sowie die flächigeren acht Außenbezirke aufteilen lassen. Durch die teils ländlich geprägten Außenbereiche sind über 50 Prozent der Stadt Landwirtschafts- und Waldfläche, was etwas über dem Schnitt kleiner Großstädte in NRW liegt.⁸ Besonderes strukturelles Merkmal Bielefelds ist die Zweiteilung durch den Teutoburger Wald, der sowohl grüne Lunge wie „Verkehrsnadelöhr“ ist.

Die Stadtstruktur lässt sich auch in den Wegeverflechtungen ablesen. Das Bielefelder Stadtzentrum, mit seinem hohen Anteil an Arbeitsplätzen, ist der neuralgische Punkt der Wegeverflechtungen. Die am häufigsten genutzten Verkehrsverflechtungen sind radial auf das Zentrum ausgerichtet. Neben dem Stadtzentrum prägen die Bezirkszentren die Stadt. So weisen z.B. die Bezirkszentren Brackwede und Sennestadt südlich des Teutoburger Waldes sowie das Zentrum von Heepen nordöstlich der Innenstadt hohe Binnenverkehrsanteile auf. Bedeutende Verkehrserzeuger außerhalb des Stadtzentrums sind weiterhin Bethel im Bezirk Gadderbaum, mit rund 8.500 Mitarbeitern der größte Arbeitgeber der Stadt, und die Universität und Fachhochschule Bielefeld mit zusammen rund 35.000

⁶ Die Fachplanungen werden in Kapitel 4 näher erläutert.

⁷ Aus dem Konsens zurückgezogen hat sich die IHK Ostwestfalen zu Bielefeld, die das Leitbild und dessen übergreifendes Ziel in dieser Form nicht mitträgt.

⁸ Strukturdaten für Bielefeld, krfr. Stadt, Landesdatenbank NRW, www.it.nrw.de/kommunalprofil/k05711.pdf

Studierenden, die sich westlich des Zentrums in den Bezirken Dornberg und Schildesche befinden.

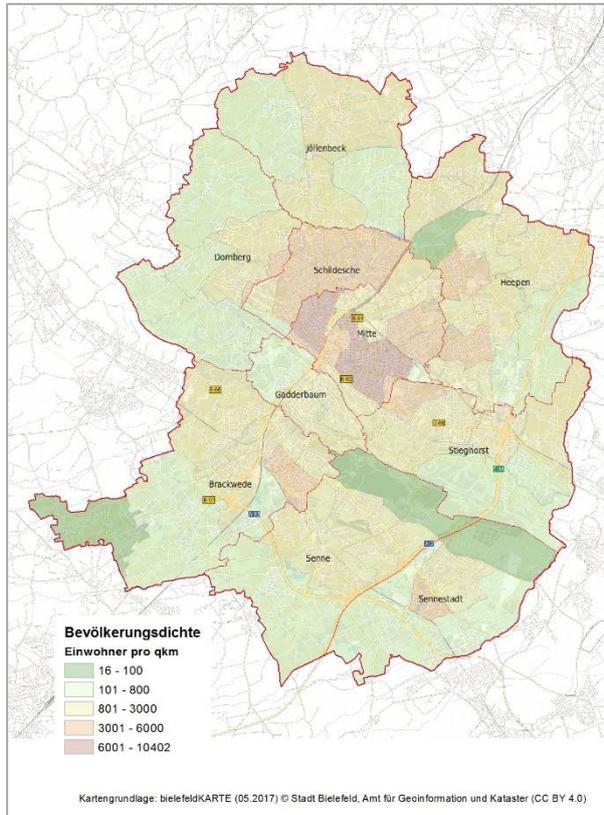


Abbildung 4: Einwohnerdichte

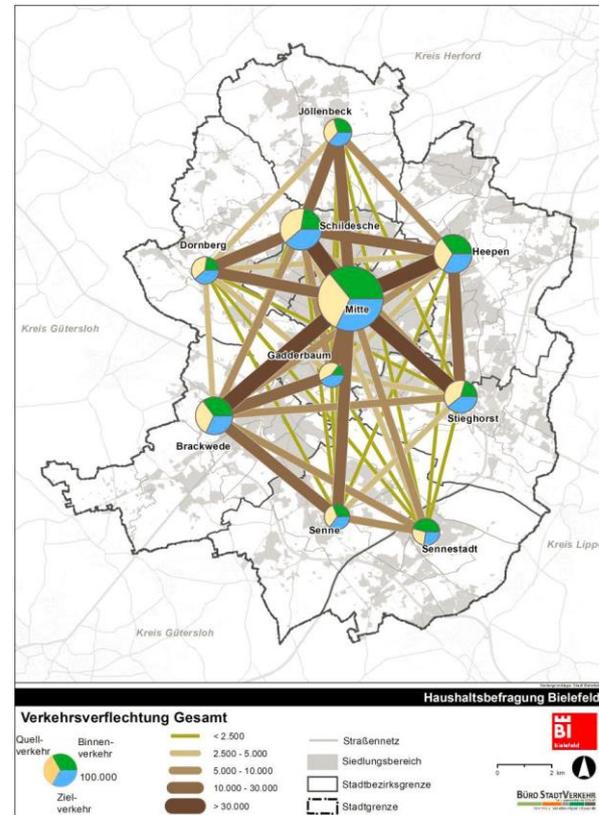


Abbildung 3: Interne Verkehrsverflechtungen

3.1. Regionales Zentrum

Die Stadt Bielefeld ist wirtschaftliches Zentrum von Ostwestfalen-Lippe. In den vergangenen Jahren war ein Trend zur Reurbanisierung zu beobachten. Die Stadt ist seit 2010 um etwa 10.000 Menschen angewachsen.⁹ Zukunftsprognosen gehen davon aus, dass Bielefeld bis 2025 um weitere 6 Prozent wachsen wird.¹⁰ Die Stadt muss somit eine wachsende Siedlungsentwicklung mit zunehmenden Verkehrsströmen bewältigen und bei den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und -dienstleistungen voraussichtlich mit Engpässen rechnen¹¹.

⁹ Statista 2018, Entwicklung der Einwohnerzahl in Bielefeld (kreisfreie Stadt) von 1995 bis 2015, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/605506/umfrage/entwicklung-der-gesamtbevoelkerung-in-bielefeld/>

¹⁰ <http://www.civitas.eu/content/bielefeld>

¹¹ Wichtiges Projekt für eine zentrumsnahe Stadtentwicklung ist der Konversionsprozess zur Nutzung der Kasernenstandorte, welche die britischen Streitkräfte innerhalb der nächsten Jahre verlassen werden. Dies umfasst die beiden Kasernenstandorte Catterick Barracks in Stieghorst mit 34 ha und Rochdale Barracks im Stadtbezirk Mitte mit 9 ha, sowie sieben weitere Wohnstandorte mit einer Fläche von insgesamt etwa 20 ha und rund 470 Wohneinheiten in den Stadtbezirken Mitte, Stieghorst, Heepen und Brackwede. Diese zentralen Wohnraumentwicklungsgebiete müssen entsprechend in der strategischen Mobilitätsplanung reflektiert werden.

Als Oberzentrum der Region Ostwestfalen-Lippe, mit starken regionalen Bezügen zu den umliegenden Städten, pendeln viele Beschäftigte aus dem Umland nach Bielefeld; im Jahr 2016 waren es täglich rund 80.000 Personen. Dies entspricht etwa 44 Prozent aller in Bielefeld beschäftigten Personen. Diese hohe Einpendlerquote ist vergleichbar mit der anderer Großstädte in NRW. Im Gegenzug pendeln rund 45.000 Personen berufsbedingt in das Bielefelder Umland. Mit ca. 15 Prozent der Wege ist Gütersloh das häufigste Ziel, gefolgt von Herford mit ca. 9 Prozent sowie Halle, Minden und einer Anzahl weiterer umliegender Städte mit ca. 4 Prozent.¹² Das Pendlersaldo mit knapp 35.000 Personen ist somit positiv.¹³

Bielefeld ist zudem ein urbaner Knoten des Kernnetzes von TEN-V (*Trans-Europäisches Verkehrsnetzwerk*) bzw. des Korridors *North Sea – Baltic*, welcher sich von Rotterdam über Berlin und Warschau bis nach Tallinn erstreckt. Wie für alle anderen 88 europäischen „Urban Nodes“ ergeben sich daraus Erwartungen an die Integration des städtischen und regionalen Verkehrsnetzes in das europäische Kernnetz, welches nach europäischer Politik bis 2030 entwickelt sein soll. Neben den Fernpendlern ist in diesem Politikfeld besonderes die Organisation der Fracht- und Warenverkehre bedeutsam.

3.2. Fußverkehr

Aufgrund seines hohen Grünanteils bietet Bielefeld viele Optionen zum Spazieren gehen und Wandern in den städtischen Parks und dem Teutoburger Wald. Es gibt 620 Kilometer Wanderwege und ausgewiesene Laufstrecken.¹⁴ Es gibt bislang keine strategische Planung zum Fußverkehr und damit verbunden auch eine schwache Datenlage.¹⁵ Dies ist nicht ungewöhnlich, da der Fußverkehr in vielen deutschen Städten weder explizit gefördert noch analysiert wird.¹⁶ Die Entwicklung eines Fußverkehrsplans für den Innenstadtbereich wird in Bielefeld für die Zukunft jedoch angestrebt.¹⁷

3.3. Radverkehr

Bielefeld ist seit 1998 Mitglied in der „Arbeitsgemeinschaft der fuß- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS)“. Aus der Mitgliedschaft ergibt sich die Verpflichtung zur konsequenten Verbesserung der Radverkehrssituation in der Stadt. Bielefeld verfügt über ein

¹² Haushaltsbefragung 2017

¹³ Pendler in NRW, IT.NRW, Stand: 18. Januar 2017

<https://www.it.nrw.de/statistik/b/daten/eckdaten/r543Pendler.html>

Für Pendler zu anderen Zwecken, wie Freizeit, Einkaufen oder ärztliche Versorgung, gibt es derzeit keine Daten. Fahrgasterhebungen des VVOWL lassen vermuten, dass diese eine erhebliche Rolle spielen. Für die Zukunft ist daher eine Verbesserung der Datengrundlage zu den Einpendlern und ihrer Verkehrsmittelwahl anzustreben.

¹⁴ Wandern, Stadt Bielefeld, <https://www.bielefeld.de/de/kf/sport/wandern/>

¹⁵ Der Abgleich vorhandener Daten mit empfohlenen Kernindikatoren für Mobilitätspläne ergab, dass in Bielefeld Daten zu den grundsätzlichen Verkehrsindikatoren vorhanden sind, jedoch mit starken Unterschieden zwischen Verkehrsträgern. Vor allem durch zwei Haushaltsbefragungen gibt es zahlreiche Daten zum Mobilitätsverhalten der Bielefelder Bevölkerung und durch Statistiken von moBiel auch zum ÖPNV, vergleichsweise wenige Informationen gibt es jedoch zum Fuß-, Rad- und Wirtschaftsverkehr und den Pendelverkehren (siehe Tabelle zum Datenabgleich in Anhang III).

¹⁶ Fokus auf Fußverkehr, mobilogisch!, <http://www.mobilogisch.de/41-ml/artikel/200-fussverkehrsunaefalle-im-staedtevergleich.html>

¹⁷ Baseline Study CityMobilNet – Profile Bielefeld, Dezernat Wirtschaft / Stadtentwicklung / Mobilität

differenziertes Wegenetz unterschiedlicher Qualität sowie ein stadtweites Wegweisungssystem für den Radverkehr, das aktuell überprüft und ergänzt wird. An der Radstation am Hauptbahnhof werden 300 witterungs- und diebstahlgeschützte Abstellplätze wie auch Reparaturservice und Leihfahrräder angeboten. Darüber hinaus stehen mehr als 40 Fahrradboxen an Bahnhöfen und wichtigen Haltepunkten zur Verfügung. Frei zugängliche Abstellanlagen im öffentlichen Straßenraum, insbesondere an den wichtigen Zugangsmöglichkeiten zur Innenstadt sowie anderen wichtigen Zielen für den Radverkehr, komplettieren das Angebot. Zudem wird durch die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung, die Einrichtung von Fahrradstraßen und die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr außerhalb der Geschäftszeiten das Straßen- und Wegenetz weiter verdichtet und die Erreichbarkeit der Stadt mit dem Fahrrad erleichtert. Die Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht auf Grundlage der novellierten Straßenverkehrsordnung von 2013 ist abgeschlossen worden. Die sich daraus ergebenden Maßnahmen werden sukzessive umgesetzt. An Grundschulen wird eine intensive Verkehrserziehung zum Radverkehr durchgeführt. Der Bielefelder Fahrradstadtplan wird regelmäßig neu aufgelegt und enthält alle wichtigen Informationen rund um den Radverkehr.

Im Jahr 2014 wurde die Bielefelder Radverkehrssituation mit dem Bicycle-Policy-Audit (BYPAD) einer genauen Analyse und Bewertung unterzogen.¹⁸ In dem standardisierten Verfahren wurden mit allen verkehrspolitischen Gruppen die Stärken und Schwächen der Bielefelder Radverkehrsförderung diskutiert und unterschiedliche Handlungsfelder bewertet. Im Bereich der Rahmenbedingungen wurden das Fehlen einer Gesamtstrategie für den Radverkehr und die nur langsam erfolgende Umsetzung von Maßnahmen- bzw. Prioritätenlisten als Hauptschwächen identifiziert, die mit der unzureichenden finanziellen Ausstattung der Radverkehrsförderung zusammenhängen. Im Bereich Infrastruktur wurden Netzlücken im Haupttroutennetz kritisiert sowie die unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten, mit daraus folgenden langen und mehrfachen Wartezeiten. Im Ergebnis wurde der Zustand der Radverkehrsförderung auf Stufe 1 „Ad hoc orientiert – Feuerwehr-Prinzip“ eingestuft, wobei die maximal erreichbare Bewertung bei Stufe 4 „systematische Radverkehrspolitik“ liegt. Die Handlungsfelder umfassen alle Themengebiete der kommunalen Radverkehrsförderung, wie beispielsweise die herrschenden administrativen und organisatorischen Rahmenbedingungen, aber auch Infrastruktur sowie Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Sie wurden in ihrer Bedeutung für die Bielefelder Radverkehrsförderung gewichtet und mit der Definition von fünf Leitsätzen, die den strategischen Rahmen für eine effektive Radverkehrsförderung aufspannen, konkretisiert.

Die systematische Datenerhebung zum Radverkehr erfolgt im Rahmen der in größeren Abständen stattfindenden Haushaltsbefragungen. Bei den regelmäßigen Verkehrszählungen ist die Erhebung des Radverkehrs fester Bestandteil, selbstverständlich finden außerhalb davon anlassbezogen weitere Zählungen statt. Automatische Zählstellen für den Radverkehr gibt es bislang nicht im Stadtgebiet, sind aber für die Zukunft geplant, damit die Entwicklung des Radverkehrs kontinuierlich beobachtet und dokumentiert werden kann.

¹⁸ Qualitätsmanagement für den Radverkehr 2015 - Auditbericht und Qualitätsziele, Stadt Bielefeld BYPAD-Audit

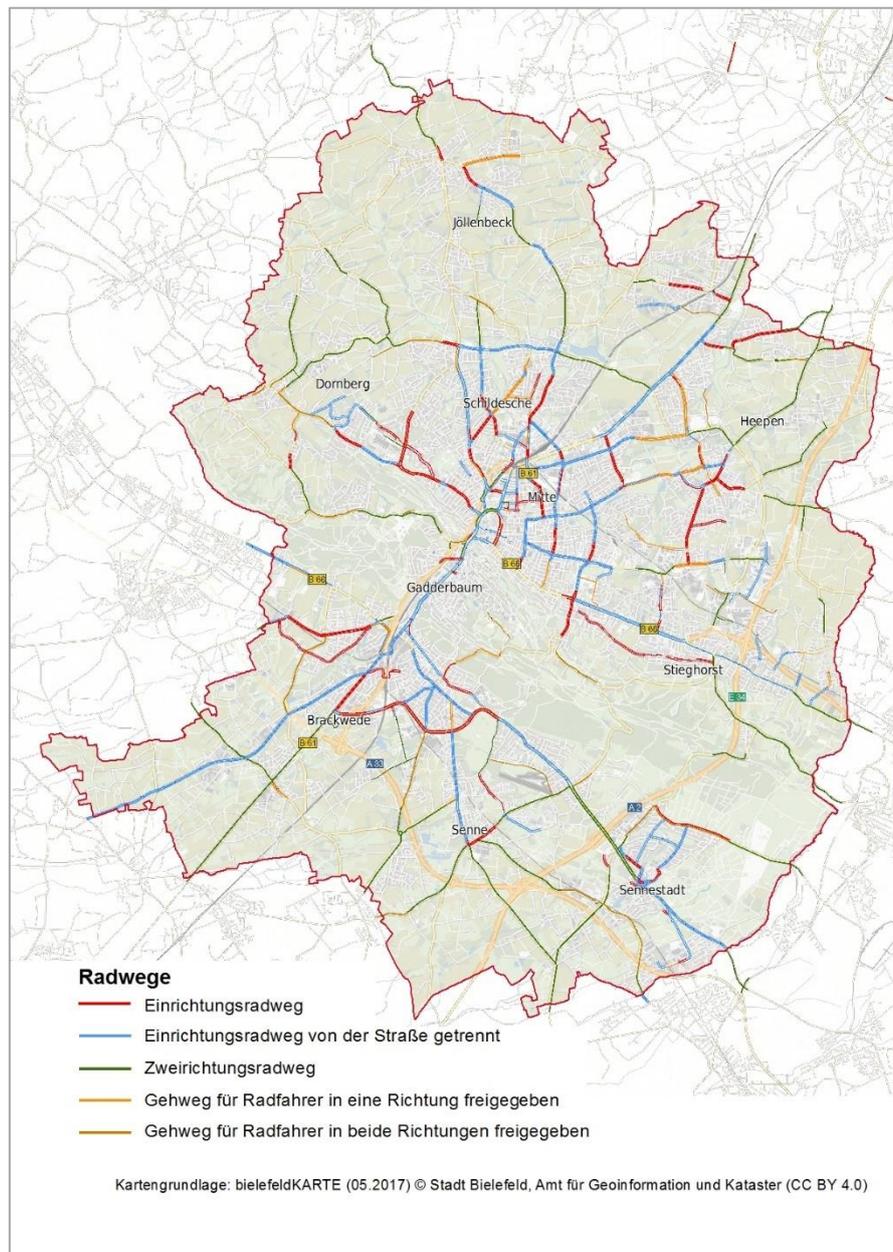


Abbildung 5: Hauptradwegenetz

3.4. Öffentlicher Personennahverkehr

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird von mehreren Unternehmen auf dem Bielefelder Stadtgebiet angeboten, von denen das stadteigene Verkehrsunternehmen moBiel das wichtigste ist.¹⁹ Bielefeld verfügt seit 1991 über eine Stadtbahn mit aktuell vier Linien, die alle über die zentralen Knotenpunkte Hauptbahnhof, Jahnplatz und Rathaus führen. Die Stadtbahn verkehrt

¹⁹ Darüber hinaus gibt es regionale Busangebote (BVO, Ostwestfalen-Bus, Veolia tve, Oester-Barkey) sowie Bahnangebote (Deutsche Bahn, Eurobahn, Nordwestbahn, Westfalenbahn). Ungefähr 58 Prozent aller Bielefelder ÖPNV-Fahrgäste werden in der Stadtbahn von moBiel angetroffen, in etwa 28 Prozent in den Bussen von moBiel und etwas weniger als 13 Prozent in den Bussen der BVO laut Nahverkehrsplan 2007.

überwiegend oberirdisch, mit unterirdischer Streckenführung im Stadtzentrum. Außerdem gibt es ein umfassendes Bussystem aus 77 Linien mit über 1.000 Haltestellen. Insgesamt betreibt moBiel derzeit eine Flotte von 81 Stadtbahnwagen und rund 180 Bussen und hat 2016 59,6 Millionen Personen befördert. Dies entspricht mehr als einer Verdopplung der Fahrgastzahlen seit der Einführung der Stadtbahn 1991.²⁰ Durch die Stadtbahn, auf die über die Hälfte aller Bielefelder ÖPNV-Fahrgäste entfallen, konnte Bielefeld damit einen weitaus stärkeren Anstieg der Fahrgastzahlen erzielen als der Durchschnitt deutscher Städte.²¹

In der jährlichen repräsentativen Befragung „ÖPNV-Kundenbarometer“ belegte moBiel 2016 Platz 5 von 42 Verkehrsunternehmen in Deutschland und Österreich mit einer sehr hohen Gesamtzufriedenheit. Besonders gute Noten gaben die Kunden der Sicherheit innerhalb der Fahrzeuge am Tag, der Schnelligkeit der Beförderung und der Beratung in den Kundenzentren sowie dem Linien- und Streckennetz. Verbesserungsbedarf sahen die Befragten hinsichtlich gepflegterer Haltestellen und besserer Informationen an den Haltestellen im Falle von Störungen und Verspätungen.²²

Fahrtenhäufigkeit in der Hauptverkehrszeit (7-9 Uhr)

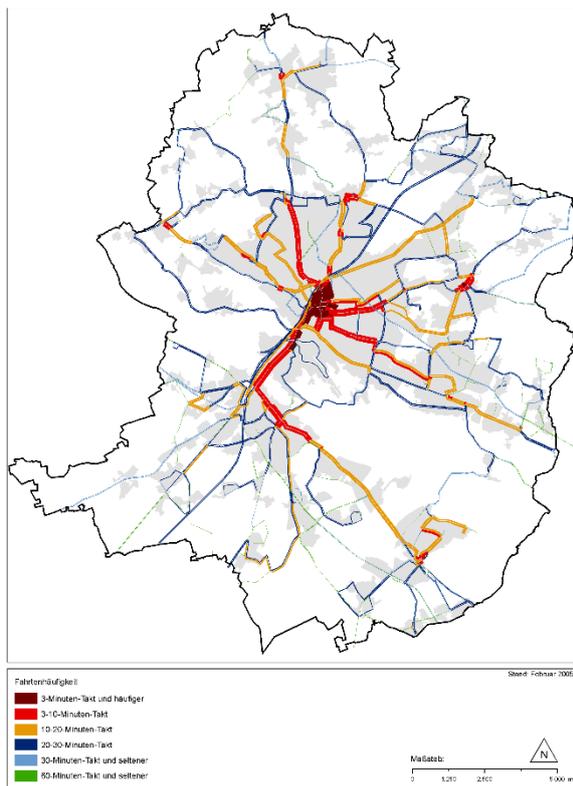


Abbildung 6: Bedienungsqualität Hauptverkehrszeit

Fahrtenhäufigkeit in der Schwachverkehrszeit (23-24 Uhr)

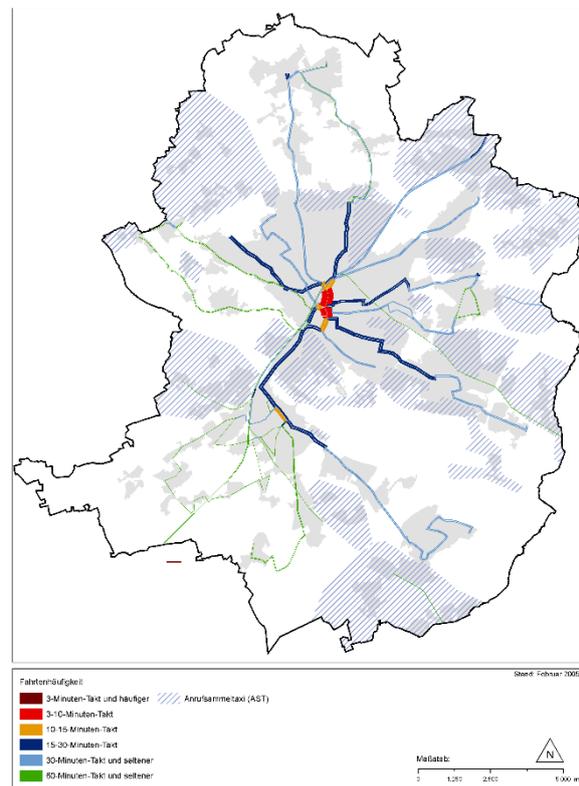


Abbildung 7: Bedienungsqualität Schwachverkehrszeit

²⁰ Zahlen & Fakten, moBiel, <https://www.mobiel.de/unternehmen/zahlen-fakten/>

²¹ Entwicklung der Fahrgastzahlen im Vergleich, moBiel, http://www.mobiel.de/uploads/media/moBiel_Bilanz_2012.pdf

²² ÖPNV-Kundenbarometer: moBiel besonders gut bei Schnelligkeit und Sicherheit 26.08.2016 (s. 131), https://www.mobiel.de/fileadmin/Dokumente/PDF/Aktuelles/Newsarchiv_2016.pdf

In der Haupt- und Normalverkehrszeit ist das Bielefelder Stadtgebiet nahezu flächendeckend durch ein ÖPNV-Angebot in attraktiver Entfernung mit angemessener Fahrtenhäufigkeit erschlossen. In der Schwachverkehrszeit wird die flächige Bedienung in den Außenbereichen durch Anruf-Sammel-Taxis (AST) sichergestellt. Schwächen gibt es bei den tangentialen Verbindungen benachbarter Bezirkszentren und bei der Bedienungsqualität abseits der Hauptachsen liegender sonstiger Verdichtungsgebiete. Die hier überwiegend als Ergänzungslinien verkehrenden Quartiersbusse fahren nach den im Nahverkehrsplan festgelegten Qualitätsvorgaben, meist nur bis ca. 20 Uhr.²³

Die Verbindungen im Regionalverkehr zu den benachbarten Mittelzentren Gütersloh, Halle, Herford, Lage und Bad Salzuflen entsprechen im Tagesverkehr weitgehend den Qualitätsanforderungen von mindestens einer 30-minütigen Taktung.

Im bundesweiten Städtevergleich liegt Bielefeld hinsichtlich Fahrtenhäufigkeit und Preis im Mittelfeld, sowohl in Bezug auf die Anzahl der Abfahrten pro Einwohner als auch des Preises von Einzelfahrten und Monatskarten. Der Preis von Einzelfahrkarten ist jedoch in den letzten zwei Jahren überdurchschnittlich stark gestiegen.²⁴

In der Gesamtbewertung des ÖPNV in Bielefeld sind die weiterhin leicht steigenden Fahrgastzahlen und die hohe Kundenzufriedenheit positiv zu vermerken. Der bundesweite Vergleich mit vergleichbaren Universitäts- und Großstädten wie Kassel und Mainz, welche beide einen ÖPNV-Anteil von 22 Prozent aufweisen, zeigt jedoch, dass es weiterhin Steigerungspotenzial gibt²⁵. Und auch infrastrukturell gibt es Herausforderungen. Das Hochflurbahnssystem erschwert den barrierefreien Ausbau, bevölkerungsreiche Stadtteile bzw. -bezirke wie Hillegossen und Sennestadt sind noch nicht an die Stadtbahn angeschlossen, die Stadtbahnlinie zum Hochschulstandort ist überlastet und zu Stoßzeiten operieren auch mehrere Buslinien am Rande ihrer Kapazität.²⁶ Dies sind die Herausforderungen, die im dritten Nahverkehrsplan bewältigt werden müssen, der sich aktuell am Beginn der Aufstellungsphase befindet.

3.5. Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr ist die am meisten genutzte Verkehrsart in Bielefeld. Mehr als die Hälfte aller täglich zurückgelegten Wege werden mit dem Kfz zurückgelegt. Dieser Wert ist schon seit vielen Jahren konstant hoch. Das Bielefelder Straßennetz ist geprägt von einer autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraße, dem Ostwestfalendamm (OWD), der von Süden an der niedrigsten Stelle des Teutoburger Waldes ins Zentrum führt und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

²³ Zweiter Nahverkehrsplan 2007

²⁴ Die Anzahl der Abfahrten pro Einwohner (werktags) lag im Jahr 2016 bei 24, die der 50 anderen untersuchten Städte zwischen 17 und 35, wobei der Hauptteil der Städte zwischen 22 und 31 Abfahrten pro Einwohner aufwies. Ein Einzelfahrschein in Bielefeld kostete 2,50 €, in den meisten anderen Städten zwischen 2,10 und 2,90 €. Ein Monatsticket im Abonnement kostete 57 €, in den anderen Städten zwischen 35 € und 82 €. „Wo der Nahverkehr sein Geld wert ist“ 09.02.2017, ZEIT ONLINE, <http://www.zeit.de/mobilitaet/2017-02/bus-bahn-oeffentlicher-nahverkehr-studie-grafiken>

²⁵ Modal Split der Stadt Kassel im Jahr 2008, Verkehrsentwicklungsplan 2030, http://www.stadt-kassel.de/imperia/md/content/cms02/mobilinkassel/vep_abschlussbericht.pdf

Modal Split der Stadt Mainz im Jahr 2016, Mobilitätsbefragung Kurzbericht, https://www.mainz.de/medien/internet/downloads/Mobilit_tsbefragung_Kurzbericht.pdf

²⁶ Baseline Study CityMobilNet – Profile Bielefeld, Dezernat Wirtschaft / Stadtentwicklung / Mobilität

von bis zu 69.000 Fahrzeugen aufweist. Darüber hinaus führen eine Reihe stark befahrener, mehrspuriger Hauptverkehrsstraßen radial in das Zentrum. Hierzu gehören die Herforder Straße (B 61), die Detmolder Straße (B 66) und die Eckendorfer Straße mit jeweils bis zu über 30.000 Fahrzeugen täglich.²⁷ Im Bielefelder Süden hat sich auf dem Straßenzug Brackweder-/Paderborner Straße (L 756) durch den Bau der Bundesautobahn 33 (A33) eine erhebliche Verkehrsreduzierung eingestellt. So wurde auf dem Streckenzug parallel zu dem in 2012 freigegebenem Abschnitt der A33 eine Abnahme des DTV von ehemals 30.000 auf 16.000 Kfz pro Tag erhoben. Mit Freigabe des nächsten Bauabschnittes zwischen Bielefeld und Steinhagen im Laufe des Jahres 2018 steht zu erwarten, dass auf der Osnabrücker Straße und dem südlichen Abschnitt des OWD zwischen den Anschlussstellen Quelle und dem Autobahnkreuz Bielefeld Mitte eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens eintritt. Im Innenstadtbereich wird am Jahnplatz ganz aktuell aufgrund von Grenzwertüberschreitungen der Stickstoffdioxidbelastung über eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsfläche diskutiert und ein entsprechender Verkehrsversuch vorbereitet.

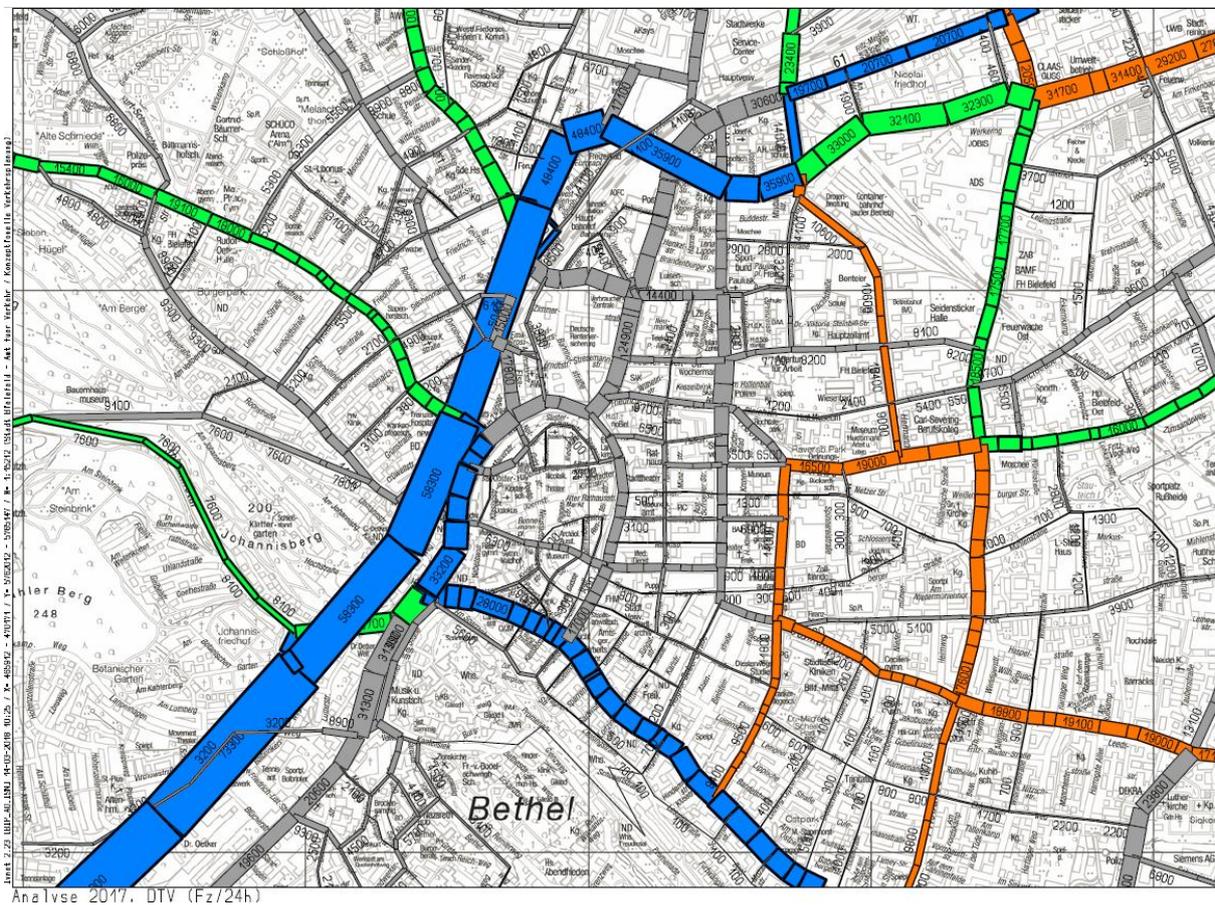


Abbildung 8: Verkehrsaufkommen (Fahrzeuge/24h), Bereich Innenstadt

In den Bielefelder Wohnquartieren ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit flächendeckend auf 30 km/h reduziert. Neue Regelungen in der Straßenverkehrsordnung geben vor, vor schützenswerten Einrichtungen, wie beispielsweise Krankenhäusern, Schulen und Altenheimen, auch auf

²⁷ Baseline Study CityMobilNet – Profile Bielefeld, Dezernat Wirtschaft / Stadtentwicklung / Mobilität

Hauptverkehrsstraßen die Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zu reduzieren. Daher werden derzeit alle betroffenen Straßenabschnitte einer Prüfung unterzogen.

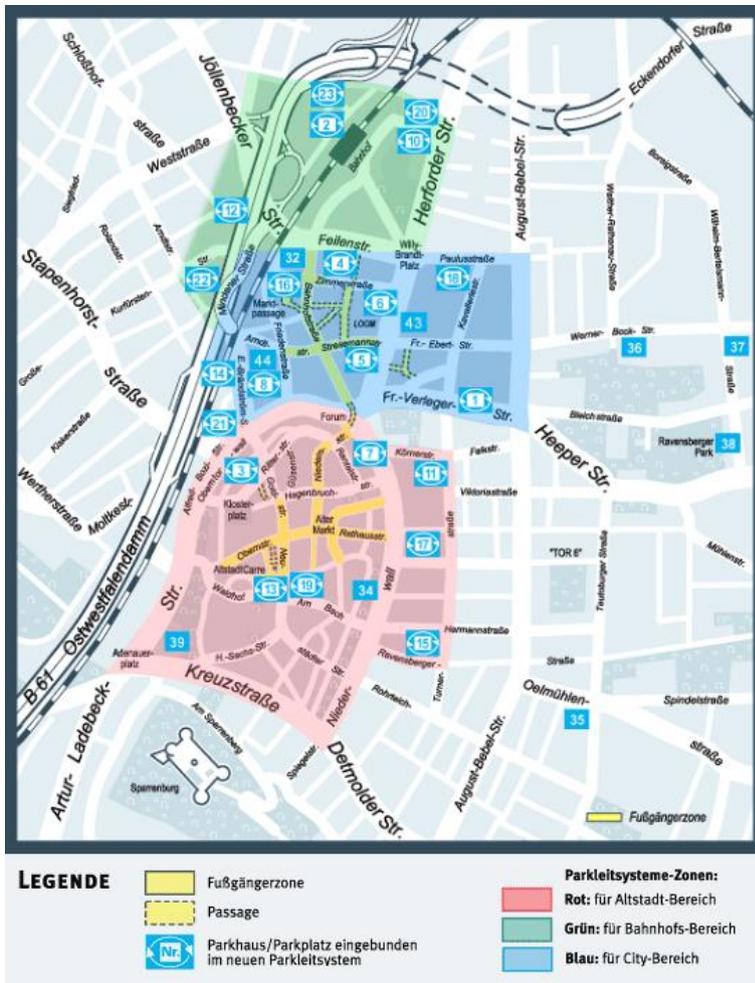


Abbildung 9: Parkhäuser im Innenstadtbereich

Im Innenstadtbereich stehen im öffentlichen Straßenraum etwas mehr als 8.000 überwiegend bewirtschaftete Pkw-Stellplätze zur Verfügung. Ein Parkleitsystem weist den Weg zu den fast 12.000 Stellplätzen in öffentlich nutzbaren Parkhäusern, Tiefgaragen und Parkplätzen. Die Auslastung aller Parkplätze in der Innenstadt ist sehr starken tages- und jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen. Mit Ausnahme der Vorweihnachtszeit waren an Wochentagen mindestens 2.000 Abstellmöglichkeiten nicht belegt.

Die Tarife der Parkieranlagen legen die jeweiligen Betreiber fest, so dass die Parkentgelte einzelner Einrichtungen recht stark variieren. Mit lediglich einem Euro pro Stunde in einzelnen Anlagen liegen die Preise deutlich unter dem Bundesdurchschnitt. Die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum sind in einigen

Straßen bis zu drei Stunden kostenlos nutzbar, im zentralen Altstadt-Hufeisen, in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone, kann an Wochentagen vormittags und samstags sogar ganztägig für zwei Stunden kostenfrei geparkt werden.²⁸ Die hohe Anzahl an Parkplätzen im Innenstadtbereich und deren niedrige Kosten stellen einen starken Anreiz zur Pkw-Nutzung dar.

An allen Endhaltestellen der Stadtbahn, außer Stieghorst Zentrum und Lohmannshof, stehen insgesamt knapp 550 Park+Ride-Plätze zur Verfügung.²⁹ Die Auslastung schwankt zwischen den einzelnen Anlagen. Während in Babenhausen, Milse und Sieker die Plätze im Mittel hoch ausgelastet sind, kommen die Anlagen in Schildesche und Senne in der Spitze an ihre Kapazitätsgrenze, haben im Mittel aber immer noch nutzbare Kapazitäten. Aufgrund der im Innenstadtbereich hohen Anzahl an Parkplätzen, deren attraktiver Nutzungsbedingungen im Vergleich zu den Kosten eines ÖPNV-

²⁸ Parken in Bielefeld, Stadt Bielefeld, <https://www.bielefeld.de/de/sv/verkehr/parken/>

²⁹ Park+Ride, Bike+Ride, Stadt Bielefeld, <https://www.bielefeld.de/de/sv/verkehr/parken/ride/>

Monatstickets, sowie hoher durchschnittlicher Verkehrsflussgeschwindigkeiten, erreicht Park+Ride nicht sein volles Potenzial.³⁰

In Bielefeld gibt es ein stationäres, aber kein „Free Floating“ Car Sharing. Als größter Anbieter bietet Cambio derzeit 86 Fahrzeuge an 30 Standorten in Bielefeld und Werther an.³¹ Im Jahr 2016 gab es etwa 3.400 Car Sharing Nutzer, also knapp über 1 Prozent der Bevölkerung, was unter dem Bundesdurchschnitt für 2017 von etwa 2 Prozent liegt und Steigerungspotenzial aufzeigt.³²

3.6. Mobilitätsverhalten der Bielefelder Bevölkerung

Die im Jahr 2010 und 2017 durchgeführten **Haushaltsbefragungen** bieten ein detailliertes Bild zum Mobilitätsverhalten der Bielefelder Bevölkerung (ohne Einpendler). In methodischer Anlehnung an den bundesweiten Standard wurden im Frühjahr 2017 an vier Stichtagen ausgewählte Haushalte befragt. Folgende Kennwerte beschreiben das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Die Bielefelderinnen und Bielefelder legen pro Tag ca. 3,4 Wege zurück und liegen damit im Bundesdurchschnitt. Die Verkehrsmittelwahl, der so genannte Modal Split, ist ein wichtiger Anhaltswert. Er beschreibt die Verkehrsmittelwahl, also den Anteil der Wege gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen, die zu Fuß, mit dem Rad, mit öffentlichen Verkehrsmittel oder dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden:

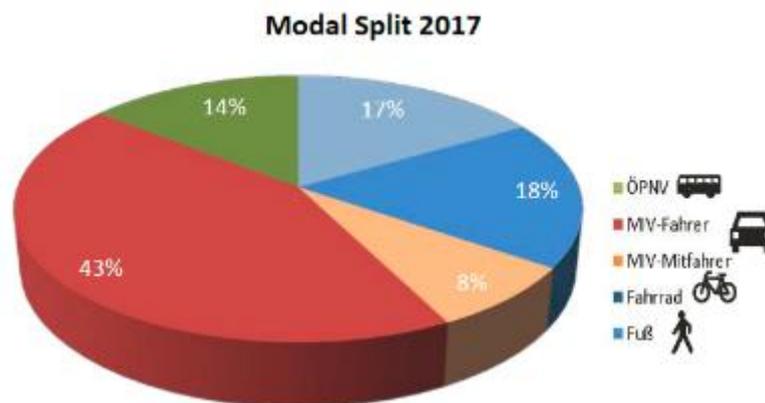


Abbildung 10: Anteil der Wege pro Verkehrsträger (Modal Split) 2017

Für Bielefeld ist auffällig, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs in den letzten 20 Jahren nur leicht gesunken ist und weiterhin bei über 50 Prozent liegt. Zum Vergleich liegt in Städten ähnlicher Größenordnung, wie Karlsruhe oder Mainz, dieser Anteil jeweils unter 40 Prozent, in Münster sogar unter 30 Prozent. Der Radverkehrsanteil in Bielefeld ist in den letzten 20 Jahren deutlich gestiegen, gegenüber der Erhebung im Jahr 2010 um drei auf 18 Prozent.

³⁰ Analyse der Rahmenbedingungen für den Ausbau oder die Optimierung von Park-and-Ride in Bielefeld – Umsetzung des Luftreinhalteplans, Amt für Verkehr, https://www.bielefeld.de/ftp/dokumente/AnalyseOptimierungP+R_2015.pdf

³¹ Carsharing, moBiel, <http://www.mobiel.de/services/kombiniert-mit-mobiel/carsharing/angebot/>

³² Zahlen für Bielefeld: Cambio CarSharing, <https://www.cambio-carsharing.de/>
Für Deutschland: Carsharing Anbieter, Carsharing-news, <https://www.carsharing-news.de/carsharing-anbieter/>

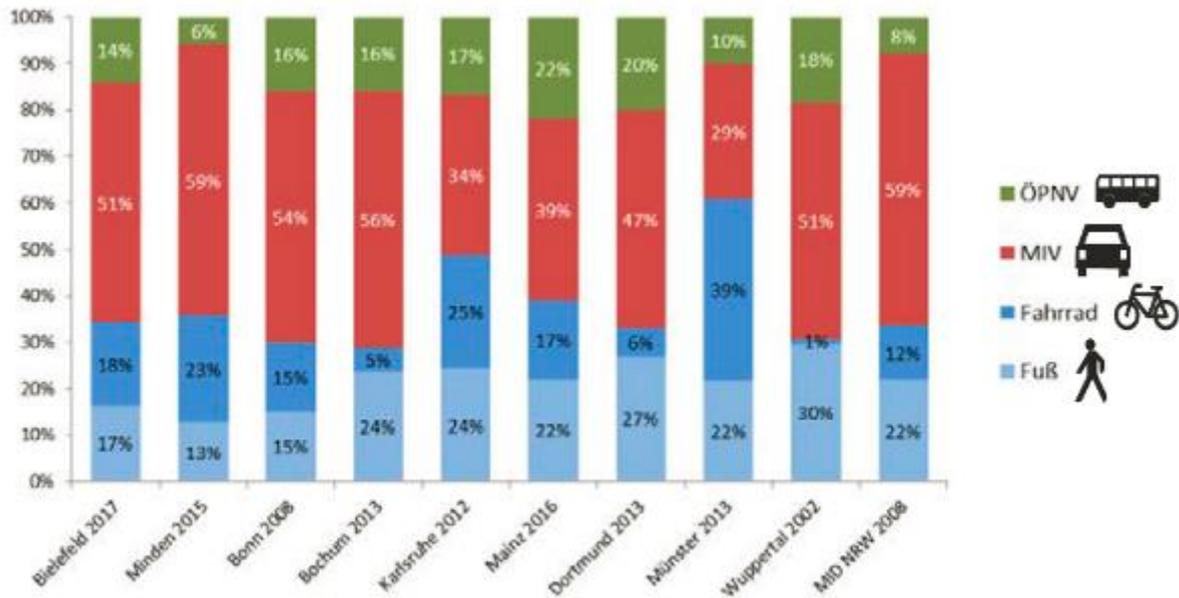


Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl im Städtevergleich

In Bielefeld besitzt knapp 80 Prozent der Haushalte mindestens einen Pkw, wobei zwischen den Stadtteilen erhebliche Unterschiede bestehen. Im urbanen Stadtbezirk Mitte verfügen 31 Prozent der Haushalte nicht über einen Pkw, im ländlich geprägten Jöllenbeck liegt der entsprechende Anteil bei 9 Prozent. Die Fahrrad-Verfügbarkeit ist in den einzelnen Stadtteilen auch recht unterschiedlich ausgeprägt. Beides spiegelt sich in einem unterschiedlichen Mobilitätsverhalten wieder: Der Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs liegt im Bezirk Mitte bei fast 50 Prozent und ist damit doppelt so hoch wie in Jöllenbeck. 26 Prozent der Bielefelder besitzen eine ÖPNV-Zeitkarte, was ein vergleichsweise hoher Wert ist. Der Bundesdurchschnitt liegt bei nur 13,8 Prozent, die Besitzquote in vergleichbaren Großstädten bei 22,8 Prozent. In den Altersklassen 15 bis 24 Jahren, die überwiegend aus Schülern und Studenten besteht, liegen die Werte mit über 60 Prozent am höchsten.

Bei der Fahrradverfügbarkeit setzen sich elektrisch angetriebene Fahrräder mehr und mehr durch. 76 Prozent aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad oder Elektrofahrrad zur Verfügung, 50 Prozent besitzen mehr als eins. Bereits 10 Prozent der Haushalte besitzen mindestens ein Elektrofahrrad, wobei der Trend zu erkennen ist, dass Fahrräder durch Elektrofahrräder ersetzt werden, denn 39 Prozent der Haushalte mit Elektrofahrrädern besitzen kein herkömmliches Fahrrad mehr. Bei den Pkw ist hingegen noch kein Trend zu Elektrofahrzeugen zu erkennen. Wie auch im Rest des Landes steigt die Anzahl der Pkw pro Einwohner kontinuierlich und der Anteil der Elektrofahrzeuge ist weiterhin sehr gering, nur 0,04 Prozent der Pkw im Jahr 2015.³³

³³ CO2-Bilanz, Stadt Bielefeld, <https://www.bielefeld.de/de/un/kli/cls/co/>

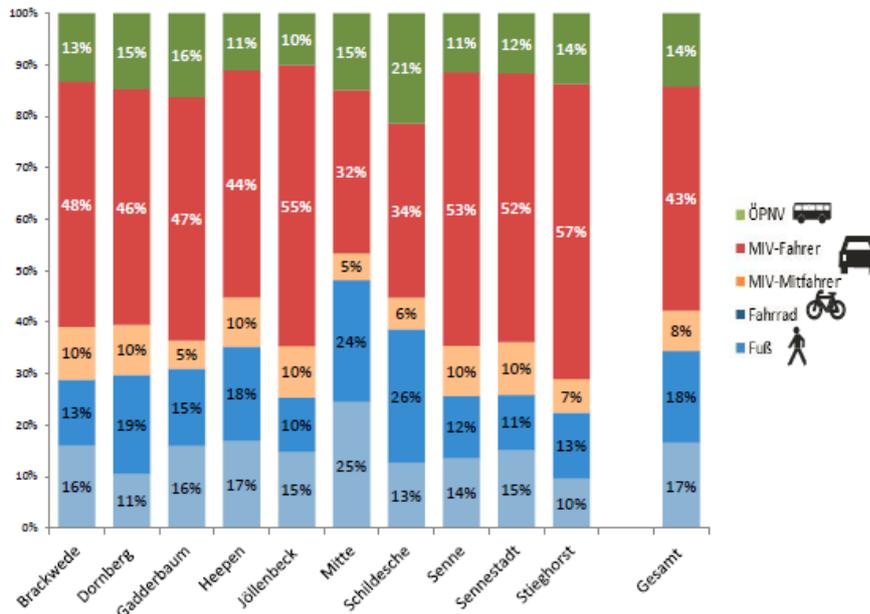


Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl stadtteilspezifisch

Der zuvor dargestellte Modal Split (Abbildung 10) ist repräsentativ für die in Bielefeld wohnhaften Personen. Zur Verkehrsmittelwahl der großen Gruppe der 75.500 Einpendler gibt es keine detaillierten Untersuchungen.³⁴ Für vergleichbare Regionstypen gibt die bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland (MiD)“ aus dem Jahr 2008 den Anteil des MIV im Pendlerverkehr mit 83 Prozent an.³⁵ Der hohe Anteil des MIV belastet das Straßennetz und erklärt sich durch längere durchschnittliche Distanzen im Pendlerverkehr sowie nicht ausreichend attraktive ÖPNV- und Fahrradbindung des dünner besiedelten Umlandes.

Die durchschnittliche Wegelänge in Bielefeld beträgt etwa 10 km, durch den allgemeinen Regionalisierungstrend mit steigender Tendenz. Dies ist im Städtevergleich im oberen Bereich, auf dem Niveau der Städte Bonn, Dortmund und Duisburg. Wie oben bereits erwähnt beeinflusst die Wegelänge stark die Verkehrsmittelwahl. Große Entfernungen werden fast ausschließlich mit MIV

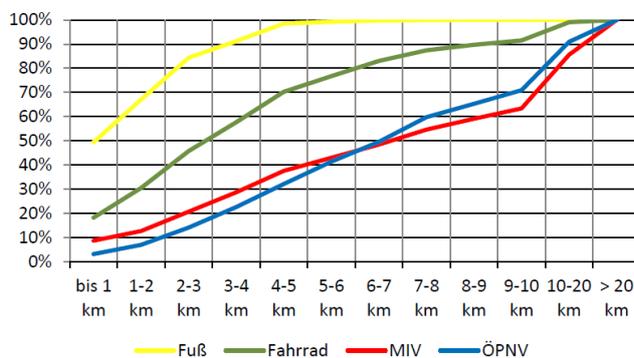


Abbildung 13: Summenhäufigkeit nach Entfernungen

und ÖPNV zurückgelegt, während Fuß- und Radverkehr hauptsächlich auf Distanzen bis fünf bzw. 15 km vorkommen. Die Darstellung zeigt jedoch, dass auch bei diesen kurzen Distanzen häufig der Pkw genutzt wird. So ist etwa die Hälfte der Pkw-Fahrten kürzer als 6 km, etwa ein Viertel sogar kürzer als 3 km, woraus sich ein bislang ungenutztes Potential zugunsten des Rad- und Fußverkehrs ergibt.

³⁴ Landesdatenbank NRW, Pendlerrechnung, Tagespendler nach Quell- und Zielgemeinden.

³⁵ Analyse der Rahmenbedingungen für den Ausbau oder die Optimierung von Park-and-Ride in Bielefeld, Amt für Verkehr, http://www.bielefeld.de/ftp/dokumente/AnalyseOptimierungP+R_2015.pdf

3.7. Nachhaltigkeit der Mobilität

Im Bereich der Wirkungsindikatoren hat der Abgleich mit vorhandenen Daten ergeben, dass zahlreiche Informationen zu den Bereichen Verkehrssicherheit, Umwelt und Wirtschaft vorliegen, es jedoch Lücken in den Bereichen Verkehrseffizienz, Stadtqualität und soziale Nachhaltigkeit gibt (siehe Anhang III). Als wichtigste Herausforderungen wurden identifiziert, die zu hohe Luftschadstoffbelastung durch Stickstoffdioxid zu verbessern, welche am Jahnplatz und in der Stapenhorststraße über den Grenzwerten liegt, die bisher stagnierenden Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich zu senken und die hohe Anzahl im Verkehr verletzter oder getöteter Radfahrer zu verringern, welche deutlich öfter verunglücken als es ihrem Verkehrsanteil entspräche. Zudem ist es wichtig, wie im Personenbeförderungsgesetz gefordert „vollständige Barrierefreiheit“ im ÖPNV bis zum Jahr 2022 zu erreichen sowie die Anzahl der Personen zu senken, die problematischen Straßenverkehrslärmpegeln ausgesetzt sind, insbesondere in sozial schwachen Gebieten.

Verkehrssicherheit

Im Jahr 2016 wurden in Bielefeld im Verkehr 1.226 Personen leicht verletzt, 250 schwer verletzt und 8 Personen getötet. Pro 100.000 Einwohner ergibt dies 446 Verunglückte, was im Durchschnitt des Landes Nordrhein-Westfalen liegt. Auffallend ist, dass 7 der 8 Getöteten Fußgänger (5 Personen) oder Radfahrer (2 Personen) waren. Insgesamt waren 11 Prozent der Verunglückten Fußgänger und 29 Prozent Radfahrer.³⁶ Dies ähnelt dem schlechten Schnitt deutscher Großstädte, in denen durchschnittlich 12 Prozent der Verunglückten und über ein Drittel der Getöteten Fußgänger waren³⁷ und Radfahrer mehr als doppelt so häufig verunglücken wie es ihrem Verkehrsanteil entsprochen hätte³⁸.

Die Verunglücktenzahlen in Bielefeld sind gegenüber vor 20 Jahren leicht zurückgegangen, jedoch in den letzten 5 Jahren wieder leicht angestiegen. Zudem ist der Rückgang geringer als im Durchschnitt vergleichbarer Großstädte in NRW.³⁹ Die Ursachen von Verkehrsunfällen mit Verletzten sind insbesondere Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen, sowie verbotswidrige Nutzung von Mobiltelefonen.⁴⁰

Umweltwirkung

Trotz eines 2008 vom Stadtrat beschlossenen Handlungsprogramms Klimaschutz haben sich die **Treibhausgasemissionen** im Bereich Verkehr im Gegensatz zu den anderen Sektoren seit 1990 kaum

³⁶ Jahresbilanz Verkehr 2016, Polizeipräsidium Bielefeld, https://bielefeld.polizei.nrw/sites/default/files/2017-02/170217_Jahresbilanz_Verkehr_2016.pdf

³⁷ VCD Städtecheck 2014, VCD Verkehrsclub Deutschland e.V., <https://www.vcd.org/themen/verkehrssicherheit/vcd-staedtecheck/vcd-staedtecheck-2014/>

³⁸ VCD Städtecheck 2011, VCD Verkehrsclub Deutschland e.V., <https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/vcd-staedtecheck-2011-fahrradsicherheit/>

³⁹ Kommunalprofil Bielefeld, krfr. Stadt, Unfälle und Kfz Bestand von 2001 bis 2016, Stand: 31.05.2017, IT.NRW, Landesdatenbank, <https://www.it.nrw.de/kommunalprofil/I05711.pdf>

⁴⁰ Jahresbilanz Verkehr 2016, Polizeipräsidium Bielefeld, https://bielefeld.polizei.nrw/sites/default/files/2017-02/170217_Jahresbilanz_Verkehr_2016.pdf

verändert bzw. sind sogar leicht angestiegen.⁴¹ Damit liegt Bielefeld unter dem Bundesdurchschnitt einer leichten Senkung der Kohlendioxid-Emissionen des Pkw-Verkehrs um 2 Prozent zwischen 1995 und 2014.⁴² Zurückzuführen sind die hohen verkehrsbezogenen Emissionen und Energieverbräuche auf ein großes Maß individueller Mobilität, eine steigende Anzahl von Pkw, sowie auf den Trend erhöhter Motorleistungen und Fahrzeugvolumen/-gewichte.⁴³

Wie in vielen deutschen Städten ist **zu hohe Luftschadstoffbelastung** ein besonders wichtiges Thema für Bielefeld. An den Verkehrsmessstationen wird keine erhöhte Belastung durch Feinstaub (PM₁₀) nachgewiesen, jedoch liegt die Stickstoffdioxidbelastung seit Jahren über den Grenzwerten. Bereits im Luftreinhalteplan 2014 wurden Maßnahmen zur Stickstoffdioxidminderung (NO₂) empfohlen, der Immissionsgrenzwert von 40 µg/m³⁴⁴ im Jahresmittel wird jedoch weiterhin sowohl an der Stapenhorststraße mit 41 µg/m³ als auch am Messpunkt Herforder Straße nahe Jahnplatz mit 49 µg/m³ überschritten. Die Messergebnisse verdeutlichen, dass Handlungsbedarf zur Verbesserung der Luftqualität besteht.⁴⁵

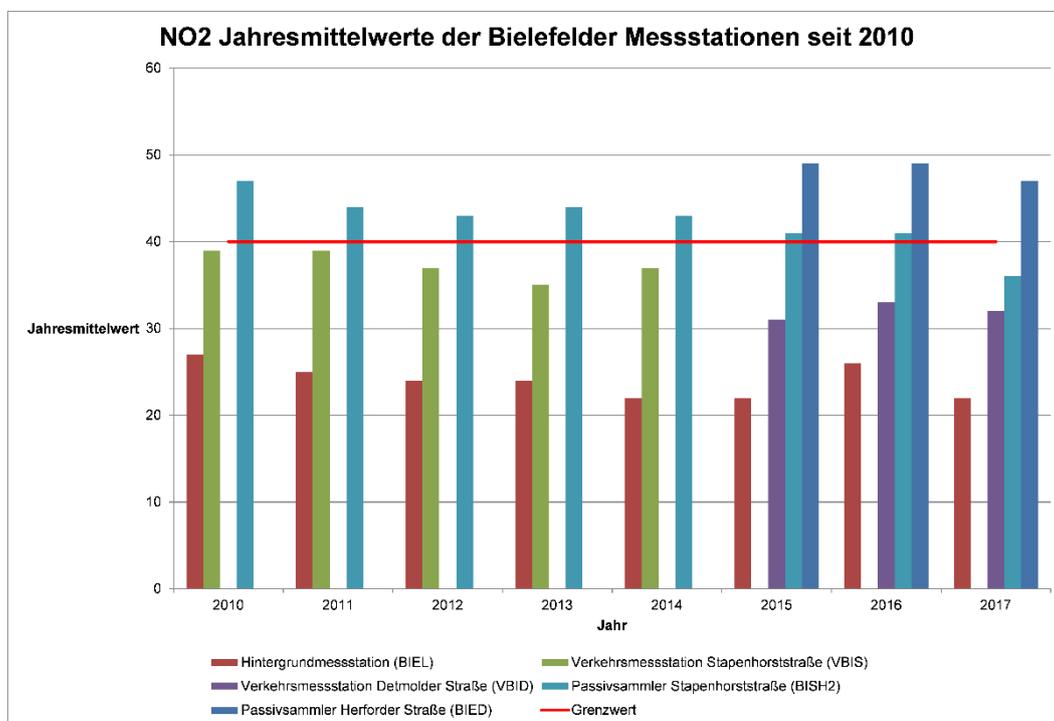


Abbildung 14: Entwicklung der Stickstoffdioxid-Belastung im Bielefelder Stadtgebiet⁴⁶

⁴¹ Handlungsprogramm Klimaschutz 2008 bis 2020 – Halbzeitbilanz, Stadt Bielefeld, http://www.bielefeld.de/ftp/dokumente/Halbzeitbil_Klima0515.pdf

⁴² Das Mehr an Pkw-Verkehr hebt den Fortschritt auf, Umwelt Bundesamt, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#textpart-2>

⁴³ Pkw fahren klima- und umweltverträglicher, Umwelt Bundesamt, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#textpart-1>

⁴⁴ Mikrogramm pro Kubikmeter Luft

⁴⁵ Luftqualität in Bielefeld 2016 – Jahresrückblick und Trends, Stadt Bielefeld, http://www.bielefeld.de/ftp/dokumente/Luftquali_Bi_0517.pdf

⁴⁶ Luftmessungen, Stadt Bielefeld, <http://www.bielefeld.de/de/un/lulae/luft/mess/>

Das kritische Belastungsniveau an den beiden innerstädtischen Straßen lässt sich durch die Kombination aus hoher Verkehrsmenge und schlechter Belüftung durch die beidseitige Randbebauung begründen. **Hauptverursacher ist der Straßenverkehr**, und hier insbesondere die Dieselfahrzeuge. Pkw (42,2 Prozent) und schwere Nutzfahrzeuge ohne Busse (45,5 Prozent) sowie Busse (6,7 Prozent) verursachen zusammen über 90 Prozent der Stickstoffdioxidemissionen, die beiden letzteren mit nur 7,4 Prozent bzw. 0,6 Prozent der Jahresfahrleistung in Bielefeld.⁴⁷

Verkehr, insbesondere durch Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, ist der Hauptverursacher für die Bielefelder **Umgebungslärmbelastung**. In Gebäuden mit problematischen Straßenverkehrslärmpegeln von über 65 dB(A) LDEN⁴⁸ wohnen rund 5 Prozent der Bielefelder Bevölkerung (15.449 Menschen). Von vergleichbarem Eisenbahn- bzw. Stadtbahnlärm sind rund 1 Prozent (3.700) bzw. rund 0,5 Prozent (1.656) der Bielefelder belastet.⁴⁹ Zum Vergleich, in NRW insgesamt sind 792.000 Menschen entlang von Hauptverkehrsstraßen und in Ballungsräumen durch Straßenverkehrslärm von über 65 dB(A) LDEN belastet, was rund 4,4 Prozent der Bevölkerung entspricht.⁵⁰

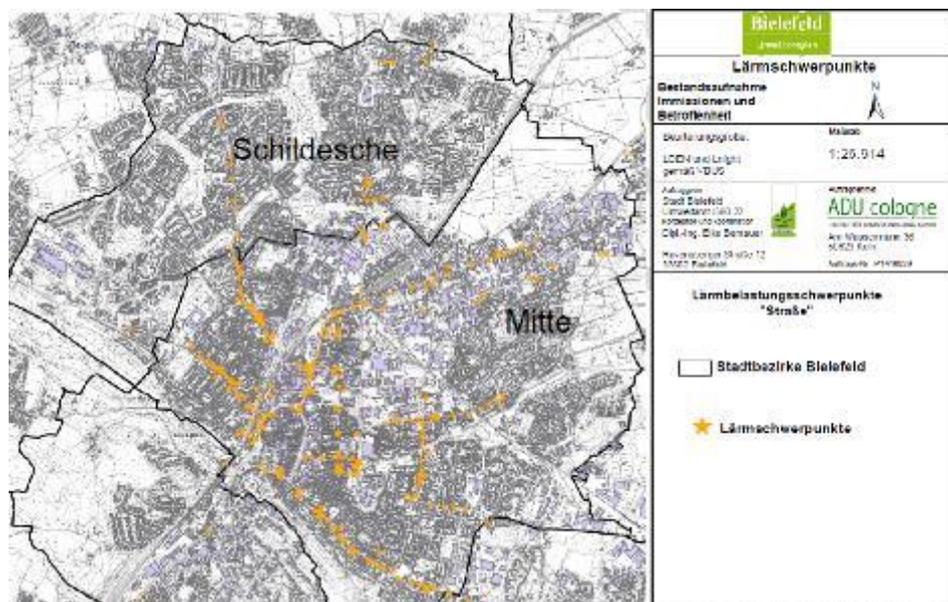


Abbildung 15: Lärmschwerpunkte Straßenverkehr

Soziale Nachhaltigkeit

Ein Kernaspekt sozialer Nachhaltigkeit der Stadtmobilität ist **die Erreichbarkeit von Versorgungszentren** für Personen ohne eigenen Pkw. Diese wurde zuletzt im zweiten Nahverkehrsplan von 2007 analysiert. Die Analyse zeigt, dass das innerstädtische Verdichtungsgebiet in einem dichten Takt an Stadt(teil)zentren mit Einkaufsmöglichkeiten und medizinischer Versorgung

⁴⁷ Tabelle 3.2.2/1, Luftreinhalteplan 2014

⁴⁸ Schalldruckpegel in Dezibel für den Tag-Abend-Nacht-Index (L DEN) zur Beschreibung für die allgemeine Lärmbeeinträchtigung. Hierbei handelt es sich um einen 24-Stunden-Mittelungspegel. Er gewichtet den Tagzeitraum (6-18 Uhr), den Abendzeitraum (18-22 Uhr) und den Nachtzeitraum (22-6 Uhr) aufgrund der unterschiedlichen Ruhebedürfnisse jeweils anders.

⁴⁹ Zweiter Lärmaktionsplan 2015, Stadt Bielefeld,

⁵⁰ Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung, Umwelt Bundesamt,
<https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/laermkartierung-laermaktionsplanung>

angebunden ist. Die sonstigen Verdichtungsgebiete zwischen den Hauptachsen sind tagsüber mit Quartierbuslinien im 30-Minuten-Takt mit zumeist weniger als 15 Minuten Fahrtzeit angebunden, am Stadtrand liegende Wohnsiedlungsbereiche werden im 30- oder 60-Minuten-Takt erschlossen. Versorgungszentren sind für Personen ohne Auto im Verdichtungsgebiet abseits der Hauptachsen und am Stadtrand somit nur schwer erreichbar, da die Quartiersbusse zu selten und meist nur bis etwa 20 Uhr fahren.^{51,52}

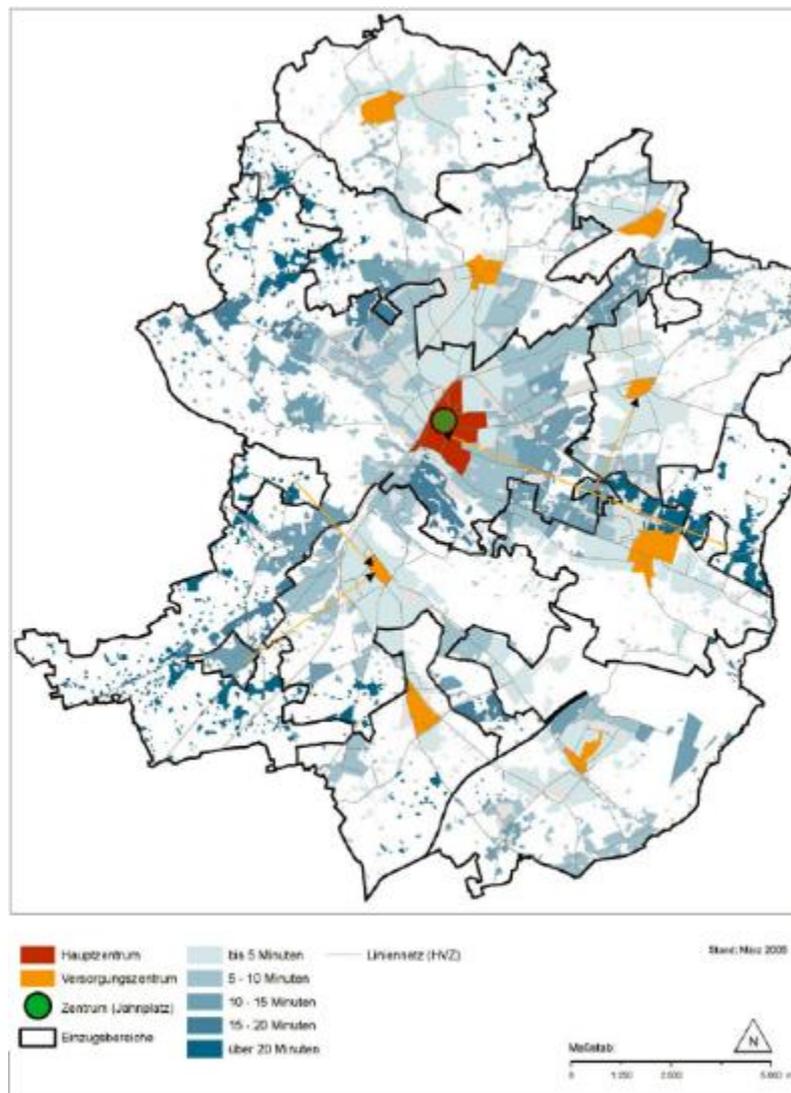


Abbildung 16: ÖPNV-Fahrtzeit zum nächsten Versorgungszentrum⁵³

⁵¹ Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld 2007, S.49.

⁵² Es wird empfohlen, eine vergleichbare Erreichbarkeitsanalyse wichtiger Alltagsziele nicht nur für den ÖPNV, sondern auch für MIV und Fahrrad durchzuführen. Durch Vergleich der durchschnittlichen Reisezeiten der verschiedenen Verkehrsmittel lassen sich Versorgungslücken aufdecken und Stadtbereiche identifizieren, in denen der Umweltverbund noch nicht attraktiv genug ist.

⁵³ Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld 2007, S.149.

Durch den demographischen Wandel rückt das Thema **Barrierefreiheit im ÖPNV** weiter in den Vordergrund. Im Personenbeförderungsgesetz wird die Zielsetzung formuliert, die „vollständige Barrierefreiheit“ für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 zu erreichen.⁵⁴ In Bielefeld sind von den 62 Stadtbahnhaltestellen 14 noch nicht barrierefrei ausgebaut.⁵⁵ Derzeit laufen für sieben Haltestellen die Verfahren zur Erlangung von Baurecht, ein weiterer Haltestellenumbau befindet sich im Stadium der Vorplanung. Von den rund 1.300 Bushaltestellen im Stadtgebiet sind rund 40 Prozent der Anlagen barrierefrei ausgebaut. Der dritte Nahverkehrsplan wird sich unter anderem mit der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben auseinandersetzen.

Anhand eines Planspiels zur Lärmaktionsplanung im Jahr 2014 wurde festgestellt, dass in Gebieten, die durch soziale Problemlagen und ungünstige Lebenslagen gekennzeichnet sind, gleichzeitig auch hohe Umgebungslärmbelastungen vorliegen. So zeigte sich, dass mehrere Sozialindikatoren, wie Langzeit-, Jugendarbeitslosigkeit, Kinderarmut und Gesundheitsindikatoren im lärmbelasteten Planspielraum eine auffällige Abweichung vom Mittelwert der Gesamtstadt aufweisen.⁵⁶ Dies offenbart, dass Lärminderung - und Verbesserung der Luftqualität – auch eine Frage der **Umweltgerechtigkeit** sind.

Verkehrseffizienz

Zu den Kernindikatoren für Verkehrseffizienz, dem durchschnittlichen Zeitverlust pro Personenkilometer für MIV, Rad- und Fußverkehr, liegen in Bielefeld keine Daten vor. Die Stadtbahn erreichte im Jahr 2016 einen Pünktlichkeitswert von 95,4%, die Busse einen Wert von 87,1%. Als pünktlich werden dabei Fahrten mit einer Verspätung von weniger als 5 Minuten gerechnet.⁵⁷

Stadt- und Aufenthaltsqualität

Zu den Kernindikatoren, der wahrgenommenen Sicherheit und Fußgängerfreundlichkeit des Straßenraums, gibt es keine Informationen. Erhebungen zur Attraktivität des Straßenraums sind für die strategische Verbesserung der Stadt- und Aufenthaltsqualität hilfreich. Die Straßenkriminalität lag im Jahr 2016 bei 6.703 Delikten.⁵⁸ Dies sind 2.033 Delikte pro 100.000 Einwohner, was etwas unter dem Durchschnitt des Landes Nordrhein-Westfalen von 2.117 Delikten/100.000 EW liegt.⁵⁹

⁵⁴ Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), in Kraft getreten am 1.1.2013.

⁵⁵ Der Beirat für Behindertenfragen und Bielefeld pro Nahverkehr haben angemerkt, dass die 48 als barrierefrei eingestuften Stadtbahnhaltestellen „rollstuhlgerecht“, aber teilweise noch nicht für sensorisch eingeschränkte Menschen angepasst sind.

⁵⁶ Zweiter Lärmaktionsplan 2015 (S. 46-48), Stadt Bielefeld, Das Planspiel wurde für den Raum „Erweiterte Innenstadt und Baumheide“ durchgeführt, der hoher Lärmbelastung ausgesetzt ist.

⁵⁷ Jahresbericht 2016, moBiel. Durch externe Faktoren verursachte Verspätungen und Ausfälle haben einen großen und steigenden Einfluss.

⁵⁸ Jahresbilanz Kriminalität 2016, Polizeipräsidium Bielefeld, <https://bielefeld.polizei.nrw/sites/default/files/2017-03/Jahresbilanz%20Kriminalit%C3%A4t%202016.pdf>

⁵⁹ Polizeiliche Kriminalstatistik 2016, Polizeipräsidium Bielefeld, <https://polizei.nrw/artikel/polizeiliche-kriminalstatistik-2016-2>

4. Ziele und Strategien der Fachplanungen

In den Bereichen Verkehr, Umwelt und Stadtentwicklung liegen in Bielefeld eine Reihe strategischer Fachplanungen vor, welche bei der Erstellung des Mobilitätsleitbildes berücksichtigt wurden.

Planaufstellende Behörde	Strategisches Fachplanwerk	Jahr
Amt für Verkehr	Nahverkehrsplan	2007
Umweltamt	Handlungsprogramm Klimaschutz	2008
Bauamt	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Stadtumbau	2008
Bauamt	Einzelhandels- und Zentrenkonzept	2009
Bezirksregierung Detmold	Luftreinhalteplan	2014
Umweltamt	Lärmaktionsplan	2015
Amt für Verkehr	Fünf Leitsätze zur Radverkehrsförderung (BYPAD-Ratsbeschluss)	2016
Bauamt	Gewerbeflächenbedarfsprognose 2035	2017
Umweltamt	Gesundheitsziele	2017

Tabelle 1: Vorliegende strategische Planwerke

Für den **ÖPNV** ist der Nahverkehrsplan in seiner noch gültigen Fassung aus dem Jahr 2007 das strategische Planwerk, wobei auch aktuellere strategische Planungen von moBiel und erste Ergebnisse der aktuellen Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes relevant sind.

Kernpunkte des Netzkonzeptes des **Nahverkehrsplans von 2007** sind die Stadtbahnverlängerungen nach Theesen und Milse Ost, die Schaffung einer tangentialen Busverbindung im Bielefelder Osten, Neuordnungen des Liniennetzes und die Einführung einer Nachbarortsverbindung. Als Eckpunkte der längerfristigen Nahverkehrsentwicklung benennt der Plan die Stadtbahnprojekte nach Hillegossen, nach Heepen und nach Sennestadt sowie die Planung neuer Bahnhaltdepunkte in Bielefeld in Zusammenarbeit mit dem VVOWL. Außerdem werden Neu- und Umbaubebedarfe von Verknüpfungspunkten, von P+R- und B+R-Standorten und zur ÖPNV-Beschleunigung definiert.⁶⁰

Das 2008 von moBiel vorgestellte Konzept **moBiel 2030** enthält langfristige Pläne zum Ausbau des Stadtbahnnetzes, zur Einführung neuer Technologien wie HandyTickets, mobile Fahrplanauskunft und Hybrid- und Brennstoffzellenbusse, und zur besseren Verknüpfung des ÖPNVs mit (Elektro)Fahrrädern, Carsharing und Park+Ride. Der angestrebte Bau einer neuen Stadtbahnlinie 5 in Niederflurtechnik von Heepen nach Sennestadt wurde in einer Bürgerbefragung im Jahr 2014 mit knapper Mehrheit abgelehnt, die Verlängerung der Linie 2 nach Altenhagen wurde 2015 fertiggestellt. Weiterhin in der Planung befinden sich derzeit die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 zum Hochschulcampus, die Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 nach Sennestadt und eine Verlängerung der Linie 4 ins Quartier Dürkopp Tor 6. Für den Ausbau der Linie 3 von Stieghorst nach Hillegossen sind eine Reihe von Voruntersuchungen angelaufen, konkrete Planungen liegen noch nicht vor.⁶¹

Im Rahmen der **Neuaufstellung des Nahverkehrsplans** wird für das System ÖPNV ein Anforderungsprofil entwickelt, das die Qualitätsstandards für eine angemessene Bedienung der

⁶⁰ Nahverkehrsplan Bielefeld 2007

⁶¹ moBiel 2030, moBiel, <https://www.mobiel.de/unternehmen/bau-und-verkehrsplanung/mobiel-2030/>

Bevölkerung durch den ÖPNV gewährleistet. Das ÖPNV-Gesetz für das Land Nordrhein-Westfalen fordert die Aufgabenträger dazu auf, im Nahverkehrsplan den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen zu formulieren. Für die Barrierefreiheit ist das Planwerk durch die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes von besonderer Bedeutung, da hier Ausnahmen von der Zielsetzung für die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit benannt und begründet werden müssen. Außerdem haben sich gegenüber dem Jahr 2007 verkehrs- und umweltpolitische Rahmenbedingungen verändert. Aus den genannten Gründen wird eine Neuaufstellung des Nahverkehrsplans erforderlich.

Im Bereich **Radverkehr** ist der Ratsbeschluss aus September 2016, mit dem die **fünf Leitsätze zur Radverkehrsförderung** aus dem BYPAD-Verfahren beschlossen wurden, bindend:

- Der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen soll bis zum Jahr 2025 auf 25 Prozent gesteigert werden.
- Als Grundlage für die künftige Radverkehrsförderung wird ein Radverkehrskonzept erarbeitet.
- Die Radverkehrsinfrastruktur wird bedarfsgerecht ausgebaut und optimiert.
- Service, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit rund um das Fahrrad werden künftig verbessert.
- Es werden sowohl die verwaltungsinternen Arbeitsstrukturen als auch die finanziellen Ressourcen für den Radverkehr⁶² und die Kommunikation im Außenverhältnis verbessert.

Aktuell wird an der Aufstellung des Radverkehrskonzeptes gearbeitet, das die oben genannten Leitsätze konkretisiert und mit Leben füllen wird.

Für den **MIV** wie auch für den **Fußverkehr**⁶³ gibt es in Bielefeld **keine übergreifenden Planwerke** mit Zielen oder Entwicklungsstrategien. Daher wurde das Leitbild im Projektleitungsteam diskutiert und mit gutachterlicher Expertise formuliert. Der Mobilitätsplan mit seiner Weiterentwicklung bis zur Maßnahmenebene kann die Grundlage dafür bilden, diese Lücken zu schließen.

Als relevante Fachpläne aus dem **Umweltbereich** wurden der Luftreinhalteplan 2014, der zweite Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2015 und das Handlungsprogramm Klimaschutz berücksichtigt – letzteres sowohl in der noch gültigen Fassung aus dem Jahr 2008 als auch im Entwurf der aktuellen Fortschreibung – sowie die Gesundheitsziele 2017.

Der im Januar 2014 in Kraft getretene **Luftreinhalteplan** der Stadt Bielefeld identifiziert den Straßenverkehr als Hauptverursacher der hohen Stickstoffdioxidbelastung und sieht daher in erster Linie verkehrslenkende Maßnahmen vor. Neben dem Durchfahrtsverbot für LKW mit zulässigem Gesamtgewicht über 20 t in der Stapenhorststraße sind unter anderem Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabläufe als auch der Einsatz schadstoffarmer Busse vorgesehen.⁶⁴

⁶² Die Höhe des Radverkehrsbudgets soll zukünftig in Anlehnung an die Vorgaben des Nationalen Radverkehrsplans erfolgen.

⁶³ Im Bereich des kleinräumigen Fußverkehrs gibt es in einigen Stadtbezirken stadtteilbezogene Netzkonzepte für den Fuß- und Radverkehr (Konzept "Grüne Wege").

⁶⁴ Luftreinhalteplan Stadt Bielefeld, Bezirksregierung Detmold, http://www.bezreg-detmold.nrw.de/400_WirUeberUns/030_Die_Behoerde/040_Organisation/050_Abteilung_5/030_Dezerinat_53/015_Luftreinhalteplanung/015_Dokumente/Luftreinhalteplan_Bi_Stand_14_01_14.pdf

Zur Lärminderung fokussiert der zweite **Lärmaktionsplan** auf die Themenschwerpunkte Förderung von Radverkehr, Fußverkehr und Stadtbahnnutzung sowie ÖPNV-Angebot, lärmverträgliche Verkehrsstromoptimierung, Lärm mindernder gleichmäßiger Verkehrsfluss, Reduzierung und Überwachung der Fahrgeschwindigkeit sowie den Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge.⁶⁵

Mit Verabschiedung des **Handlungsprogramms Klimaschutz** im Jahr 2008 hat sich der Rat der Stadt Bielefeld zum Ziel gesetzt, den CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent zu reduzieren. Das Handlungsfeld Mobilität beinhaltet Maßnahmen zur Unterstützung von Car Sharing anstelle von Dienstwagen in der Verwaltung, zur Umstellung des Fahrzeugparks auf alternative Kraftstoffe, zur Vorbereitung eines flächendeckenden Konzeptes für den Radverkehr mit Ausbau von Radwegen und Abstellanlagen, zum Stadtbahnausbau, und zur Stärkung des schienengebundenen Personennahverkehrs.⁶⁶

Derzeit wird an der **Fortschreibung des Handlungsprogramms Klimaschutz** gearbeitet. In der aktuellen Beschlussvorlage wird für 2050 eine Senkung der CO₂-Emissionen um 80 bis 95 Prozent sowie ein 40 Prozent niedrigerer Endenergieverbrauch des Verkehrssektors angestrebt.⁶⁷ Das Handlungsfeld Mobilität beinhaltet das Ziel, durch Umgestaltung der Infrastruktur und Attraktivitätssteigerung die Mobilität in Bielefeld zugunsten des Umweltverbunds zu verbessern. Bezüglich konkreter Zahlen sollen die Beschlüsse der hiermit vorliegenden Mobilitätsstrategie umgesetzt werden. Besonderes Augenmerk soll auch auf ein klimaverträgliches Lieferverkehrskonzept gelegt werden. Die im Handlungsprogramm empfohlenen Maßnahmen gliedern sich in die sechs Bereiche „Mobilitätskonzept Rad- und Fußverkehr erarbeiten/ausarbeiten“, „Bauliche Maßnahmen im Rad- und Fußverkehrsnetz fortführen/ausweiten“, „ÖPNV stärken“, „Aufenthalts- und Lebensqualität in verdichteten Stadtgebieten durch sukzessive Entwicklungsschritte erhöhen“, „Alternative Antriebe sowie Betriebliche Mobilität & Pendelverhalten klimafreundlicher gestalten/optimieren“.⁶⁸

Die **Gesundheitsziele** für Bielefeld 2017 – 2022 nehmen direkten Bezug auf Luftqualität, Lärm, bebaute Umwelt und Mobilitätsverhalten als Einflussfaktoren auf die Gesundheit der Bürger Bielefelds. Zur Erhöhung der körperlichen Aktivität verweisen die Ziele insbesondere auf die Fuß- und Radverkehrsförderung sowie die Schaffung bewegungsfreundlicher bebauter Umwelt.⁶⁹

⁶⁵ Zweiter Lärmaktionsplan (2015), Stadt Bielefeld, der auch eine ausführliche Maßnahmenliste enthält.

⁶⁶ Handlungsprogramm Klimaschutz 2008 bis 2020, Stadt Bielefeld,
<https://www.bielefeld.de/ftp/dokumente/HandlungsprogrammKlimaschutz08bis2020261108.pdf>

⁶⁷ Drucksachen-Nr. 6109/2014-2020

⁶⁸ Erwähnt werden unter anderem die Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie, eine Radstellplatzpflicht, die Schaffung von Radschnellwegen, Zählstellen zur Erfassung der Fahrradnutzung, autofreie Zonen vor Schulen, öffentliche Fahrradverleihsysteme, Vorrangtrassen für den ÖPNV, bessere Kombinierbarkeit von Rad- und Fußverkehr mit dem ÖPNV, die Ausweitung von Kfz-Stellflächen-Bewirtschaftung, die Umwidmung von Kfz-Stellflächen, die bauliche Ausweitung von Tempo-30-Bereichen für Schleich- und Durchgangsstrecken in Altstadt und untergeordnetem Netz, die sukzessive Optimierung der Antriebssysteme im ÖPNV sowie die Entwicklung einer Umsetzungsstrategie „Emissionsfreie Innenstadt“ (entsprechend der EFRE.NRW-Projektförderung) sowie eines Lieferverkehrskonzeptes.

⁶⁹ Gesundheitsziele für Bielefeld 2017 – 2022, Stadt Bielefeld,
<https://www.bielefeld.de/ftp/dokumente/Gesundheitsziele102017.pdf>

Im **Bereich Stadtentwicklung** ist hauptsächlich das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) Stadtumbau mitsamt Umsetzungsbericht aus dem Jahr 2014 eingeflossen, zudem auch die Fortschreibung der Gewerbeflächenbedarfsprognose 2035 und das 2009 beschlossene Einzelhandels- und Zentrenkonzept.

Das im April 2008 beschlossene **ISEK Stadtumbau** definiert vier „Handlungsgebiete“ mit einem qualifizierten städtebaulichen Handlungsbedarf⁷⁰ und benennt für diese jeweils konkrete Entwicklungsthemen, die anschließend in Stadtteilkonzepten vertieft wurden.⁷¹ Der Umsetzungsbericht von 2014 empfiehlt eine Fortsetzung der integrierten, ressortübergreifenden Arbeitsweise, eine gute Verankerung vor Ort durch Einbindung lokaler Akteure und wertet die Neugestaltung und Aufwertung öffentlicher Räume, zum Beispiel am Kesselbrink, als Erfolg. Für die Zukunft wird angestrebt, die angestoßenen Prozesse in den Handlungsgebieten weiter voranzutreiben, weitere Quartiere in den Blick zu nehmen und dabei Klimaanpassung, Energieeffizienz und stadtverträgliche Mobilität verstärkt zu berücksichtigen. Als Kernbausteine funktionsfähiger, attraktiver Quartiere definiert der Bericht gute Erreichbarkeit von Infrastrukturen, generationengerechte Gestaltung, attraktive Wohnangebote und ein ansprechendes Wohnumfeld.⁷²

Die im Jahr 2017 von der Politik zur Kenntnis genommene **Gewerbeflächenbedarfsprognose 2035** prognostiziert den Bedarf an Gewerbeflächen bis 2035 auf 263 bis 288 Hektar Bruttobauland. Es wird empfohlen, vorrangig bereits verfügbare Flächen von rund 160 Hektar zu aktivieren, darunter brachliegende oder brachfallende Flächen. Zur Deckung des Fehlbedarfs von rund 58 bis 83 Hektar Bruttobauland identifiziert und bewertet die Verwaltung Suchräume für eine potenzielle gewerbliche Entwicklung. Insbesondere wird empfohlen, zukünftig bei der Ansiedlung von Logistikgewerbe selektiv vorzugehen und eine regional übergreifende Lösung zu finden.⁷³

Das **Einzelhandels- und Zentrenkonzept** von 2009 legt übergeordnete Ziele fest, so z.B. Sicherung und Ausbau eines attraktiven Einzelhandelsangebotes, einer attraktiven Innenstadt und eines Grund- und Nahversorgungsangebotes im gesamten Stadtgebiet sowie die gezielte und geordnete Entwicklung großflächiger Einzelhandelsbetriebe. Ausgehend davon konzipiert es die Standortstruktur des Einzelhandels, die ein vierstufiges Zentrensystem der zentralen Versorgungsbereiche vorsieht, mit der Innenstadt als Hauptzentrum, Nebenzentren auf der Ebene der Stadtbezirke und Nahversorgungszentren für die wohnortnahe Versorgung.⁷⁴

Ein wichtiger paralleler Planungsprozess der Stadtentwicklung ist zudem der **Konversionsprozess** zur zukünftigen Nutzung zweier Kasernenstandorte und sieben Wohnstandorte, welche die britischen

⁷⁰ Sennestadt, Sieker-Mitte, Bethel, Nördlicher Innenstadtrand, Brake-Zentrum

⁷¹ ISEK Stadtumbau Bielefeld

⁷² ISEK-Monitoring, Evaluierung und Umsetzungsbericht, Stadt Bielefeld,
http://www.bielefeld.de/ftp/dokumente/ISEK-Monitoring_Evaluierung_Umsetzungsbericht.pdf

⁷³ Stadtentwicklungsausschuss, Beschlussvorlage der Verwaltung, Drucksachen-Nr. 3888/2014-2020

⁷⁴ Dies sind Zentrum Typ A (Hauptzentrum, innerstädtischer Hauptgeschäftsbereich, lokale + regionale Bedeutung), Zentrum Typ B (Nebenzentrum, erweiterte Grundversorgung, lokale Bedeutung insbes. für den Stadtbezirk), Zentrum Typ C (Nebenzentrum, erweiterte Grundversorgung, lokale Bedeutung insbes. für den Stadtteil), Zentrum Typ D (Nahversorgungszentrum, z. T. erweiterte Grundversorgung, lokale Bedeutung für den umliegenden Siedlungsbereich), sowie Solitäre Einzelhandelsstandorte.

Streitkräfte bis Ende 2019 zu verlassen planen.⁷⁵ Art und Zeitpunkt der zivilen Folgenutzung hat wichtige Implikationen für die Mobilität und sollte daher mit der strategischen Mobilitätsplanung abgestimmt sein. Bislang haben zwei Bürgerdialoge und die erste Sitzung eines Runden Tisches stattgefunden. Neben der Durchführung verschiedener Bürgerdialoge wurde auch ein prozessbegleitender Runder Tisch eingerichtet.⁷⁶

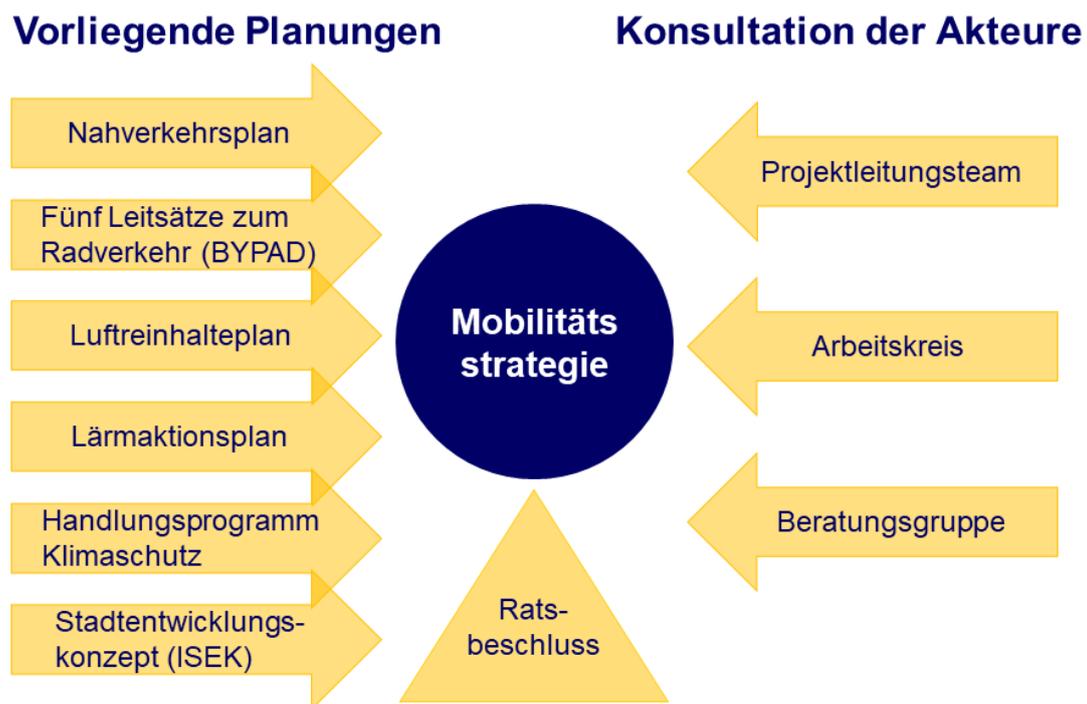


Abbildung 17: Grundlagen zur Erstellung der Mobilitätsstrategie

5. Leitbild für die Mobilität in Bielefeld

Die hier vorliegende Mobilitätsstrategie legt dar, welches Leitbild und welche Ziele sich die Stadt Bielefeld bis zum Jahr 2030 zur Entwicklung ihrer Mobilität setzt. Die Stadt sieht in einer modernen und umweltverträglichen Mobilität einen wesentlichen Schlüssel für ein auch in Zukunft lebenswertes und dynamisches Bielefeld. Mit diesem Leitbild soll sowohl den großen Herausforderungen, wie dem Klimawandel und dem Bevölkerungswachstum, als auch aktuellen Entwicklungen im Mobilitätsbereich begegnet werden. Digitalisierung und neue Technologien, die Ausbreitung von Car Sharing- und Fahrradverleihsystemen, die zunehmende Bedeutung des Zu-Fuß-Gehens und des Radfahrens in Großstädten, sowie der gesellschaftliche Wertewandel in Richtung einer multimodalen Mobilität sind wichtige Veränderungen, denen das Leitbild Rechnung trägt.

Das Leitbild basiert auf der in Kapitel 3 dargestellten Analyse der Mobilitätssituation mit dem dort identifizierten Handlungsbedarf und berücksichtigt die in Kapitel 4 zusammengefassten

⁷⁵ Dies umfasst die beiden Kasernenstandorte Catterick Barracks in Stieghorst mit 34 ha und Rochdale Barracks im Stadtbezirk Mitte mit 9 ha, sowie sieben weitere Wohnstandorte mit einer Fläche von insgesamt etwa 20 ha und rund 470 Wohneinheiten in den Stadtbezirken Mitte, Stieghorst, Heepen und Brackwede.

⁷⁶ Konversion in Bielefeld, Stadt Bielefeld, <https://www.bielefeld.de/de/pbw/mup/kon/>

Fachplanungen aus den Bereichen Verkehr, Umwelt und Stadtentwicklung. Es wurde in einem Konsultationsprozess mit verkehrspolitisch relevanten Gruppen und Verbänden erarbeitet. Ein Entwurf der Leitziele und Handlungsstrategien wurde von Rupprecht Consult zusammen mit dem Amt für Verkehr und der Verkehrsplanung der moBiel GmbH in mehreren Arbeitsrunden aus den Ergebnissen der Zukunftswerkstatt entwickelt. Der gesamte Leitbildentwurf wurde auf dem zweiten Arbeitskreistreffen im Oktober 2017 vorgestellt, diskutiert, mit Änderungen und Ergänzungsvorschlägen angereichert und anschließend finalisiert.

Wesentlicher Bestandteil zur Erreichung des Leitbildes eines zukunftsfähigen und lebenswerten Bielefelds ist eine neue Balance der Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsträger (Modal Split)⁷⁷. Die Mobilitätsstrategie legt als übergeordnetes Ziel fest, den Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehrsaufkommen auf 75 Prozent zu steigern, mit einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs von 50 auf 25 Prozent.⁷⁸

Dies fußt auf der kritischen Gesamtbewertung der Mobilitätssituation in Bielefeld mit einem hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Dieser ist in den letzten 20 Jahren kaum gesunken und liegt weiterhin bei über 50 Prozent. Eine hohe Anzahl an Parkplätzen im Innenstadtbereich mit attraktiven Nutzungsbedingungen stellen einen starken Anreiz zur Pkw-Nutzung dar. Demgegenüber konnte großes Zuwachspotenzial für den Umweltverbund festgestellt werden, insbesondere für den Rad- und Fußverkehr auf kürzeren Distanzen, durch den Trend zur Nutzung von Pedelecs und E-Bikes gekoppelt mit einer bedarfsgerechten Infrastruktur auch auf mittleren Distanzen. Bedeutsame Einpendlerströme, die bislang vom MIV dominiert sind und das Bielefelder Straßennetz belasten, sowie durch stark steigenden Onlinehandel bedingter Lieferverkehr durch Kurierdienste ergeben auch für die Organisation des Regional- und Wirtschaftsverkehrs Handlungsbedarf. Wichtige Randbedingung für die gesamte Verkehrsplanung ist zudem das prognostizierte Bevölkerungswachstum.

Die Analyse der Wirkungsindikatoren zeigt, dass der gestiegene motorisierte Verkehr von Personen und Gütern zu erheblichen Einschränkungen von Stadt- und Lebensqualität geführt hat. Als wichtigste Herausforderungen wurden identifiziert, die zu hohe Luftschadstoffbelastung durch Stickstoffdioxid zu verbessern, die stagnierenden Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich zu senken und die Anzahl im Verkehr verunglückter Radfahrer zu verringern. Zudem ist es wichtig, „vollständige Barrierefreiheit“ im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bis zum Jahr 2022 zu erreichen sowie die Belastung durch problematische Straßenverkehrslärmpegel zu verringern.

Die Veränderung des Modal Splits mit einem Anteil von 75 Prozent für den Umweltverbund ist für Bielefeld ambitioniert, aber realistisch. Sie liegt deutlich über einer „Business-as-usual“ Situation, welche ohne zusätzliche Maßnahmen eintreten würde, doch bereits heute zeigen sich

⁷⁷ Der Modal Split als Indikator für die Mobilitätsaktivität wurde als Kenngröße gewählt. Die Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung der Leitziele werden sich in einem veränderten Modal Split zugunsten des Umweltverbundes ausdrücken. Der Modal Split eignet sich zudem zum Vergleich mit anderen Städten.

⁷⁸ Die Festlegung, dass im Jahr 2030 zusammen drei Viertel der Wege auf Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Personennahverkehr entfallen sollen, erfolgte durch das Projektleitungsteam auf Basis ihrer Facheinschätzung. Diese basiert auf langjähriger Erfahrung und einer guten Übersicht der derzeitigen Mobilitätstrends in deutschen Großstädten und wurde durch den Arbeitskreis Mobilität auf seiner zweiten Sitzung im Oktober 2017 validiert.

Trendentwicklungen, die in die Richtungen eines veränderten Anteils der Verkehrsträger am Verkehrsaufkommen weisen.

- Im Bereich Fußverkehr ist bereits ein vorsichtig positiver Trend von 15 Prozent im Jahr 2010 auf 17 Prozent im Jahr 2017 zu verzeichnen. Im Durchschnitt liegt der Fußverkehrsanteil in deutschen Großstädten bei 27 Prozent⁷⁹, was weiteres Steigerungspotenzial für Bielefeld aufzeigt. Dieser Trend kann noch verstärkt werden, wenn für den Fußverkehr eine Strategie mit konkreten Maßnahmen zur Erhöhung am Gesamtverkehrsaufkommen entwickelt wird. Im Konsultationsprozess wurde ausdrücklich Verbesserungsbedarf geäußert.
- Im Bereich Radverkehr gibt es bereits einen deutlich messbaren, positiven Langzeittrend ausgehend von 8 Prozent Wegeanteil im Jahr 1996, über 15 Prozent in 2010 und 18 Prozent im Jahr 2017. Eine konstante Fortschreibung des Trends von rund einem halben Prozentpunkt Erhöhung pro Jahr, würde somit bereits rund 24,5 Prozent Radverkehrsanteil in 2030 ergeben. Unterstützt wird diese Entwicklung durch den Trend zur Nutzung von Pedelecs und E-Bikes gekoppelt mit einer bedarfsgerechten Infrastruktur, wie beispielsweise Radschnellwegen, was die durchschnittlichen Reiseweiten für das Verkehrsmittel Fahrrad deutlich erhöhen wird. Eine starke Steigerung bis zum Jahr 2030 ist daher realistisch und in Linie mit den Zielen aus dem BYPAD-Verfahren von 20 Prozent Fahrradanteil bis 2020 und 25 Prozent bis 2025.
- Der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs stagniert derzeit, beziehungsweise ist von 2010 auf 2017 sogar leicht auf 14 Prozent gesunken. Eine Steigerung bedarf daher zusätzlicher Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV. Mit Bielefeld vergleichbare Universitäts- und Großstädte wie Kassel und Mainz, welche beide einen ÖPNV-Anteil von 22 Prozent aufweisen, zeigen dabei auf, dass ein höherer Anteil realistisch ist.⁸⁰

Der Modal Split sollte nach dem Vorbild der 2010 und 2017 durchgeführten Haushaltsbefragungen zur Mobilität regelmäßige überprüft werden.⁸¹ Damit wird die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung Bielefelds ohne Einpendler erhoben⁸².

Durch eine konsequente Durchführung von sechs Leitziele zugeordneten Maßnahmen ist das Ziel des veränderten Modal Splits erreichbar. Die nachfolgende Abbildung zeigt die sechs definierten Leitziele im Zusammenhang mit dem Leitbild zur Entwicklung der Mobilität in Bielefeld und der

⁷⁹ VCD Städtecheck 2014 - Mobilität in Deutschland 2008, VCD Verkehrsclub Deutschland e.V., https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/VCD_Hintergrund_Staedtecheck_2014.pdf

⁸⁰ Modal Split der Stadt Kassel im Jahr 2008, Verkehrsentwicklungsplan 2030, http://www.stadt-kassel.de/imperia/md/content/cms02/mobilinkassel/vep_abschlussbericht.pdf
Modal Split der Stadt Mainz im Jahr 2016, Mobilitätsbefragung Kurzbericht, https://www.mainz.de/medien/internet/downloads/Mobilit_tsbefragung_Kurzbericht.pdf

⁸¹ Mit Hilfe digitaler Technologien kann das Verkehrsverhalten im Prinzip noch genauer gemessen werden. Dazu müssten allerdings Aspekte wie Verlässlichkeit und Vergleichbarkeit sichergestellt sein.

⁸² Multimodale Wege mit mehreren Verkehrsmitteln werden dabei dem hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel zugerechnet, um statistische Vergleichbarkeit mit anderen deutschen Städten herzustellen. Für die Zukunft wird empfohlen, Daten zur Verkehrsmittelwahl der Einpendler zu erheben.

übergeordneten Zielsetzung zu einem neuen Modal Split. Als Planungshorizont wurde das Jahr 2030 bestimmt.

Die Leitziele und Handlungsstrategien bilden die über einen längeren Zeitraum stabilen Zielstellungen ab, die den Handlungsrahmen der zukünftigen Bielefelder Mobilitätspolitik bestimmen.⁸³ Alle sechs Leitziele stehen gleichwertig nebeneinander. Ihnen sind jeweils zwei bis fünf Handlungsstrategien zugeordnet, welche die verkehrspolitische Aufgabenstellung konkretisieren und Teilaspekte repräsentieren, die zur Erreichung des jeweiligen Leitziels führen sollen.

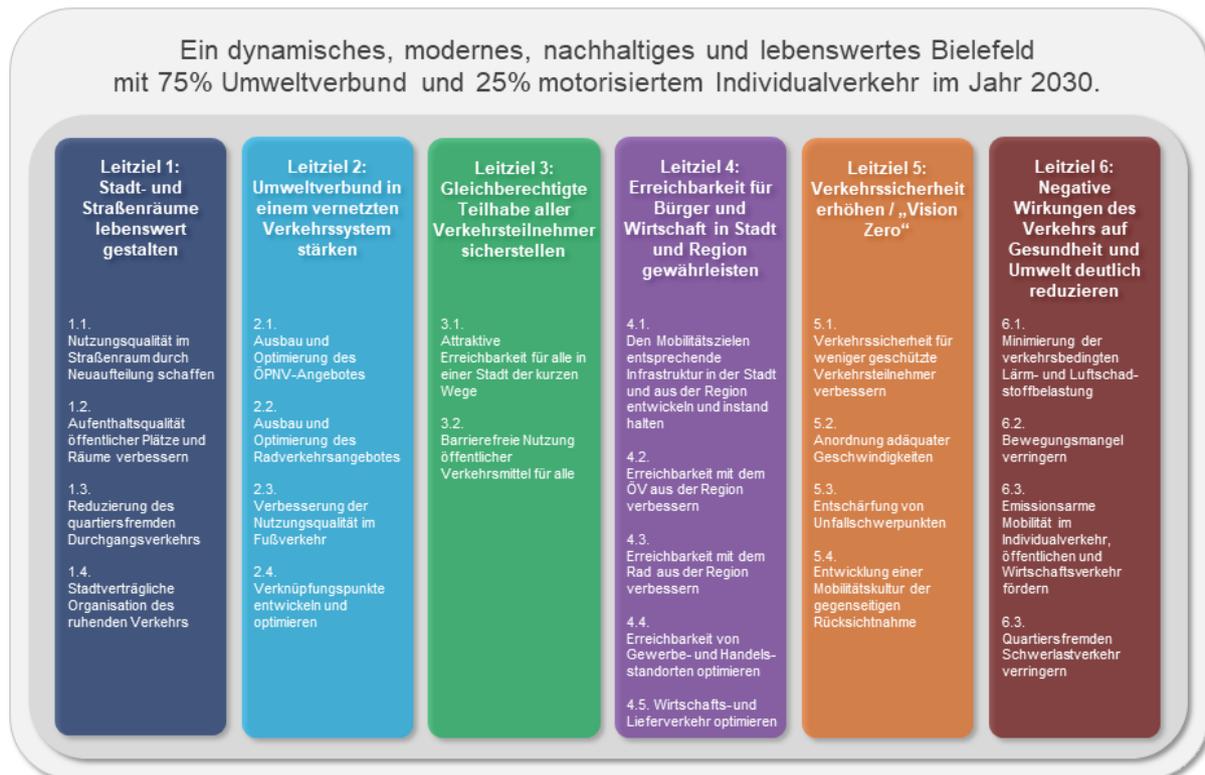


Abbildung 18: Leitbild für die Mobilität in Bielefeld

5.1. Leitziele und Handlungsstrategien

Im Folgenden werden die sechs Leitziele präsentiert, welche gleichwertig nebeneinanderstehen. Jedem der Leitziele sind zwei bis fünf Handlungsstrategien zugeordnet, welche die verkehrspolitische Aufgabenstellung konkretisieren. Die Strategien repräsentieren die Teilaspekte, die zur Erreichung des jeweiligen Leitziels führen sollen.

Die Leitziele und Handlungsstrategien spiegeln den derzeitigen Stand der verkehrs-, umwelt- und gesellschaftspolitischen Debatte in Bielefeld wieder und stellen den Handlungsrahmen für eine veränderte Mobilitätspolitik im kommenden Jahrzehnt dar. Jedes der Leitziele wurde ausgewählt,

⁸³ Im Gegensatz zu Leitzielen und Handlungsstrategien sind die Maßnahmen zur Erreichung der Ziele variabel und müssen je nach veränderten Bedingungen und technischem Fortschritt in kürzeren zeitlichen Abständen angepasst werden.

weil es Kernaspekt nachhaltiger Mobilität ist und sich in der Analyse der Mobilitätssituation und dem Konsultationsprozess gezeigt hat, dass es hohe Relevanz für Bielefeld besitzt.

5.2. Stadt- und Straßenräume lebenswert gestalten

Nutzungsqualität im Straßenraum durch Neuaufteilung schaffen

Neue, systematische und zukunftsfähige Gewichtung unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger, die sich nach deren zukünftigem Beitrag zu Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität richtet.

Aufenthaltsqualität öffentlicher Plätze und Räume verbessern

Belebte, grüne, funktionsgemischte, vielfältig und attraktiv gestaltete öffentliche Plätze und Räume bieten Platz für Menschen/soziale Kontakte und laden zum Verweilen ein.

Reduzierung des quartiersfremden Durchgangsverkehrs

Die systematische Verkehrslenkung und –beruhigung mit einer Konzentration des Durchgangsverkehrs auf Hauptverkehrsachsen führt zu mehr Lebensqualität in den Wohn- und Geschäftsbezirken.

Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs

Durch konsequente Parkraumbewirtschaftung und Verlagerung des ruhenden Verkehrs im Stadtzentrum zu kostenpflichtigen Parkeinrichtungen abseits des öffentlichen Straßenraums (kostenpflichtige Parkhäuser) wird der Parksuchverkehr verringert und die Aufenthaltsqualität erhöht.

5.3. Umweltverbund in einem vernetzten Verkehrssystem stärken

Ausbau und Optimierung des ÖPNV-Angebotes

Stadtweit hohe Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr durch klares Informationssystem, attraktive und einheitliche Tarife, Haltestellen mit hoher Aufenthaltsqualität und nutzerfreundliche Taktung, auch in Nebenverkehrszeiten.

Ausbau und Optimierung des Radverkehrsangebotes

Gute Erreichbarkeit mit dem Rad durch ein lückenloses, sicheres (und elektroradtaugliches) Haupttroutennetz, Feinerschließung der Fläche durch Nebenrouten sowie eine flächendeckend große Anzahl sicherer Radabstellanlagen machen den Radverkehr für Alltags- und Freizeitwege attraktiv.

Verbesserung der Nutzungsqualität im Fußverkehr

Abwechslungsreich gestaltete, breite, barrierefreie Fußwege mit geringer Lärm- und Schadstoffbelastung und gute Querungsmöglichkeiten laden zum Zufußgehen ein.

Verknüpfungspunkte entwickeln und optimieren

Eine gute Verknüpfung der Verkehrsträger, vorzugsweise in Mobilstationen, durch bedarfsgerechte und leicht erreichbare Park+Ride-Plätze, sichere Bike+Ride-Plätze, sowie mit ÖPNV-Haltestellen verknüpfte Carsharing- und Fahrradverleihangebote macht Multimodalität attraktiv.

5.4. Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer sicherstellen

Attraktive Erreichbarkeit für alle in einer Stadt der kurzen Wege

Funktionsgemischte Wohnquartiere und eine gute Erschließung durch den Umweltverbund ermöglichen es allen Bewohnern Bielefelds, alle Ziele des Alltags schnell, bequem und bezahlbar zu erreichen.

Barrierefreie Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für alle

Barrierefreie Fahrzeuge, Haltestellen und Zuwegungen, auch in ländlichen Bereichen, machen den öffentlichen Personennahverkehr attraktiv unabhängig von Alter, Geschlecht, Behinderung oder Herkunft.

5.5. Erreichbarkeit für Bürger und Wirtschaft in Stadt und Region gewährleisten

Den Mobilitätszielen entsprechende Infrastruktur in der Stadt und aus der Region entwickeln und instand halten

Durch eine kontinuierliche Unterhaltung und Optimierung des Bestandes bleibt die bestehende Infrastruktur in einem guten Zustand erhalten und wird entsprechend der Ziele koordiniert angepasst und weiterentwickelt.

Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr aus der Region verbessern

Attraktiv getaktete, finanziell attraktive und sichere ÖV-Anbindung vom gesamten Stadtrand und der angrenzenden Region mit reibungslosen und niedrigschwelligen Umstiegen zwischen Verkehrsträgern, auch in Nebenverkehrszeiten.

Erreichbarkeit mit dem Rad aus der Region verbessern

Attraktive, lückenlose, sichere und elektroradtaugliche Radrouten (inklusive Radschnellwege) aus dem Stadtrand und der Region sowie sichere Radabstellanlagen mit Ladeinfrastruktur an stark frequentierten Zielen und ein einheitliches Tarifsysteem für Radverleihsysteme und ÖPNV in der Region.

Erreichbarkeit von Gewerbe- und Handelsstandorten optimieren

Gute Erreichbarkeit von bestehenden und neuen Gewerbe- und Handelsstandorten, insbesondere mit multimodalen Verkehrsangeboten und dem Umweltverbund, führt zu hoher wirtschaftlicher Attraktivität.

Wirtschafts- und Lieferverkehr optimieren

Reibungsloser, sicherer, emissionsarmer Wirtschafts- und Lieferverkehr.

Zusammenarbeit in der Region verstärken

Eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit umliegenden Städten ermöglicht eine regional gut abgestimmte Verkehrspolitik.

5.6. Verkehrssicherheit erhöhen / „Vision Zero“

Verkehrssicherheit für weniger geschützte Verkehrsteilnehmer verbessern

Die Verkehrsinfrastruktur räumt der objektiven und subjektiven Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern, insbesondere der von Kindern und Senioren, höchste Priorität ein.

Anordnung adäquater Geschwindigkeiten

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten sind an Straßenfunktion und räumliche Situation angepasst, mit niedrigen Geschwindigkeiten in Wohnquartieren, an unübersichtlichen Stellen und auf Hauptverkehrsstraßen im Bereich schützenswerter Einrichtungen, wie Krankenhäusern, Schulen und anderen Einrichtungen für Kinder und Senioren.

Entschärfung von Unfallschwerpunkten

Umgestaltung von Unfallschwerpunkten mit klarer, übersichtlicher Verkehrsführung, gutem Verkehrsanlagendesign, guten Sichtbeziehungen und niedrigen Geschwindigkeiten.

Entwicklung einer Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme

Klare, übersichtliche Verkehrsführung, konsequente Ahndung von gefährlichem Verkehrsverhalten und ein stadtweites Bekenntnis für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr.

5.7. Negative Wirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt deutlich reduzieren

Minimierung der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastung

Verkehrsteilnehmer und Bewohner werden im Alltag bestmöglich vor Lärm und Luftschadstoffen geschützt, auch im Stadtzentrum und an Hauptverkehrsstraßen, was die soziale Ungleichheit bei der Lärm- und Luftschadstoffbelastung deutlich reduziert.

Bewegungsmangel verringern

Die Förderung aktiver Verkehrsarten wie Gehen und Fahrrad fahren trägt dazu bei, dass sich alle Bielefelder ausreichend bewegen und gesund leben.

Emissionsarme Mobilität im Individualverkehr, öffentlichen und Wirtschaftsverkehr fördern

Emissionsarme Fahrzeuge, wie Elektrofahrzeuge, (E-)Lastenräder und Elektro- und Wasserstoffbusse, sowie Carsharing-Fahrzeuge erhalten Vorrang vor Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor.

Quartiersfremden Schwerlastverkehr verringern

Lenkung des Schwerlastverkehrs, Citylogistik und wirksame Konzepte für die letzte Meile reduzieren den quartiersfremden Schwerlastverkehr.

6. Folgeprozess zur Fertigstellung des Mobilitätsplans

Die Erarbeitung der vorliegenden Mobilitätsstrategie – mit Vorbereitung, Aufbau einer Arbeitsstruktur, Analyse der Ausgangssituation und Leitbildentwicklung – stellt das erste Drittel auf dem Weg zu einem vollständigen Mobilitätsplan nach SUMP-Standard dar. Die angestrebte

Verabschiedung des Leitbildes ist ein wichtiger Meilenstein, der die strategische Phase abschließt und die Planung auf Maßnahmenebene einleitet.

Ein wichtiger Aspekt des weiteren Arbeitsprozesses wird die Verzahnung des Mobilitätsplans mit den laufenden Prozessen zur Aufstellung des dritten Nahverkehrsplans und des Radverkehrskonzeptes sein. Während die Maßnahmen für Fußverkehr, MIV, Wirtschaftsverkehr und weitere Bereiche als Teil des Mobilitätsplans entwickelt werden, sollten die ÖPNV- und Radverkehrsmaßnahmen sich aus dem dritten Nahverkehrsplan bzw. Radverkehrskonzept speisen. Zum einen bedeutet dies, dass diese beiden Planwerke das übergreifende Modal Split-Ziel zugrunde legen und sich bei der Maßnahmendefinition an der Leitzielstruktur orientieren sollten. Zum anderen macht dies es erforderlich, weiterhin entsprechende Arbeitsstrukturen vorzuhalten, die den Prozess zur Fertigstellung des Mobilitätsplans steuern und mit den parallel laufenden Planungsprozessen koordinieren.

6.1. Gremien und Arbeitsweise

Es wird empfohlen, die zur Erarbeitung dieser Mobilitätsstrategie aufgebaute Arbeitsstruktur aus Projektleitungsteam und Arbeitskreis aufrechtzuerhalten. Das Projektleitungsteam mit Vertretern aus Amt für Verkehr, Bauamt, Umweltamt, Stab des Dezernats Wirtschaft-Stadtentwicklung-Mobilität und moBiel sollte seine Arbeit der Projektsteuerung fortführen. Als verwaltungsübergreifende Arbeitsgruppe verankert es die strategische Verkehrsplanung in den relevanten Ämtern. Die Fachabteilungen sollten im Projektleitungsteam weiterhin durch eine hochrangige Person vertreten sein.

Es werden mehrere Elemente vorgeschlagen, um den Mobilitätsplan eng mit der Aufstellung des dritten Nahverkehrsplans und des Radverkehrsplans zu verzahnen. Grundlegend ist es, die Zeitplanungen soweit möglich abzustimmen und sich fortlaufend über den Fortschritt der Prozesse zu unterrichten. Dies könnte durch eine personelle Verzahnung erreicht werden, zum Beispiel indem jeweils ein Vertreter des Projektteams zur Erstellung des Nahverkehrsplans bzw. Radverkehrskonzeptes auch Teil des Projektleitungsteams Mobilitätsplan wird. Eine andere Möglichkeit sind regelmäßige Abstimmungstermine zwischen den Projektteams. Diese Empfehlungen gelten gleichermaßen für andere strategische Planwerke mit Mobilitätsbezug, wie die derzeit entwickelten Konzepte zu Logistik, Ladeinfrastruktur für Elektromobilität und betrieblicher Mobilität.⁸⁴

Die im Arbeitskreis Mobilität versammelten zentralen verkehrspolitischen Vertreter haben sich ausgetauscht und Vertrauen aufgebaut, was für den weiteren Prozess genutzt werden sollte. Sie verankern die strategische Verkehrsplanung in der Stadtgesellschaft und sind daher wichtig für das Ziel eines gemeinsamen, stabilen Mobilitätsplans, der längerfristig handlungsleitend ist.

Nach Verabschiedung der Mobilitätsstrategie sollten Sitzungsrythmus, Arbeitsweise und Kommunikationsstrategie für den weiteren Prozess festgelegt werden.

⁸⁴ Die drei Konzepte werden im Rahmen des durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgesetzten Förderprogramms Masterplan „Green City“ im April bis Juli 2018 entwickelt.

Da sich die Ebene der Stadtbezirke als relevante Umsetzungsebene gezeigt hat, die es gesondert zu integrieren gilt, sollten im Folgeprozess Akteure der Stadtbezirksebene intensiv eingebunden werden⁸⁵.

In mehreren Maßnahmenbereichen ist zudem die Zusammenarbeit mit der Region und deren Akteuren im Personen- und Wirtschaftsverkehr zu verstärken. Dies betrifft insbesondere das Leitziel zu einer besseren Erreichbarkeit von Stadt und Region, für das sowohl öffentliche als auch private regionale Akteure eingebunden werden sollten.

6.2. Arbeitsschritte

Zur Fertigstellung des Mobilitätsplans sind Maßnahmen auszuwählen, zu priorisieren und zu Maßnahmenbündeln zusammenzufassen, eine Öffentlichkeitsbeteiligung ist zu konzipieren und durchzuführen, ein Monitoring- und Evaluationskonzept zur Fortschrittskontrolle ist zu erstellen sowie ein Aktionsplan mit Arbeitsschritten und Budgetplanung. Nach Verabschiedung des Mobilitätsplans durch den Rat der Stadt Bielefeld sollte schließlich die Umsetzung der Maßnahmen erfolgen, welche in den Bereich der Fachplanungen fällt.

6.2.1. Entwicklung effektiver Maßnahmenpakete für Gesamtstadt und Stadtbezirke

In Bezug auf die Leitziele und Umsetzungsstrategien sollten Maßnahmenbündel bestehend aus technischen, infrastrukturbezogenen, richtlinienbasierten und kommunikativen Maßnahmen entwickelt werden. Als Vorbereitung ist die Erstellung einer strukturierten Liste bereits beschlossener, zur Förderung eingereicherter oder in strategischen Planungen identifizierter Maßnahmen von vordringlichem Bedarf. Hilfreich für eine anschließende strukturierte Erarbeitung der Maßnahmenpakete ist der in Abbildung 19 dargestellte vierstufige Prozess.

- Schritt 1, die Bestimmung der Ausgangssituation, ist bereits teilweise während der Erarbeitung dieser Mobilitätsstrategie geschehen, es sollten jedoch für jedes Leitziel die dafür relevanten bereits umgesetzten Maßnahmen noch einmal strukturiert analysiert werden. Dies leitet die spätere Zusammenstellung von Maßnahmenpaketen, indem es zeigt welche Maßnahmentypen bereits umgesetzt wurden und welche noch fehlen.
- Für Schritt 2, die Erstellung einer Maßnahmenliste, gibt es in Bielefeld eine Vielfalt von bereits beschlossenen oder in strategischen Planungen identifizierten Maßnahmen, die zu berücksichtigen sind.
- Schritt 3, die Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen, sollte über Szenarien und Modellierung im „Back- und Forecasting-Verfahren“ geschehen⁸⁶. Dies bedeutet, dass der Beitrag der jeweiligen Maßnahme zur Erreichung der Ziele des Leitbildes das Bewertungskriterium bildet. Ergänzt wird dieses Kriterium der Wirksamkeit durch eine finanzielle Kosten-Nutzen-Einschätzung der Optionen. Die Szenarienentwicklung,

⁸⁵ Beispiele aus vielen Städten - unter anderem zum Ausbau des Radwegenetzes in London und Brüssel - zeigen, dass gesamtstädtisch wünschenswerte Maßnahmen durch den Widerstand einzelner Stadtbezirke blockiert werden können.

⁸⁶ Ggf. unter Einsatz des in der Entwicklung befindlichen Verkehrsmodells.

Modellierung und Auswahl von Maßnahmen sollte nicht nur für die Gesamtstadt, sondern auch für alle Stadtbezirke durchgeführt werden.

- Bei der Auswahl der Maßnahmen ist darauf zu achten, dass die Maßnahmenbündel sich gegenseitig in der Zielerreichung unterstützen – und die zu der in Schritt 1 diagnostizierten Ausgangssituation im Bereich des jeweiligen Leitziels passen. Die ausgewählten Maßnahmenpakete werden dann in Schritt 4 ausgearbeitet und verabschiedet.

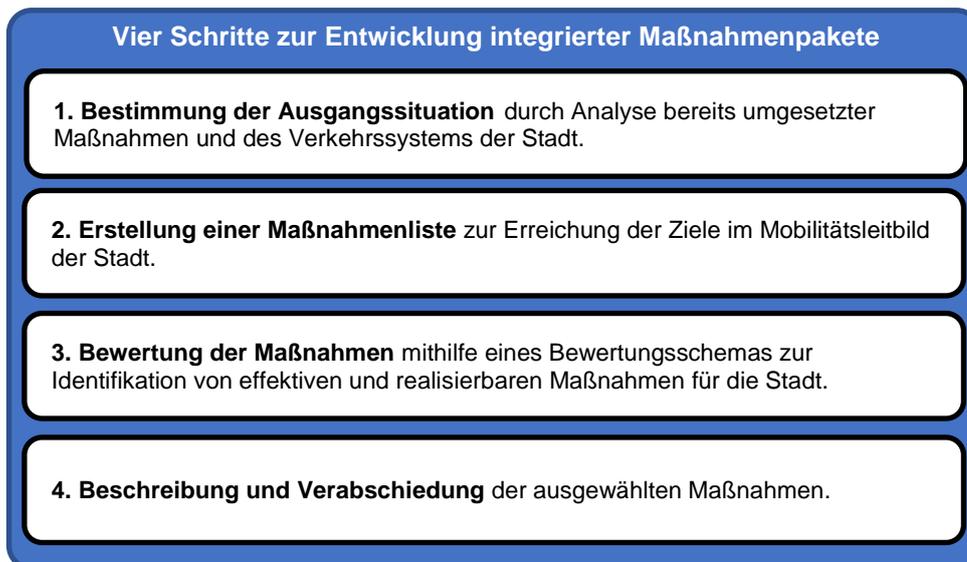


Abbildung 19: Vier Schritte zur Entwicklung integrierter Maßnahmenpakete⁸⁷

Da Mobilitätspläne nach SUMP-Standard als dezidiert langfristige, strategische und bereichsübergreifende Pläne angelegt sind, ist es notwendig auch Themen zukünftiger Mobilitätsentwicklungen mitzudenken. Dies wären beispielsweise Themen der Elektrifizierung und Automatisierung, Innenstadtlogistik in Zeiten steigenden Internetwarenhandels, Sharing und Multimodalität und „Mobility as a Service“ (MaaS), aber auch die zunehmende Bedeutung von Designfragen und Gestaltungserfordernissen des öffentlichen Raumes bei der Infrastrukturentwicklung.

6.2.2. Konzipierung und Durchführung von Öffentlichkeitsbeteiligung

Öffentlichkeitsbeteiligung am Planungsprozess ist ein zentraler Aspekt von nachhaltigen Mobilitätsplänen nach SUMP-Standard. In der Erstellung der vorliegenden Mobilitätsstrategie wurde das öffentliche Meinungsbild über Multiplikatoren in den Prozess eingespeist, indem die Strategie in großer Transparenz zusammen mit verkehrspolitisch relevanten Gruppen und Verbänden erarbeitet wurde. Im Folgeprozess, der die Auswahl von konkreten Maßnahmen in den Bezirken beinhaltet und damit näher an der Lebenswirklichkeit der Bürger ist, ist auch eine direkte Beteiligung der Bürger durchzuführen. Eine ausführliche Information der Öffentlichkeit mit geeigneten Beteiligungsformaten soll daher nach der angestrebten Verabschiedung des Leitbildes durchgeführt werden.

⁸⁷ Angepasst aus den im Projekt CIVITAS SUMP-UP entwickelten Leitfäden zur Maßnahmenauswahl.

Es ist entscheidend, die Einbindung gründlich zu planen. Um unterschiedliche Bevölkerungsgruppen gleichermaßen anzusprechen, sollte eine Kombination verschiedener Beteiligungsformate genutzt werden. Veranstaltungen vor Ort sollten möglichst in allen Stadtbezirken stattfinden und interaktiv gestaltet werden, um die Hemmschwelle niedrig zu halten. Sie können zudem mit Bürgerbeteiligung im Internet sowie kreativen und aufsuchenden Formaten zur Einbeziehung schwer erreichbarer Gruppen kombiniert werden, was sich zum Beispiel bei der Erstellung der Mobilitätspläne in Dresden und Bremen als erfolgreich erwiesen hat. Wichtig ist es ebenfalls, die Möglichkeiten und Grenzen der Beteiligung von Anfang an klar zu kommunizieren, um keine falschen Erwartungen zu wecken und eine konstruktive Beteiligung zu ermöglichen.

6.2.3. Erstellung eines Monitoring- und Evaluationskonzeptes zur Fortschrittskontrolle

Die Umsetzung des Mobilitätsplans sollte kontrolliert werden, um Möglichkeiten der Nachsteuerung einleiten zu können, aber auch um Fortschritte in Politik und Öffentlichkeit kommunizieren zu können. Die Kontrolle sollte anhand aussagekräftiger für die Leitziele relevanter Kernindikatoren erfolgen (siehe hierzu Anhang III). Zum Fuß-, Rad-, Pendel und Wirtschaftsverkehr sowie auch zur Stadtqualität und sozialen Nachhaltigkeit wird dafür ggf. die Erhebung zusätzlicher Daten für einen als relevant eingestuften Indikator erfolgen.⁸⁸

Auch für alle beschlossenen Maßnahmen sollten ein oder mehrere Leitindikatoren identifiziert werden. Für alle ausgewählten Indikatoren muss zudem festgelegt werden, in welchen Abständen und mit welchen Methoden die Daten erhoben und analysiert werden sollen. Als Grundlage für eine Überprüfung der Umsetzung sollte schließlich regelmäßig ein Beobachtungsbericht erstellt werden.

Eine gut strukturierte Anleitung mit Beispielindikatoren bietet die innerhalb des SUMP-Projektes CH4LLENGE entwickelte Vorlage zur Erstellung eines Monitoring- und Evaluationskonzeptes.⁸⁹

6.2.4. Erstellung eines Aktionsplans mit Arbeitsschritten und Budgetplanung

Der Aktionsplan beschreibt die Maßnahmen und Maßnahmenpakete, legt einen Zeitplan für die kurz- und mittelfristige Umsetzung fest, ordnet den Maßnahmen Zuständigkeiten zu, beschreibt die Auswirkungen und Wechselwirkungen der Maßnahmen und definiert die erforderlichen Ressourcen und Finanzmittel.

Während der Mobilitätsplan ein langfristiger Plan ist, sollte der Aktionsplan auf maximal fünf Jahre begrenzt sein und danach aktualisiert werden, mit regelmäßigen kleineren Relevanzprüfungen der

⁸⁸ Der Abgleich vorhandener Daten mit Kernindikatoren für Mobilitätspläne ergab, dass in Bielefeld Daten zu den grundsätzlichen Verkehrsindikatoren vorhanden sind, jedoch mit starken Unterschieden zwischen Verkehrsträgern. Vor allem durch zwei Haushaltsbefragungen gibt es zahlreiche Daten zum Mobilitätsverhalten der Bielefelder Bevölkerung und durch Statistiken von moBiel auch zum ÖPNV, vergleichsweise wenige Informationen gibt es jedoch zum Fuß-, Rad- und Wirtschaftsverkehr und den Pendelverkehren. Im Bereich der Wirkungsindikatoren hat der Abgleich mit vorhandenen Daten ergeben, dass zahlreiche Informationen zu den Bereichen Umwelt, Verkehrssicherheit und Wirtschaft vorliegen, es jedoch Lücken in den Bereichen Verkehrseffizienz, Stadtqualität und soziale Nachhaltigkeit gibt (siehe Anhang III).

⁸⁹ Monitoring and Evaluation Plan, CH4LLENGE Project, http://www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/03_ch4llenge_monitoring_and_evaluation_plan_template.docx

enthaltenen Maßnahmen mindestens alle zwei Jahre. Um die Umsetzung zu erleichtern, wird empfohlen, einen Koordinator für den Aktionsplan zu bestimmen, der den Prozess steuert⁹⁰.

Die für das jeweils kommende Jahr zur Umsetzung ausgewählten Maßnahmen sollten zudem in Umsetzungsplänen noch genauer beschrieben werden. Diese Pläne stellen zusätzlich zu den im Aktionsplan enthaltenen Informationen auch die Aktivitäten jeder Maßnahme, die benötigten Arbeits- und Wissensressourcen, die veranschlagten Kosten der Aktivitäten, die in der Umsetzung involvierten Personen innerhalb und außerhalb der Verwaltung und die Indikatoren zur Erfolgskontrolle im Detail dar.

Maßnahme	Beschreibung	Verantwortlichkeit	Leitziele	Umsetzungszeit	Finanzierungsquelle	Indikator
Geschützte Radstreifen	Breite, markierte Radstreifen auf Hauptstraßen, die vom MIV bauliche getrennt sind	Straßeneigner	Radverkehrsförderung; Verbesserung der Verkehrssicherheit	Jahr 1-5	Stadtverwaltung Bundesfördermittel für Verkehrssicherheit	Km gebaute Radwege
Entwicklung Mobilitätsmanagementplan	Plan der beschreibt was, wann und wie Mobilitätsmanagement angewendet wird	Stadtverwaltung	Förderung des Umweltverbunds	Jahr 1: Apr-Okt	Stadtverwaltung	Plan verabschiedet
...						

Tabelle 2: Beispiel der Maßnahmenbeschreibung in einem Aktionsplan⁹¹

⁹⁰ Eine Anleitung zur Entwicklung von Aktionsplänen bietet der innerhalb des EU-geförderten Projektes SUMP-
Up entwickelte Leitfadens.

⁹¹ Angepasst aus dem im Projekt CIVITAS SUMP-
Up entwickelten Leitfadens für Aktionspläne

Anhang I: Abbildung Gremien



Mitglieder des Projektleitungsteams

Olaf Lewald	Dezernat Wirtschaft/Stadtentwicklung/Mobilität
Stephanie Dietz	Amt für Verkehr
Bernd Reidel	Umweltamt
Björn Wehmeier	Bauamt
Kai-Uwe Steinbrecher	MoBiel

Mitglieder des Arbeitskreises

Gregor Moss	Dezernent Wirtschaft/Stadtentwicklung/Mobilität
Anja Ritschel	Dezernentin Umwelt/Klimaschutz
Hans-Jürgen Franz	SPD Ratsfraktion
Sven Frischemeier	SPD Ratsfraktion
Holger Nolte	CDU Ratsfraktion
Simon Lange	CDU Ratsfraktion
Klaus Rees	Bündnis 90/Die Grünen Ratsfraktion
Lothar Klemme	Bürger für Bielefeld Ratsfraktion
Bernd Vollmer	Die Linke Ratsfraktion
Bodo Holtkamp	FDP Ratsgruppe

Christian Heißenberg	Bürgernähe/Piraten Ratsgruppe
Ralf Collatz	ADAC Ostwestfalen-Lippe e.V.
Christoph Birnstein	ACE - Kreis Ostwestfalen-Lippe
Godehard Franzen	Bielefeld pro Nahverkehr e.V.
Thorsten Böhm	ADFC Bielefeld e.V.
Daniela Becker	IHK Ostwestfalen zu Bielefeld
Wolfgang Aubke	Seniorenrat Bielefeld
Wolfgang Baum	Beirat für Behindertenfragen
Karsten Peppmüller	Polizeipräsidium Bielefeld
Roland Tillmann / Uwe Adam	Niedergelassener Arzt
Jörg Beyer	Handelsverband Ostwestfalen-Lippe e.V.
Martin Knabenreich	Bielefeld Marketing
Petra Kolip	Universität Bielefeld
Martin Kaufmann	Baugenossenschaften Freie Scholle und BGW

Mitglieder der Beratungsgruppe

Wilhelm Kleinesdar	Bezirksvertretung Dornberg
Regina Kopp-Herr	Bezirksbürgermeisterin Brackwede
Reinhard Schäffer	Bezirksbürgermeister Stieghorst
Ludger Siemer	VVOWL
Nicolas Westermeier	Handwerkskammer OWL zu Bielefeld
Jürgen Sautmann	Kreishandwerkerschaft
Alexander Brandt	Bielefeld pro Grün
Torben Uhle	VCD Ostwestfalen-Lippe e. V.
Stefan Mielke	Fahrräder bewegen Bielefeld
Michael Motyka	Transition Town Bielefeld e.V.
Christian Osinga	AStA Universität Bielefeld - Verkehrsgruppe
Sebastian Bamberg	FH Bielefeld

Anhang II: Liste der untersuchten Dokumente

Vom Projektleitungsteam zusammengetragen und für die Analyse der Ausgangssituation untersucht.

Verkehr

- **Ein Mobilitätskonzept für Bielefeld - Beschlussvorlage der Verwaltung**, Drucksachen-Nr. 1136/2014-2020, Amt für Verkehr Bielefeld, Stand 2015
- **Baseline Study CityMobilNet – Profile Bielefeld**, Dezernat Wirtschaft / Stadtentwicklung / Mobilität, Stand 2016
- **Haushaltsbefragung 2010 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Stadt Bielefeld**, Stadt Bielefeld, Stand 2010
- **Haushaltsbefragung 2017 zur Mobilität in Bielefeld - Kurzfassung**, Stadt Bielefeld, Stand 2017
- **BYPAD-Audit – Qualitätsmanagement für den Radverkehr 2015 – Auditbericht und Qualitätsziele**, Stadt Bielefeld, Stand 2016
- **BYPAD-Audit – Fünf Leitsätze zur Radverkehrsförderung in Bielefeld**, Stadt Bielefeld, Stand 2016
- **Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld**, Stadt Bielefeld, Stand 2007
- **Präsentation moBiel 2030**, moBiel, Stand 2008
- **Problemfelder im ÖPNV, benannt von der Grundsatz- und Netzplanung moBiel für den SUMP Bielefeld**, moBiel, Stand 2017
- **Pendler in NRW**, Landesdatenbank IT.NRW, Stand 2017
- **Jahresbilanz Verkehr 2016 – Stadt und Autobahn**, Polizeipräsidium Bielefeld, Stand 2016
- **Jahresbilanz Kriminalität 2016**, Polizeipräsidium Bielefeld, Stand 2016

Umwelt

- **Handlungsprogramm Klimaschutz 2008 bis 2020**, Stadt Bielefeld, Stand 2008
- **Handlungsprogramm Klimaschutz 2008 bis 2020 – Halbzeitbilanz**, Stadt Bielefeld, Stand 2015
- **Handlungsprogramm Klimaschutz 2020 bis 2050 – Handlungsfeld 3: Mobilität**, Entwurf, Stadt Bielefeld, Stand 2018
- **Luftreinhalteplan Stadt Bielefeld**, Bezirksregierung Detmold, Stand 2014
- **Zweiter Lärmaktionsplan – Gemeinsam Lärmprobleme regeln**, Stadt Bielefeld, Stand 2015
- **Gesundheitsziele für Bielefeld 2017 – 2022**, Stadt Bielefeld, Stand 2017.

Stadtentwicklung

- **Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Stadtumbau Bielefeld**, Stadt Bielefeld, Stand 2008
- **Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Stadtumbau Bielefeld – Monitoring, Evaluierung und Umsetzungsbericht**, Stadt Bielefeld, Stand 2015
- **Einzelhandels- und Zentrenkonzept**, Stadt Bielefeld, Stand 2009
- **Fortschreibung der Gewerbeflächenprognose 2035**, Stadt Bielefeld, Stand 2016

Anhang III: Abgleich Indikatoren und Datenverfügbarkeit

Abgleich vorhandener Daten in Bielefeld mit Kernindikatoren zur Entwicklung nachhaltiger städtischer Mobilitätspläne (Stand 14.03.2017). Eine grüne Ampel symbolisiert, dass Daten zu dem jeweiligen Indikator vollständig vorliegen, eine gelbe Ampel, dass Daten teilweise vorliegen, und eine rote Ampel, dass keine passenden Daten identifiziert werden konnten. Schwarze Schrift stellt Daten dar, die sicher zur Messung des jeweiligen Indikators genutzt werden können, wohingegen blaue Schrift Daten kennzeichnet, die nur möglicherweise nutzbar sind.

Indikatoren zu Verkehrsaktivitäten

	Indikator	Definition	Datenquelle BIE
	Motorisierung	Pkws / Haushalt	EEA-CO2-Bilanzierung (2015) ⁹²
			Haushaltsbefragung (2010) ⁹³
	Verkehrsaufkommen aufgeteilt nach -Pkw -Lkw -ÖPNV -Fahrrad -Fußgänger	Gesamt zurückgelegte Fahrzeug-km pro Stadt nach Transportart, multipliziert mit der „Belegung“	Haushaltsbefragung (2010) ⁹⁴
	Zurückgelegte Wege aufgeteilt nach -Pkw -Lkw -ÖPNV -Fahrrad -Fußgänger	Gesamtanzahl der zurückgelegten Wege nach Verkehrsträger mit Start oder Ziel in Stadt	Haushaltsbefragung (2010) ⁹⁵
	Verkehrsverhalten	Aufschlüsselung der Verkehrswegestatistiken nach -Wegehäufigkeit -Wegelänge -Anteil multimodal zurückgelegter Wege -Reisezweck	Haushaltsbefragung (2010) ⁹⁶

⁹² Anzahl angemeldete PKW / 1000 Einwohner, davon Elektrofahrzeuge

⁹³ Anzahl Führerscheine, Autos, Motorisierte Zweiräder, Fahrräder, Dauertickets für Bus oder Bahn / Haushalt

⁹⁴ KFZ Selbstfahrer, KFZ Mitfahrer, Mot. Zweirad, Bus/ Stadtbahn, Regionalbahn, Bahn Fern, Fahrrad, Fuß

⁹⁵ KFZ Selbstfahrer, KFZ Mitfahrer, Mot. Zweirad, Bus/ Stadtbahn, Regionalbahn, Bahn Fern, Fahrrad, Fuß

⁹⁶ Wegehäufigkeit, Wegelänge, Reisezweck, Alter, Geschlecht, Stadtbezirk

	Indikator	Definition	Datenquelle BIE
	Anteil nachhaltig zurückgelegter Verkehrswege	Anteil nicht-motorisierter Verkehrsträger plus ÖPNV, inkl. Park-and-Ride	Haushaltsbefragung (2010)
	Verkehrsintensität -Güterverkehr	Verhältnis von tkm pro BIP in einer Stadt	
	Verkehrsintensität -Personenverkehr	Verhältnis von Pkm / Person in einer Stadt	Haushaltsbefragung (2010)
	Verkehrsaufkommen auf bestimmten Strecken -Pkw -Lkw -ÖPNV -Fahrrad -Fußgänger	Fahrzeuge / Stunde auf Strecken, wo Strategien auf Steigerung / Verminderung bestimmter Transportarten abzielen	Bundesweite Verkehrszählungen (2015)
	Verkehrstempo auf bestimmten Strecken -Hauptverkehrszeit -verkehrsärmere Zeiten	Durchschnittliche Geschwindigkeit [km/h] für Fahrzeuge auf Strecken, auf denen Strategien auf Verminderung oder Steigerung für bestimmte Transportarten abzielen	Verkehrsmodell?
	Kapazitätsauslastung über dem Grenzwert der Verkehrsqualität	Anteil der Straßenlänge, wo die Verkehrsflüsse den Grenzwert der Verkehrsqualität überschreiten (z.B. Auslastungsgrad E / LOS 85 %)	City Mobil Net Studie / Stauanalyse ⁹⁷
	Nutzung von Parkflächen -insgesamt -zu Hauptverkehrszeiten	Auslastung der Parkplätze oberhalb eines definierten Schwellenwertes (z.B. 90 % oder 95 %)	Parkleitsystem ⁹⁸

⁹⁷ Stauanalyse nicht repräsentativ, 14 Tage Beobachtungszeitraum, hat 52 Staubereiche identifiziert

⁹⁸ 23 Parkhäuser, Tiefgaragen oder Parkplätze in der Innenstadt

	Indikator	Definition	Datenquelle BIE
	Durchschnittliche Pkw-Besetzung	Durchschnittliche Anzahl von Insassen pro Pkw in einer Stadt /Region	Haushaltsbefragung (2010)
	Durchschnittliche Auslastung des ÖPNV	Durchschnittliche Anzahl von Passagieren pro Fahrzeug in einer Stadt. evtl. aufgeschlüsselt nach Art des ÖPNV	Betriebsdaten moBiel
	Zufriedenheit der ÖPNV-Nutzer	Anteil der Nutzer, die die Qualität des ÖPNV in folgenden Punkten positiv beurteilen: Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Komfort, Sauberkeit, Sicherheit, Preisgestaltung, Information & Kundenservice	ÖPNV Kundenbarometer (2016) ⁹⁹
	Wohlbefinden der ÖPNV-Mitarbeiter	Anteil der Mitarbeiter, die sich zufrieden über ihre Arbeitsbedingungen, Sicherheit & Schutz etc. äußern	Interne Umfragen moBiel
	Nutzerakzeptanz von neuen Transport- / Verkehrsinformationssystemen	Anteil der Nutzer, die sich zufrieden über die Qualität der Informationssysteme äußern – im Hinblick auf Verfügbarkeit, Verlässlichkeit und Verständlichkeit	KFZ-Verkehr?, ÖPNV Kundenbarometer (2016) für ÖPNV, (BYPAD-Audit (2015) für Radverkehr)
	Wahrnehmung der Qualität der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr	Anteil der Bevölkerung, die sich zufrieden über die Qualität der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr äußert, inkl. Verfügbarkeit, Unmittelbarkeit, Sicherheit	
	Statusermittlung in punkto Verkehrsinfrastruktur	Qualitätsindices auf Grundlage von z.B. Bewertung der Straßenbeläge inkl. Bürgersteige, Radwege etc.	

⁹⁹ Umfrage TNS Infratest, repräsentativ, 505 Haushalte in Bielefeld

Wirkungsindikatoren

	Effizienz	Definition	Datenquelle BIE
	Durchschnittlicher Zeitverlust pro Passagier / km	Durchschnittlicher Unterschied zwischen Reisezeit im fließenden Verkehr und tatsächlichen Verkehrsbedingungen für motorisierten Verkehr und durchschnittliche Verzögerung für Fußgänger und Radfahrer an Ampeln und Kreuzungen pro km	
	Pünktlichkeit des ÖPNV	Anteil der öffentlichen Verkehrsdienste, die die Haltestellen innerhalb festgelegter Pünktlichkeitsvorgaben erreichen	Jahresbericht moBiel

	Stadtqualität	Definition	Datenquelle BIE
	Wahrgenommene Attraktivität des Straßenraums	Anteil der Menschen, die die Straßen als sicher und fußgängerfreundlich empfinden	
	Anteil lebenswerter Straßen	Anteil der Straßen, die als angenehmes + sicheres Umfeld für zu Fuß gehen und soziale Interaktion empfunden werden	
	Sicherheit	Kriminalitätsraten auf der Straße	Jahresbilanz Kriminalität (2015)
	Fußgängerfreundlichkeit der Stadtviertel	Punktzahl Fußgängerfreundlichkeit	

	Umwelt	Definition	Datenquelle BIE
	Kohlendioxidemissionen	CO ₂ Emissionen durch Stadtverkehr	CO ₂ -Bilanz Bielefeld (2013)
	Tage mit Überschreitung kritischer Schadstoffwerte	Anzahl an Tagen, an denen die kritischen Werte für lokale Schadstoffe überschritten werden	Luftmessung LANUV (2015) ¹⁰⁰
	Lärmbelastung der Anwohner	% der Haushalte, die Lden > 65dB durch Verkehr ausgesetzt sind	Lärmaktionsplan (2012)

	Soziale Nachhaltigkeit	Definition	Datenquelle BIE
	Erreichbarkeit von Hauptdienstleistungen ohne Auto	% autoloser Haushalte in 30 bis 60 Minuten Entfernung vom Stadt(teil)zentrum, das Einkaufsmöglichkeiten und medizinische Versorgung bietet	2. Nahverkehrsplan (2007)
	Erreichbarkeit für Menschen mit Behinderungen	Anteil der Anwohner innerhalb des Radius um barrierefreie ÖPNV-Haltestellen	
	ÖPNV-Einzugsgebiet	Anteil von Anwohnern innerhalb des Radius um ÖPNV-Haltestellen	2. Nahverkehrsplan (2007)
	Umweltgerechtigkeit	Verteilung der Belastung mit Luftverschmutzung oder Lärm nach Gruppen (Alter, Geschlecht, Einkommen, Ethnizität)	Lärmaktionsplan (2012) ¹⁰¹

¹⁰⁰ 3 Messstationen im Innenstadtbereich; Stickstoffdioxid-Belastung und Feinstaub-Belastung

¹⁰¹ Innenstadt Bielefeld, Daten pro Nachbarschaft; Karte mit Lärmbelastung und Gesundheits- und Sozialindikatoren

	Sicherheit	Definition	Datenquelle
	Tote und Schwerverletzte nach Verkehrsträger	Anzahl der in Verkehrsunfällen getöteten oder schwer verletzten Personen	Jahresbilanz Verkehr (2016)
	Unfälle nach Verkehrsträger	Gesamtanzahl der Verkehrsunfälle	Jahresbilanz Verkehr (2016)

	Wirtschaft	Definition	Datenquelle
	Pro-Kopf-BIP	Örtliches BIP	Bielefelder Wirtschaftsbericht 2016
	Erwerbstätigenquote	Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter, die berufstätig sind	Bielefelder Wirtschaftsbericht 2016

	Finanzierung	Definition	Datenquelle
	Kostendeckung bei Verkehrsinvestitionen	Verhältnis von Investitionsförderung zu Investitionsausgaben	
	Kostendeckung bei Beförderungsvorgängen	Verhältnis von verkehrsbezogenen Einnahmen inkl. staatlicher Förderung zu den Kosten von Beförderung inkl. Subventionen für ÖPNV	

Anhang IV: Im Konsultationsprozess identifizierte Aktions- und Problemfelder

Die Tabelle stellt die Wahrnehmung der am Konsultationsprozess beteiligten Gruppen und Verbände dar, deren faktische Korrektheit nicht überprüft wurde.

	Aktionsfelder				
	Stadt für alle	Attraktive Innenstadt	Lebenswerte Stadtbezirke	Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr	Verknüpfung mit der Region
Problemfelder	<p>Mangel an Barrierefreiheit im ÖPNV Barrierefreier Zugang zur Daseinsvorsorge nicht immer gewährleistet Wenig öffentliche Toiletten (gerade für Behinderte) Wenig Verweilmöglichkeiten für Ältere Integrierte Maßnahmen für aktive Schulwege fehlen oft und teilweise unsichere Schulwege durch bauliche Mängel, "Elterntaxi" wird viel genutzt</p>	<p>Zielkonflikt Aufenthaltsqualität versus Erreichbarkeit Autoverkehrsanteil in der Innenstadt ist zu hoch Hohe Stickoxidwerte am Jahnplatz Alle Verkehrsachsen gehen durch die Innenstadt Nebenstraßen werden für Durchgangsverkehr genutzt Kostenlose Parkplätze (Rathaustiefgarage) Kostenlose oberirdische Stellplätze (3 Stunden freies Parken am Samstag) führen zu Suchverkehr Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur teilweise ungenügend</p>	<p>Busse werden wenig wahrgenommen, Stadtbahn weitaus mehr ÖPNV-Anbindung für nicht zentrale Bezirke in Schwachverkehrszeiten verbesserungswürdig (explizit am Wochenende) Die Qualität der Infrastruktur (Haltestellen) ist verbesserungswürdig (Bsp. Baumheide) Verkehrsachsen "zerschneiden" Stadtteile, zu viel Durchgangsverkehr in Wohnquartieren Lücken im Radwegenetz, nicht durchgängig gut befahrbar (siehe Beschluss des StEA bezgl. Untersuchung Haupttroutennetz)</p>	<p>Zu hohe Lärm- und Luftschadstoffwerte. Zielkonflikt Lärm vs. Luftqualität Lkw beeinträchtigen Verkehrssicherheit Stapenhorststraße für Schwerlastverkehr gesperrt, aber Polizei erwischt 300 Lkw/Jahr Es gibt ein Lkw-Lenkungskonzept, das aber nicht immer eingehalten wird Flächenkonkurrenz um Liefer- und Ladezonen, haltende Kurierdienste blockieren Berufsverkehr E-Mobilität wird von Kurierdiensten und anderem Lieferverkehr noch nicht genutzt</p>	<p>Hoher Autopendleranteil, weil das Auto für Berufs-, Einkaufs-, Arzt-, Bildungs- und Freizeitpendler oft die schnellste und günstigste Alternative ist Bahntakt Ost-West nur stündlich Wichtige Pendlerstädte per Bahn nicht direkt erreichbar, nur durch Umsteigen (z.B. Verl, Bad Salzuflen) oder nicht ans Bahnnetz angebunden (z.B. Spenge, Enger) ÖPNV-Ticket aus Nachbargemeinden nach Bielefeld ist durch derzeitiges Preissystem unverhältnismäßig teuer Herausforderung Intermodalität: Erste und letzte Meile oft das Problem für Alternativen zum Auto</p>

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Problemfelder</p>	<p>In ländlichen Gebieten abends und am Wochenende wenig ÖPNV-Angebot und schlechte Radwege</p> <p>Anschlüsse zwischen (Stadt)bahn und Bussen funktionieren nicht immer, sehr viele Buslinien führen über den Jahnplatz und Züge fahren nicht immer alle Bahnhaltdepunkte an</p> <p>Extrakosten für Fahrradmitnahme im ÖPNV und teurer Nachtbus</p> <p>Wenig Miteinander der Verkehrsteilnehmer</p>	<p>Fehlende direkte Radverbindung Uni/Fachhochschule zur Innenstadt</p> <p>Problembereich Kesselbrink</p> <p>Schwierige Übergänge über Verkehrsachsen für Rad- und Fußverkehr</p> <p>Konflikte ruhender Verkehr und Radverkehr an mehreren Orten</p> <p>Keine ausreichende Anzahl sicherer überdachter Radstellplätze</p>	<p>Zu wenig Zugang zu Leihsystemen in Wohnquartieren (Fahrräder & Lastenfahrräder, auch Carsharing)</p>	<p>Letzte Meile: (E-)Lastenräder werden noch wenig genutzt</p> <p>Schwerpunkte für Schwerverkehrserzeugung im Stadtgebiet</p> <p>Gute Anbindung an den Schienenverkehr wird wenig genutzt</p> <p>Verkehrsstau vs. Wirtschaftsverkehr (Baustellenmanagement)</p> <p>Parken für Handwerksbetriebe</p>	<p>P+R / B+R noch nicht ausreichend (z.B. kein P+R in Stieghorst, kein P+R mehr in Schildesche, überlastet in Milse, Sieker + Lohmannshof). Viele P+R-Stationen schwierig zu erreichen, da zu weit weg von den Einpendlerstraßen und zu nah am Zentrum.</p> <p>In Randbezirken nur Bus, keine Stadtbahn (z.B. Sennestadt, Hillegossen, Jöllenbeck)</p> <p>Fehlende Tangentialverbindungen</p> <p>Keine durchgängigen Radverbindungen aus Region und Außenbezirken, fehlende Radschnellwege</p> <p>Noch kein ortsungebundenes Carsharing-System</p> <p>Sammeltaxis zu wenig genutzt</p> <p>Bestehende Straßenbauplanungen fördern das Pendeln mit dem Auto (z.B. B61, L712)</p>
---	---	---	---	---	--

Impressum

Erarbeitet von

Rupprecht Consult Forschung und Beratung GmbH
Clever Strasse 13-15,
50668 Köln, Germany

T +49 221 606055-0

info@rupprecht-consult.eu

www.rupprecht-consult.eu

Mai 2018