Anlage 1
zu Drucksachen Nr. 8737/2014-2020

team red | Almstadtstr. 7 | 10119 Berlin | Fon (030) 138 986 – 35 | Fax – 36 | info@team-red.net | www.team-red.net

ABSCHLUSSBERICHT

MACHBARKEITSSTUDIE RADSTATION/ MOBILSTATION AM HAUPTBAHNHOF STADT BIELEFELD

ÜBERREICHT VON

Thomas Möller (Projektleitung)
Dr. Bodo Schwieger (Geschäftsführer)

Berlin, den 28.05.2019
team red Deutschland GmbH – Almstadtstr. 7 – 10119 Berlin
Handelsregister Berlin HRB 121492 B, UStID DE266370371

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG 3

1.1. AUFGABENSTELLUNG 3
1.2. PROJEKTABLAUF 3

2. BESTANDSANALYSE 4

2.1. BESTANDSAUFNAHME FAHRRADABSTELLPLÄTZE 4
2.2. BEFRAGUNG DER NUTZER*INNEN 6

3. BEDARFSERMITTLUNG 7

3.1. QUALITATIVE EINFLUSSFAKTOREN 7
3.2. QUANTITATIVE EINFLUSSFAKTOREN 8
3.3. ERGEBNISSE BESTANDSANALYSE 9
3.4. PROGNOSE FAHRRADPARKEN 10
3.5. ERGEBNIS: PROGNOSE UND BEDARFSERMITTLUNG AM STANDORT 11

4. STANDORTANALYSE 13

5. DIMENSIONIERUNG UND AUSSTATTUNG DER RADSTATION 15

6. REALISIERUNGSSTUFEN 18

7. BETREIBERMODELLE UND FINANZIERUNGSMÖGLICHKEITEN 19

8. WEITERENTWICKLUNG ZUR MOBILSTATION 20

9. KOMMUNIKATIONSKONZEPT 22

9.1. ZIELE UND ZIELGRUPPEN 22
9.2. KERNBOTSCHAFTEN 22
9.3. STRATEGIE 23
9.4. HANDLUNGSOPTIONEN UND VORHANDENE ANSÄTZE 24
9.5. MEDIEN 25
9.6. ZEITSCHIENE 26
9.7. VERANTWORTLICHE UND INTERNE KOMMUNIKATION 26

10. EMPFEHLUNGEN 27

11. ANLAGEN 28

11.1. ANLAGE 1: PENDLERANALYSE 28
11.2. ANLAGE 2: AUSWERTUNG NUTZERBEFRAGUNG 33

1. EINLEITUNG

1.1. AUFGABENSTELLUNG

Zentrales Ziel der Radverkehrsförderung in Bielefeld ist es, den Radverkehrsanteil an allen Wegen von 15 % (nach Haushaltsbefragung 2010) bzw. 18 % (nach Haushaltsbefragung 2017) bis 2020 auf 20 % und bis 2025 auf 25 % zu steigern. Dieses Ziel kann nur durch eine stetige Verbesserung und Erweiterung der Infrastruktur erreicht werden, hierzu zählt insbesondere auch ein hochwertiges Angebot an Abstellanlagen im Umfeld attraktiver Ziele für den Radverkehr und an Verknüpfungspunkten mit weiteren Verkehrsträgern. Hier nimmt der Hauptbahnhof mit der multimodalen Verknüpfung von Bahn, Stadtbahn und Bus mit dem Fahrrad eine Schlüsselposition ein.

Am Hauptbahnhof werden Fahrräder regelmäßig und für längere Zeit abgestellt und sind damit Witterung, Diebstahl und Vandalismus besonders ausgesetzt. Deswegen ist dort eine Radstation mit überdachtem und zugangsgesichertem Parken eine Voraussetzung für die Nutzung hochwertiger Fahrräder und Pedelecs. Mit diesen kann ein großer Einzugsbereich erschlossen werden und die Verkehrssicherheit erhöht sich gegenüber der Nutzung von minderwertigen „Bahnhofsrädern“.

Die Verknüpfung von Fahrrad- und Bahn stellt auf vielen Strecken eine attraktive Alternative zum Autofahren dar. Da es sich hierbei häufig um weite Wege handelt, ist die Wirksamkeit von Radstationen als effektives Mittel zur Reduzierung von Autofahrten und damit für den Klima- und Umweltschutz besonders hoch.

Ein weiteres Ziel für eine Radstation ist in vielen Städten die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Die große Zahl von teilweise ungeordnet abgestellten Fahrrädern senkt die Attraktivität des öffentlichen Raumes. Eine Radstation nimmt sehr viele Fahrräder auf und erhöht damit die Aufenthaltsqualität im Umfeld des Bahnhofs.

Zum Beginn des Projekts für die Machbarkeitsstudie war bereits klar, dass die damals noch bestehende Radstation in kurzer Zeit abgerissen werden würde. Daher war es auch Teil der Aufgabenstellung, die Entwicklung einer Interimslösung zu unterstützen.

1.2. PROJEKTABLAUF

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde im November 2018 eine Nutzerbefragung durchgeführt, die sich vor allem an die bisherigen Nutzerinnen und Nutzer der alten Radstation richtete. Sie wurde jedoch auch für andere Interessierte in Bielefeld geöffnet. An der Befragung haben sich insgesamt 202 Menschen beteiligt. Die Ergebnisse sind in die Machbarkeitsstudie eingeflossen und in der Anlage zusammengefasst.

Neben den Nutzern wurden auch wichtige Akteure einbezogen. An erster Stelle waren dies moBiel als Betreiber, DB Station&Service als Verwalter des Bahnhofsgebäudes sowie die Dienstleister für Fahrradreparatur und Fahrradverleih, mit denen mehrere Beratungen und Gespräche stattgefunden haben.

Durch eine Präsentation der Zwischenergebnisse in der Strategiegruppe Radverkehr am 14.02.2019 mit anschließender Diskussion konnte eine große Zahl weiterer relevanter Akteure aus Politik, Verwaltung und Verbänden eingebunden werden.

2. Bestandsanalyse

2.1. Bestandsaufnahme Fahrradabstellplätze

Am Bielefelder Hauptbahnhof stellte die Radstation mit 340 Fahrradabstellplätzen den größten Anteil der Abstellmöglichkeiten. Die Stellplätze in der Radstation waren überdacht, zugangsgesichert und gebührenpflichtig. Um den Bedarf für eine neue Radstation abschätzen zu können, wurde das Fahrradparken im näheren Bahnhofsumfeld analysiert. Dabei wurden Fahrradabstellanlagen und frei abgestellte Fahrräder in einem Entfernungsbereich bis ca. 75 m vom nächst gelegenen Bahnsteigzugang berücksichtigt, die in Verbindung mit der Nutzung des Bahnhofs stehen. Weitere Entfernungen werden zum Abstellen nur akzeptiert, wenn hochwertige Abstellanlagen mit Überdachung oder Zugangssicherung angeboten werden.

Auf der Stadtseite des Hauptbahnhofes gibt es zusätzlich zur Radstation drei frei zugängliche, nicht überdachte Abstellanlagen mit insgesamt 140 Stellplätzen an 70 Fahrradbügeln im unmittelbaren Umfeld des Haupteingangs. Auf der Rückseite gibt es 70 überdachte sowie 74 nicht überdachte Stellplätze, die frei zugänglich sind und am Bahnsteig gelegen sind. Dazu kommen dort zweimal vier Fahrradboxen. Insgesamt finden sich weitere 32 frei zugängliche und nicht überdachte Fahrradabstellplätze am Parkhaus und vor dem Kino in der Nähe des rückwärtigen Bahnhofsausgangs, die allerdings für andere Nutzungsanlässe (Kino- und Kneipenbesuch) geschaffen wurden.

Standorte

1. Abstellanl. rechts v. Eing.
2. Hauswand rechts v. Eing.
3. Bahnhofsvorplatz
4. Hauswand links v. Eing.
5. Abstellanl. links v. Eing.
6. vor dem Hotel
7. Haltestellenbereich
8. Radstation
9. Rückseite Überdachung
10. Zaun links
11. Zaun rechts
12. Bügel vor Parkhaus
13. Fahrradboxen
14. Kino

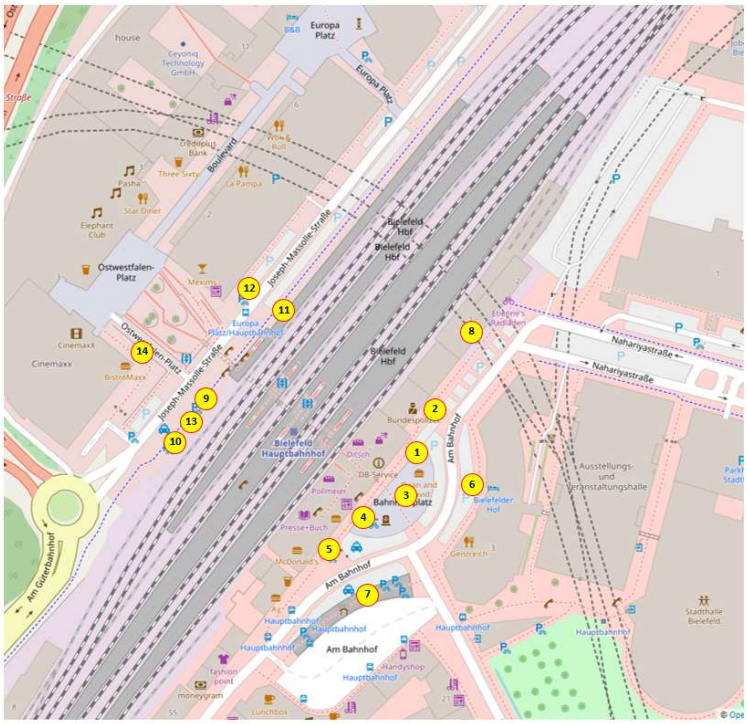


Abbildung 1: Standorte von Fahrradabstellanlagen und frei geparkten Fahrrädern im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofs

Zählt man diese Abstellplätze zusammen, kommt man auf insgesamt 664 Stellplätze, davon 348 zugangsgesichert und 316 frei zugänglich. Auf der Stadtseite stehen 140 frei zugänglich und 340 zugangsgesicherte Abstellplätze zur Verfügung. Auf der Rückseite sind es 176 frei zugängliche und acht zugangsgesicherte in Fahrradboxen.

Die Zahl der korrekt bzw. irregulär abgestellten Fahrräder wurde im Rahmen einer Zählung am 26.09.2018 gegen 9 Uhr bei günstiger Witterung (mittlere Temperatur, leicht bewölkt) festgestellt. Die Ergebnisse sind in Tabelle 1 dargestellt und die Auslastung in Abbildung 2 veranschaulicht. Obwohl diese Zählung nur eine Momentaufnahme darstellt und aufgrund der Uhrzeit vor allem die Fahrräder von Auspendlern abgestellt waren, lassen sich einige Ergebnisse zusammenfassen, die für die Bedarfsermittlung relevant sind:

- 58 % der Fahrräder waren auf der Stadtseite abgestellt, 42 % auf der Rückseite.
- 77 % der Fahrräder waren in frei zugänglichen Abstellanlagen oder wild abgestellt, 23 % zugangsgesichert.
- Die Auslastung der offenen Abstellanlage rechts (nordöstlich) vom Haupteingang war mit 150 % am höchsten, die der überdachten Abstellanlage auf der Rückseite mit 149 % am zweithöchsten.

Bei den Fahrradbügeln auf der Rückseite des Bahnhofs zeigt sich an der Auslastung, dass jeder Meter weiter weg vom Eingang, weniger Akzeptanz bei den Radfahrenden findet. Während nah am Bahnsteigzugang viele Fahrräder wild abgestellt werden, sind weiter entfernt noch Fahrradbügel frei.

Nr.	Standort	Anzahl Abstellplätze	Qualität der Abstellplätze	Fahrräder korrekt abgestellt	Fahrräder wild abgestellt	Auslastung
1	Abstellanlage rechts vom Eingang	58	29 Bügel	58	29	150%
2	Hauswand rechts vom Eingang	-			5	
3	Bahnhofsvorplatz	-			4	
4	Abstellanlage links vom Eingang	28	14 Bügel	28		100%
5	Hauswand links vom Eingang	-				
6	vor dem Hotel	-			1	
7	Haltestellenbereich	54	27 Bügel	44	19	117%
8	Radstation	340	Einzelständer überdacht, zugangsgesichert	125	0	37%
9	Überdachung Rückseite	70	35 Bügel überdacht	70	34	149%
10	Zaun links vom Aufgang	-			30	
11	Zaun rechts vom Aufgang	74	37 Bügel	45	21	89%
12	Bügel vor Parkhaus	8	4 Bügel	8	1	113%
13	Fahrradboxen	8	8 Fahrradboxen	0	0	0%
14	Bügel vor Kino	24	12 Bügel	16	4	83%
	Summe	**664**		**394**	**148**	**82%**

TABELLE 1: ERGEBNISSE DER BESTANDSAUFNAHME UND ZÄHLUNG AM 26.09.2018 (8:30 – 9:15 UHR)

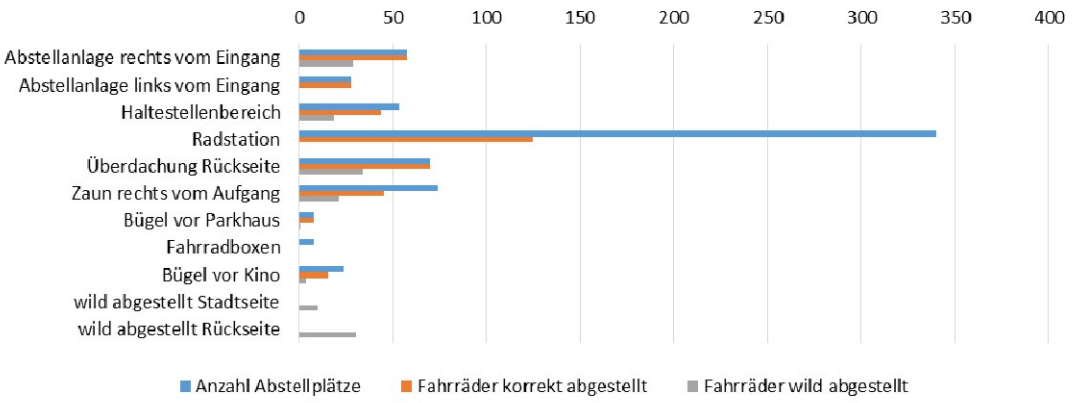


ABBILDUNG 2: KAPAZITÄT UND AUSLASTUNG DER ABSTELLANLAGEN IM UNMITTELBAREN UMFELD DES HAUPTBAHNHOFS

2.2. Befragung der Nutzer*innen

An der Nutzerbefragung haben überwiegend erfahrene Nutzer*innen der bisherigen Radstation teilgenommen. Die Ergebnisse geben Aufschluss über die Nutzeranforderungen und den Bedarf an Angebotsqualität. Folgende Qualitätskriterien wurden als wichtig oder sehr wichtig bewertet:

- Möglichkeit zum Anschließen des Fahrrades (Fahrradbügel): 96 %
- Fahrradparken überdacht: 89 %
- Zugangssicherung der Fahrradstellplätze: 88 %
- Ausreichende Stellplatzfläche (Komfort): 88 %
- Kurzer Weg Bahnsteig – Radstation: 82 %
- Garantie für einen freien Stellplatz: 77 %

Für die Ausgestaltung der neuen Radstation haben die Teilnehmenden folgende Gestaltungsmerkmale als wichtig oder sehr wichtig bewertet:

- Einfaches Zugangssystem: 95 %
- Helligkeit: 91 %
- Schnelligkeit des Bringen und Holen des Fahrrades: 90 %
- Übersichtliche Gestaltung: 89 %
- Freundliche Gestaltung: 76 %

Die Antworten zum bevorzugten Standort sind aufschlussreich für die Standortwahl der Radstation. Folgender Anteil der Befragten sagt zu den jeweiligen Standorten, dass sie diese sofort nutzen würden:

- Bisheriger Standort: 79 %
- Bahnhofsvorplatz: 43 %
- Rückseite, Bahnsteig Höhe CinemaxX-Kino: 34 %
- Ehemaliges Postgebäude: 25 %
- Rückseite, Bahnsteig Höhe CinemaxX-Kino: 24 %
- Rückseite, Höhe Apcoa-Parkhaus: 21 %

Alle Ergebnisse der Nutzerbefragung sind in der Anlage zusammengefasst.

3. Bedarfsermittlung

Der Bedarf für das sichere Fahrradabstellen am Hauptbahnhof hängt von verschiedenen Faktoren ab. Zunächst muss überhaupt der Bedarf bestehen, die Bahn zu nutzen und die Bahnfahrt am Hauptbahnhof zu beginnen und zu beenden. Zusätzlich muss es einen Grund geben, das Fahrrad als Anschlussverkehrsmittel zu nutzen. Als dritter Faktor kommt die Entscheidung für eine zugangsgesicherte Abstellanlage hinzu.

Zur Bedarfsermittlung wurden zunächst Prognosen für das Fahrradparken am Bahnhof insgesamt erstellt. Grundlage waren verschiedene Analysen.

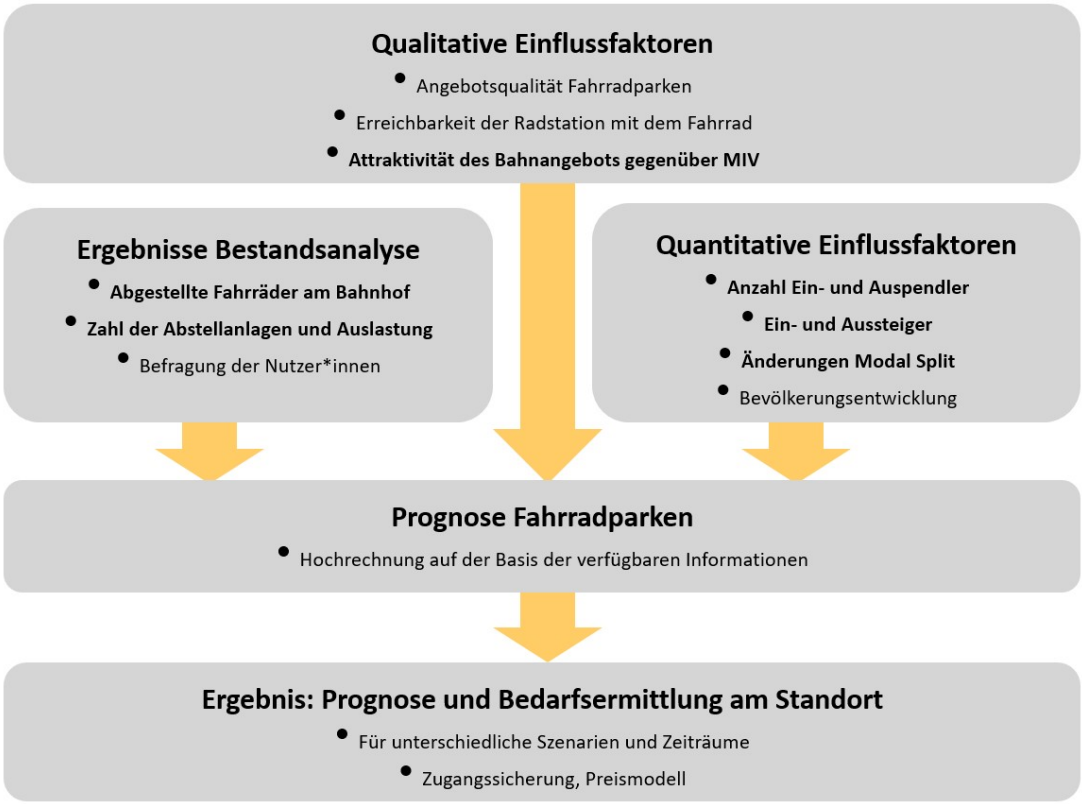


Abbildung 3: Schematische Darstellung der Methode zur Bedarfsermittlung

3.1. Qualitative Einflussfaktoren

Angebotsqualität Fahrradparken

Die Angebotsqualität beim Fahrradparken hat einen wesentlichen Einfluss auf die tatsächliche und die zu erwartende Nutzung. Die Möglichkeit, das Fahrrad mit einem Laufrad und dem Rahmen fest anschließen zu können, wird als Standard angenommen, der am Hauptbahnhof bisher schon umgesetzt wird. Ein Dach als Witterungsschutz ist besonders für die ganzjährige Nutzung wichtig. Die Zugangssicherung der Abstellplätze wird in der Nutzerbefragung als fast gleich wichtig bewertet.

Daneben wurden in der Nutzerbefragung eine ausreichende Stellplatzfläche, ein kurzer Weg Bahnsteig – Radstation und eine Garantie für einen freien Stellplatz als wichtigste Qualitätskriterien genannt. Als Gestaltungsmerkmale sind ein einfaches Zugangssystem, Helligkeit, Schnelligkeit des Bringen und Holen des Fahrrades, übersichtliche und freundliche Gestaltung am wichtigsten.

Bei der Bedarfsermittlung wird davon ausgegangen, dass eine optimale Angebotsqualität in Hinblick auf die Nutzeranforderungen bei der Gestaltung der Radstation hergestellt wird. Die mangelhafte Auslastung der alten Radstation trotz hohem Nachfragedruck ist ein Hinweis darauf, dass die bisherige Angebotsqualität nicht ausreichend war.

Erreichbarkeit der Radstation mit dem Fahrrad

Die Erreichbarkeit der Radstation mit dem Fahrrad spielt für die Akzeptanz und den Bedarf eine große Rolle. Sie muss gut in das Radverkehrsnetz eingebunden und aus allen Richtungen möglichst leicht mit dem Fahrrad zu erreichen sein. Die Trennwirkung der Bahngleise im Stadtgefüge ist durch die Erschließung des Bahnhofes von beiden Seiten reduziert. Dieser Vorteil kann nur ausgenutzt werden, wenn auf beiden Eingangsseiten des Hauptbahnhofs zugangsgesichertes Fahrradparken angeboten wird. In der Standortanalyse ist die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad ein wichtiges Kriterium zur Bewertung der Standorte. Bei der Bedarfsanalyse wird davon ausgegangen, dass die Erreichbarkeit gleich gut bleibt oder durch Ausbau des Radverkehrsnetzes der Stadt noch verbessert wird.

Attraktivität des Bahnangebots gegenüber dem MIV

Die Nutzung einer Radstation hängt zunächst von der Entscheidung ab, die Bahn als Verkehrsmittel für die hauptsächliche Strecke zu nutzen und nicht das Auto. Das Angebot der Bahn im Nah- und Fernverkehr auf verschiedenen Linien mit unterschiedlicher Taktung und Kapazität wird als gegeben angesehen. Für einen deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen müsste voraussichtlich die Beförderungskapazität durch Taktverdichtung oder andere Fahrzeuge erhöht werden.

Die Attraktivität des MIV hängt stark von der Kapazität des Straßennetzes (Staugefahr, Zeitbedarf), den Parkmöglichkeiten und den individuellen Kosten (Treibstoffpreise, Parkgebühren etc.) ab, auf die von unterschiedlichen politischen Ebenen Einfluss genommen werden kann. Die Bedarfsermittlung wurde unter der Prämisse erstellt, dass der MIV nicht stärker gefördert wird als die Bahn bzw. im Rahmen einer Verkehrswende eher weniger attraktiv wird.

3.2. Quantitative Einflussfaktoren

Anzahl Ein- und Auspendler

Pendler sind die wichtigste Zielgruppe für das bewachte Fahrradparken und die regelmäßige Nutzung einer Radstation. Es ist ein wesentliches Ziel, Pendler mit einem attraktiven Angebot zum Umsteigen vom Pkw auf die Kombination von Bahn und Fahrrad zu motivieren. Daher wurde bei der Bedarfsermittlung ein Schwerpunkt auf die Analyse der Pendlerzahlen gelegt.

Die Pendlerzahlen, die von der Agentur für Arbeit für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gemeindescharf zum Stichtag 30.06.2017 vorlagen, wurden daraufhin untersucht, wie viele Pendler jeweils in den Quell- oder Zielgemeinden einen Bahnanschluss haben, von dem aus die Fahrzeit zum Bielefelder Hauptbahnhof maximal 60 Minuten beträgt.

- Von den ca. 66.300 Einpendlern ist dies bei 62 % der Fall.
- Von den ca. 37.500 Auspendlern beträgt der Anteil 67 %.

Je nachdem, ob die Autofahrzeit für die jeweilige Relation geringer oder höher war, wurde ein unterschiedlich hohes Umstiegspotenzial vom MIV zur Bahn angenommen. Für Pendler mit längeren Fahrzeiten wurde angenommen, dass sie nicht täglich sondern wöchentlich pendeln und daher andere Ansprüche stellen. Die detaillierte Analyse findet sich in der Anlage.

Ein- und Aussteiger

Zahlen zur Nutzung der Bahn werden durch regelmäßige Fahrgastzählungen ermittelt. Für den Bielefelder Hauptbahnhof wurde von DB Station & Service eine Zahl von 34.583 Ein- und Aussteiger (täglich) genannt. Dabei ist zu beachten, dass Umsteiger doppelt gezählt werden.

Vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe wurde die Zahl der Ein- und Aussteiger im Nahverkehr am Hauptbahnhof wie folgt angegeben:

Tag	Einsteiger	Aussteiger	Ein- + Aussteiger
Mo-Fr	16.187	15.104	31.291
Samstag	11.422	10.515	21.937
Sonntag	7.707	7.673	15.380

Tabelle 2: Anzahl der Ein – und Aussteiger am Bielefelder Hauptbahnhof im Nahverkehr (Quelle: NWL)

Änderungen Modal Split

Zentrales Ziel der Radverkehrsförderung in Bielefeld ist es, den Radverkehrsanteil an allen Wegen von 15 % (nach Haushaltsbefragung 2010) bis 2020 auf 20 % und bis 2025 auf 25 % zu steigern. 2017 lag der Radverkehrsanteil laut neuester Haushaltsbefragung bei 18 %. Legt man die Zielsetzung und die letzte Erhebung zugrunde, soll der Radverkehrsanteil bis 2025 noch um rund 40 % gesteigert werden. Auch wenn die Verknüpfung von Fahrrad und Bahn anders beeinflusst werden kann als der reine Radverkehrsanteil, bietet dieser Steigerungswert eine gute Orientierung für die Bedarfsermittlung.

Die Bundesregierung hat die Absicht, dass der Radverkehrsanteil am Modal Split (Wege) bis 2030 von derzeit 11 % auf 25 % gesteigert werden soll. Diese Werte, die sich an den Niederlanden orientieren, sind Diskussionsgrundlage im Rahmen der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“ für notwendige Maßnahmen, um die Klimaschutzziele einzuhalten.

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung spielt bei der Bedarfsermittlung keine wesentliche Rolle. Im Verhältnis zu anderen Einflussfaktoren wird die Wirkung auf die Entwicklung des Bedarfs als gering eingeschätzt.

3.3. Ergebnisse Bestandsanalyse

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sind im Kapitel 2 wiedergegeben. An dieser Stelle werden die für die Bedarfsermittlung wichtigen Erkenntnisse kurz zusammengefasst.

Abgestellte Fahrräder am Bahnhof

Etwa 550 Fahrräder waren am Tag der Zählung gegen 9 Uhr am Hauptbahnhof abgestellt. Diese gehören voraussichtlich überwiegend Auspendlern, da zu diesem Zeitpunkt die meisten Einpendler ihr Fahrrad am Bahnhof bereits wieder mitgenommen haben. 23 % der Fahrräder waren zugangsgesichert in der Radstation abgestellt.

Bei einem Verhältnis zwischen Auspendlern und Einpendlern von 54 % zu 46 % (siehe Pendleranalyse) und einer möglichen Überschneidung der Abstellzeiten ergibt sich ein Bedarf von ca. 1.000 Stellplätzen, um ein geordnetes Fahrradparken zu ermöglichen.

Zahl der Abstellanlagen und Auslastung

Vor Abriss der Radstation standen insgesamt 664 offizielle Stellplätze zur Verfügung, davon 340 in der Radstation, acht in Fahrradboxen und 70 überdachte auf der Bahnhofsrückseite. Die Auslastung der zugangsgesicherten Abstellanlagen war am geringsten (Radstation 37 % und Fahrradboxen 0 %). Am höchsten war die Auslastung der Abstellanlagen rechts vom Bahnhofseingang und unter der Überdachung mit jeweils ca. 150 %. Während die zugangsgesicherten Abstellanlagen noch freie Kapazitäten aufweisen, sind die eingangsnahen, frei zugänglichen Abstellanlagen deutlich überbelegt.

Daraus ergibt sich, dass ein hoher Bedarf an frei zugänglichen Abstellanlagen nahe an den Eingängen besteht und zugangsgesicherte Abstellanlagen (insbesondere für Auspendler) nur von relativ geringem Interesse sind. Unter den jetzigen Rahmenbedingungen (Preismodell und Standorte) erscheint daher der Bedarf für zugangsgesicherte Abstellanlagen bei einem Anteil von 20 bis 25 Prozent zu liegen.

Befragung der Nutzer*innen

Die Nutzerbefragung hat ergeben, dass die Möglichkeit zum Anschließen des Fahrrades am wichtigsten ist. Ein Überdachung und Zugangssicherung folgen an zweiter Stelle.

Bei den Gestaltungsmerkmalen wird das einfache Zugangssystem und die Schnelligkeit beim Bringen und Holen als sehr wichtig bewertet. Helligkeit sowie übersichtliche und freundliche Gestaltung werden ebenfalls als sehr wichtig angesehen. Diese Ergebnisse sollten in die Aufgabestellung für einen Architekturentwurf einfließen.

Bei den Nutzerinnen und Nutzern weist der alte Standort die höchste Akzeptanz auf. Der Bahnhofsvorplatz ist der zweitbeliebteste Standort. Der Standort auf der Rückseite am Bahnsteig Höhe CinemaxX-Kino folgt auf Platz drei. Zugangsgesichertes Fahrradparken sollte auf beiden Seiten des Bahnhofs angeboten werden.

3.4. Prognose Fahrradparken

Auf Basis der verfügbaren Informationen wurde eine Prognose für das Fahrradparken am Hauptbahnhof erstellt. Aus der Zählung der abgestellten Fahrräder am Bahnhof und einer Hochrechnung zur Berücksichtigung von Einpendlern, die während der Zählung überwiegend kein Fahrrad abgestellt hatten, ergibt sich ein Bedarf von ca. 1.000 Stellplätzen schon heute, wenn für jedes Fahrrad jederzeit ein Abstellplatz frei sein soll. Auch wenn es keine hundertprozentige Überschneidung des Fahrradparkens von Ein- und Auspendlern gibt, kann ein geordnetes Erscheinungsbild beim Fahrradparken nur durch einen ausreichenden Überhang an Fahrradparkplätzen erreicht werden. Außerdem ist davon auszugehen, dass ein qualitativ gutes Angebot neue Nachfrage schafft.

Eine Hochrechnung auf Grundlage der Ziele zur Steigerung des Radverkehrsanteils in Bielefeld (plus 40 % gegenüber 2017) ergibt einen Stellplatzbedarf von ca. 1.400 Stellplätzen im Jahr 2025. Für die Kombination von Fahrrad und Bahn ist dieses Ziel aber nicht näher spezifiziert.

Die Hochrechnung aus den Pendlerzahlen ergibt einen Bedarf von 1.700 bzw. 3.400 Stellplätzen allein für Pendler*innen. Das würde bedeuten, dass von allen Ein- und Auspendler*innen 1,6 % bzw. 3,3 % die Verknüpfung von Bahn und Fahrrad nutzen. Im Bundesdurchschnitt lag dieser Wert bei der MID 2017 für das Arbeitspendeln bei 2 %.

Zum Vergleich: In den Niederlanden fahren inzwischen 46 % der Bahnreisenden mit dem Fahrrad zum Bahnhof und 14 % vom Bahnhof weiter zu ihrem Zielort. Wäre dieser Anteil in Bielefeld genauso

hoch, würde das schon bei den aktuellen Ein- und Aussteigerzahlen am Hauptbahnhof einen Abstellbedarf für etwa 10.000 Fahrräder bedeuten. Die Stadt Utrecht, die etwa so viele Einwohner wie Bielefeld hat, baut an ihrem Hauptbahnhof eine Radstation mit 12.500 Abstellplätzen.

3.5. Ergebnis: Prognose und Bedarfsermittlung am Standort

Die verschiedenen Hochrechnungen und Vergleiche zeigen, dass der Bedarf praktisch nicht im Voraus berechnet werden kann. Es hängt sehr viel von den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und von politischen Entscheidungen ab.

Auf der Basis der bestehenden Zahlen kann ein Bedarf von insgesamt 1.000 Fahrradstellplätzen bei der heutigen Nachfrage festgehalten werden. Darin ist ein Puffer für ein geordnetes Abstellen auch während der Zeiten, in der sowohl Einpendler als auch Auspendler ihr Fahrrad am Bahnhof abgestellt haben, enthalten. Bei den jetzigen Rahmenbedingungen ist es ausreichend, wenn 250 zugangsgesicherte Abstellplätze angeboten werden. Die alte Radstation hatte 190 zahlende Dauerkunden und zusätzlich Gelegenheitskunden.

Mit 340 zugangsgesicherten Abstellplätzen, die auf drei Standorte verteilt werden, deckt die Übergangslösung den Bedarf in diesem Nachfragesegment bis 2022 voraussichtlich ab. Wenn die Nachfrage schneller steigt, können zusätzliche Sammelschließanlagen auf Parkplätzen errichtet werden. Diese können dann später an andere ÖPNV-Haltestellen versetzt werden. Dies ist auch für die bereits geplanten Sammelschließanlagen vorgesehen.

Für die Zukunft sollte mindestens mit einem Bedarf von 2.000 bis 4.000 Abstellplätzen gerechnet werden. Bei der niedrigeren Zahl wird ein eher konservatives Szenario angenommen, bei dem vor allem durch eine Verbesserung des Angebots für das Fahrradparken zusätzliche Nachfrage zur Verknüpfung von Fahrrad und Bahn entsteht. Wann dieses Szenario eintritt, hängt davon ab, wie attraktiv die neu geschaffenen Angebote sind.

Die höhere Zahl basiert auf dem fortschrittlichen Verkehrswende-Szenario. Dieses geht von einer Verdoppelung der Zahl der Pendler aus, die mit der Bahn fahren, und dass diese wiederum doppelt so häufig Fahrrad und Bahn kombinieren, indem sie am Bielefelder Hauptbahnhof vom Fahrrad auf die Bahn umsteigen oder umgekehrt. Nach diesem Szenario werden über 3.400 Fahrradstellplätze allein für Pendler am Bielefelder Hauptbahnhof benötigt. Dazu wird eine Reserve für weitere Bahnreisende eingeplant, so dass man auf 4.000 Abstellplätze kommt.

Die Verteilung der Stellplätze zwischen Stadtseite und Rückseite des Bahnhofs sollte entsprechend der aktuellen Nutzung etwa im Verhältnis 60 % zu 40 % erfolgen. Während der Übergangszeit mit den Zwischenlösungen und beim weiteren Zubau sollten mindestens jährlich Zählungen der abgestellten Fahrräder durchgeführt werden, um diese Verteilung zu überprüfen.

Der Bedarf für das zugangsgesicherte Fahrradparken lässt sich besonders schwer abschätzen. Dieser hängt sehr stark von der Attraktivität des Angebots und von der Preisgestaltung ab. Unter den jetzigen Bedingungen ist ein Anteil von 20 % bis 25 % zugangsgesicherten Fahrradparkplätzen realistisch. Dem liegt das Preismodell, das in NRW vor über 20 Jahren eingeführt wurde, zugrunde (70 € pro Jahr, 7 € pro Monat, 0,70 € pro Tag).

Im Bike+Ride-Programm der Stadt Hamburg gehen die Planer davon aus, dass der Bedarf für zugangsgesicherte Abstellplätze etwa bei 20 % der Gesamtplätze liegt. Bei einer Radstation mit zusätzlichem Service und hoher Attraktivität kann der Anteil jedoch auch deutlich höher sein.

Auf der anderen Seite steht das Preismodell, wie es in den Niederlanden bei den neuen großen Fahrradstationen angewandt wird (erste 24 Stunden frei, d. h. für Tagespendler kostenlos). Damit

wird gleichzeitig das Ziel verfolgt, das ungeordnete Fahrradparken im öffentlichen Raum im Bahnhofsumfeld ganz zu unterbinden. Bei einem entsprechenden Vorgehen ließe sich der Anteil des zugangsgesicherten Fahrradparkens am Hauptbahnhof in Bielefeld wahrscheinlich deutlich erhöhen. Im Rahmen der Zwischenlösung könnte man entsprechend experimentieren, bis die Kapazitäten erschöpft sind.

In welchem Umfang und in welchem Zeitraum sich die Nachfrage entwickelt, hängt von vielen Faktoren ab, insbesondere von der Attraktivität des Angebots. Eine Verdoppelung der Nachfrage auf 2.000 Stellplätze erscheint bei entsprechendem Angebot schon bis 2025 möglich. Zieht man die Ziele der Bundesregierung für den Radverkehr in Betracht und die Orientierung am Modell der Niederlande ist eine Vervierfachung auf 4.000 Stellplätze im Jahr 2030 durchaus denkbar. Eine entsprechende Entwicklung sollte im Rahmen eines Stadtentwicklungskonzeptes für das Bahnhofsumfeld eingeplant werden.

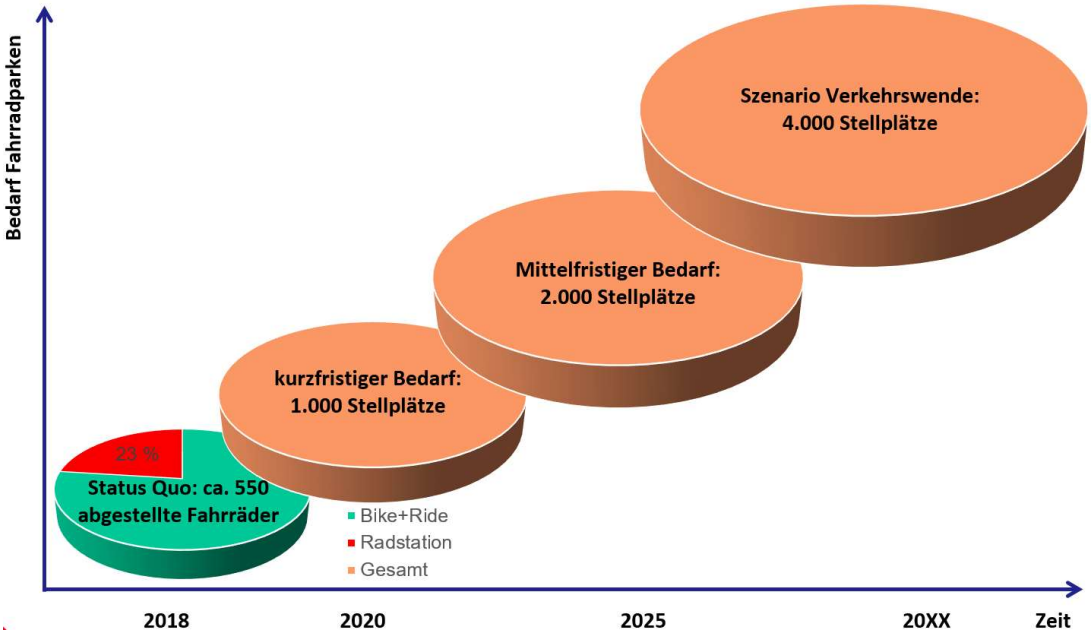


ABBILDUNG 4: ENTWICKLUNG DES BEDARFS AN FAHRRADABSTELLPLÄTZEN

4. STANDORTANALYSE

Die Standortanalyse dient dazu, potenzielle Standorte zu identifizieren und miteinander zu vergleichen. Dazu wurden insgesamt elf Standorte in einer Entfernung von maximal 150 Metern von einem der Eingänge untersucht. Außerhalb dieses Entfernungsbereiches finden selbst überdachte oder zugangsgesicherte Abstellanlagen nach den Erfahrungen in vielen Städte keine Akzeptanz mehr.

Potenzielle Standorte

1. Alter Standort
2. Parkplätze vor der Radstation
3. Postgebäude
4. Nahariyastraße
5. Zugang Stadtbahn
6. Bahnhofsvorplatz ober-/unterirdisch
7. Bushaltebereich
8. Apcoa-Parkhaus
9. Parkplätze vor dem Parkhaus
10. Südl. J.-Massolle-Str.
11. Zentral über Gleisen mit Bahnsteigzugang

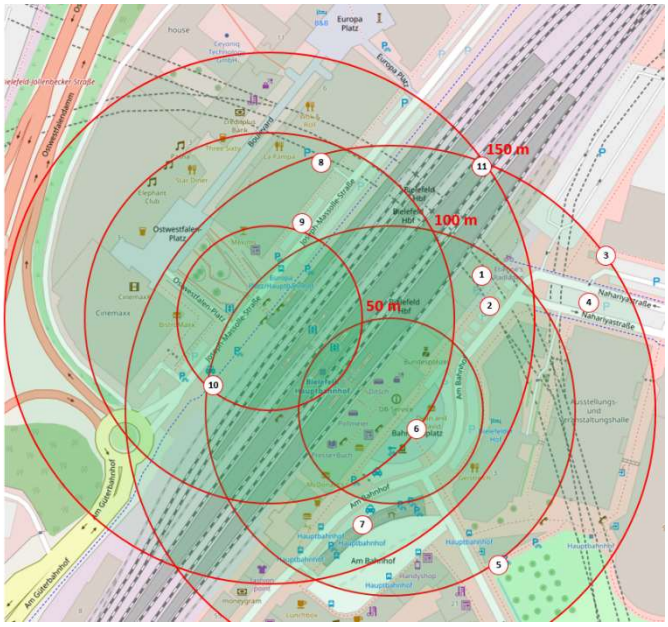


ABBILDUNG 5: POTENZIELLE STANDORTE FÜR EINE RADSTATION UND SATELLITEN - ENTFERNUNG ZU DEN EINGÄNGEN DES HAUPTBAHNHOFS

Folgende Bewertungskriterien und Gewichtungen wurden vorab abgestimmt:

Nr.	Hauptkriterium	Unterkriterium	Gewichtung
			[%]
1	**Erreichbarkeit durch die Nutzer**	Entfernung zum **Radverkehrsnetz**	15
		Lage zu wichtigen **Quellen und Zielen**	10
		Entfernung zum **Bahnhofseingang**	25
2	**Erreichbarkeit der weiteren Verkehrsmittel (SPNV / ÖPNV)**	Distanz zur Stadtbahn	5
		Distanz zu Regionalbushaltest.	5
3	**Einbindung ins Bahnhofsumfeld**	Erkennbarkeit	5
		Auffindbarkeit vom Bahnhofsausgang	15
		Soziale Sicherheit und Sicherheitsgefühl	20
			100
4	**Flächenverfügbarkeit**	Eigentumsverhältnisse und aktuelle Nutzungen	zeitliche Einordnung
5	**Weitere Kriterien**	Stadtentwicklung und Denkmalschutz	Ggf. K.O.-Kriterium

TABELLE 3: BEWERTUNGSKRITERIEN FÜR DIE STANDORTE MIT GEWICHTUNG

Jedes Kriterium wurde je nach Erfüllungsgrad mit 1-4 bewertet. Daraus ergab sich folgendes Gesamtergebnis:

Standorte		Summe Punkte, gewichtet	in Prozent der maximalen Erfüllung	Flächenver-fügbarkeit	Stadtentwicklung und Denkmalschutz
Nr.	Bezeichnung			zeitliche Einordnung	Ggf. K.O.-Kriterium
1	Alte Radstation	2,75	68,8%	**kurzfristig**	
2	Parkplätze vor der Radstation	2,85	71,3%	kurzfristig	?
3	Postgebäude	1,90	47,5%	**kurzfristig**	
4	Nahariyastraße	2,20	55,0%	**kurzfristig**	?
5	Zugang Stadtbahn	2,60	65,0%	mittelfristig	SE-Konzept
6	Bahnhofsvorplatz ober-/unterirdisch	3,70	92,5%	**langfristig**	**SE-Konzept**
7	Bushaltebereich	3,35	83,8%	**mittelfristig**	**SE-Konzept**
8	Apcoa-Parkhaus	2,70	67,5%	langfristig	
9	Parkplätze vor dem Parkhaus	3,10	77,5%	**kurzfristig**	
10	Südl. J.-Massolle-Str.	3,15	78,8%	**kurzfristig**	
11	Zentraler Standort über Gleisen	3,40	85,0%	**sehr langfristig**	**SE-Konzept**

TABELLE 4: ERGEBNIS DER KRITERIENANALYSE FÜR DIE STANDORTE

Am besten schneidet der Bahnhofsvorplatz ab. Allerdings erscheint für diesen Standort eine Umsetzung sehr unwahrscheinlich und höchstens langfristig möglich. Unterirdisch muss die Nutzbarkeit des vorhandenen Bunkers geprüft werden. Oberirdisch ist die städtebauliche Gestaltung zu berücksichtigen.

Ein zentraler Standort über den Gleisen zwischen Nahariyastraße und Europa-Platz mit direkter Anbindung an die Gleise bekommt mit 85 % die zweitbeste Bewertung. Neben der bahntechnischen und finanziellen Realisierbarkeit steht auch dieser Standort unter dem Vorbehalt, dass ein Stadtentwicklungskonzept entsprechende Aussagen treffen müsste, und ist daher eher eine sehr langfristige Option. Dafür könnte gleichzeitig eine attraktive neue Verbindung über die Bahngleise geschaffen werden und eine hohe Kapazität erscheint realisierbar.

Beim Standort mit der drittbesten Bewertung, dem Bushaltebereich, ist eine städtebauliche Verträglichkeit oder sogar ein Gewinn durch eine Neufassung des Platzes eher gegeben. Daher wird dieser Standort als mittelfristig umsetzbar eingeschätzt. Hier wäre unter Umständen über mehrere Geschosse eine hohe Kapazität von mehreren tausend Stellplätzen realisierbar.

Unter den kurzfristig verfügbaren Standorten schneidet in der Bewertung die südliche Joseph-Massolle-Straße am besten ab. Hier könnten auf zwei Ebenen bis zu 500 Stellplätze zusätzlich geschaffen werden. Die beiden Standorte 2 und 9 (vorhandene Parkplätze) sind zwar auch noch relativ gut bewertet. Hier lassen sich aufgrund des geringen Platzes jedoch nur kleine Lösungen realisieren.

Der Standort der alten Radstation ist nach den abgestimmten Kriterien nicht am besten bewertet. In der Befragung der bisherigen Nutzer*innen ist es jedoch der beliebteste Standort. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Fläche und günstiger Platzverhältnisse besteht hier kurzfristig die einzige Möglichkeit, eine Radstation mit Service zu errichten.

Deutlich schlechter bewertet ist der Zugang zur Stadtbahn. Dieser Standort ist zu weit vom Hauptbahnhof entfernt und verliert zusätzlich durch die mangelhafte soziale Sicherheit. Zudem ist unter städtebaulichen Gesichtspunkten zu prüfen, ob dieser Platz umgestaltet werden kann.

5. Dimensionierung und Ausstattung der Radstation

Die Dimensionierung und Ausstattung einer Radstation hängt im Wesentlichen von der Zahl der Fahrradstellplätze ab. Zum anderen bietet eine Radstation neben dem gesicherten Fahrradparken als Kerndienstleistung weiteren Service an. Der ADFC fordert für eine Zertifizierung als „Radstation“ folgende Basisdienstleistungen:

- Sicheres Abstellen von Fahrrädern
- Reparatur und Service für Fahrräder
- Vermietung von Fahrrädern

Diese Dienstleistungen sollten möglichst auch für Pedelecs angeboten werden und entsprechend das Aufladen des Akkus. Lastenräder und andere Sonderfahrräder (z. B. Liegeräder) sollten ebenfalls Platz in einer Radstation finden.

Ergänzend kann eine Radstation viele weitere Dienstleistungen anbieten, die einen möglichst starken Bezug zum Fahrrad haben sollten und Radfahrende als Kunden ansprechen:

- Verkauf von Fahrrädern und E-Bikes
- Verkauf von Fahrradbekleidung und Accessoires
- Schließfächer für Zubehör (Helme, Fahrradtaschen etc.)
- Fahrradboxen
- Informationsstelle für Radtouren in der Umgebung
- Café mit Lounge, auch als Raum für Austausch & Wartezone
- ggf. Standort für Fahrradtaxis, Fahrradkurierdienstleistungen

Der Flächenbedarf ist sehr stark von der Gestaltung der Radstation und von dem Umfang zusätzlicher Dienstleistungen abhängig. Die Grundfläche für das Fahrradparken hängt stark von der Anordnung der Abstellanlagen und der Erschließung ab. Es müssen genügend Bewegungsflächen eingeplant werden. Die Übersichtlichkeit ist entscheidend für das Sicherheitsgefühl in der

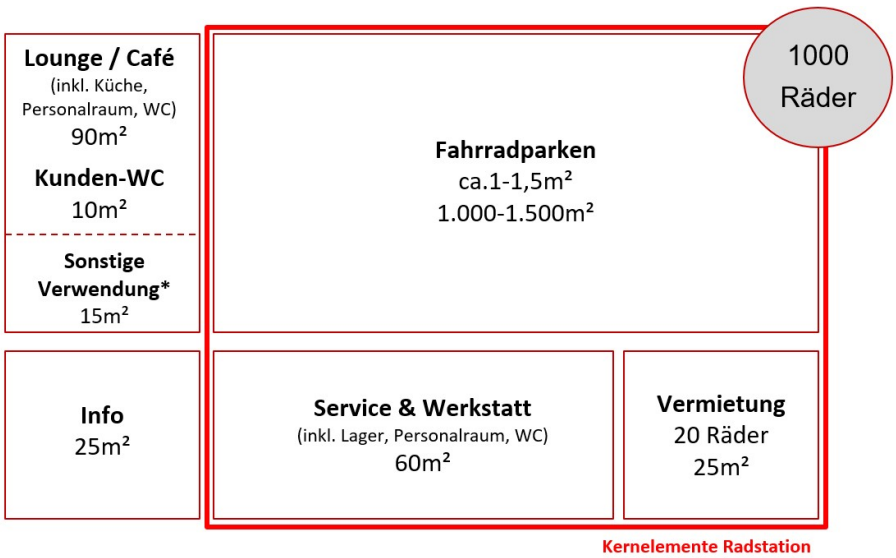


Abbildung 7: Flächenbedarf für die Kern- und Zusatzelemente einer Radstation

Radstation. Für eine Radstation mit 1.000 Stellplätzen wird eine Fläche von 1.100 bis 1.600 Quadratmetern benötigt.

Die zugangsgesicherten Fahrradabstellplätze müssen nicht alle an einem Standort untergebracht werden. Gerade bei einem größeren Bahnhof wie Bielefeld mit mehr als einem Zugang sind Satelliten für das gesicherte Fahrradparken sehr sinnvoll, weil dadurch die Wege teilweise erheblich verkürzt werden und das Angebot attraktiver wird. Satellitenstandorte sind in der Regel den Dauerkund*innen vorbehalten, die keinen Service durch Personal benötigen.

Das zugangsgesicherte Fahrradparken kann in unterschiedlicher Form realisiert werden. Je nach Modell und Erschließung haben Sammelschließanlagen ab einer Zahl von ca. 20 Stellplätzen einen geringeren Flächenverbrauch als Fahrradboxen. Sammelschließanlagen sollten bei einer größeren Stellplatzanzahl durch elektronische Schließsysteme gesichert werden, damit bei Verlust von Schlüsseln nicht das gesamt Schließsystem ausgetauscht werden muss, sondern nur die verlorenen Chipkarten gesperrt werden. Vollautomatisierte Fahrradparkhäuser mit mehreren Lagerebenen (z.B. das Radhaus in Offenburg mit insgesamt 120 Plätzen auf fünf Lagerebenen) benötigen am wenigsten Grundfläche. Hier muss jedoch ausreichend Fläche zum Rangieren und Warten vor den Zugängen eingeplant werden.

Die Nutzerbefragung zeigt, dass die Dienstleistungen jenseits vom zugangsgesicherten Fahrradparken deutlich weniger nachgefragt sind. Hier spielt das Betreibermodell eine wesentlich größere Rolle. Wenn ein wirtschaftlicher Betrieb angestrebt wird, müssen weitere Dienstleistungen, die zur Verbesserung der Einnahmesituation und ggf. zur Beschäftigung des Personals beitragen, angeboten werden. Viele Radstationen verfügen über eine Fachwerkstatt, deren Kundenkreis weit über die parkenden Radfahrenden hinausgeht und für den nötigen Umsatz sorgt.

Priorisierung der Dienstleistungen: Bitte bewerten Sie die Wichtigkeit möglicher Dienstleistungen einer Radstation für Sie persönlich im Zusammenhang mit dem Fahrradparken am Hauptbahnhof:

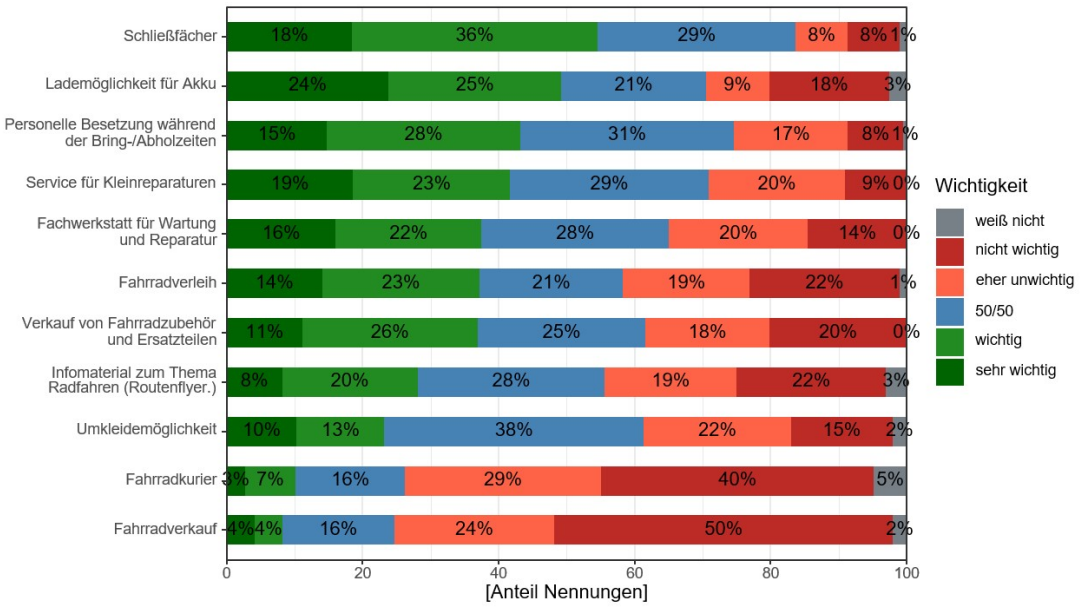


Abbildung 8: Befragungsergebnis zur Priorisierung von zusätzlichen Dienstleistungen

Der Serviceteil einer Radstation, der in der Regel personell besetzt ist, sollte immer an der Einheit mit den meisten Stellplätzen angegliedert sein, um Synergieeffekte für das Sicherheitsgefühl der

Kund*innen zu erreichen. Die Öffnungszeiten des Serviceteils können bei einer Kombination mit einem elektronischen Zugangssystem weitgehend auf normale Geschäftszeiten reduziert werden. Wenigstens an einzelnen Tagen sollte der Serviceteil auch zu den Hauptnutzungszeiten der Pendler*innen geöffnet sein, um eine persönliche Registrierung von neuen Dauerkunden zu erleichtern.

Die Größe des Service-Bereiches muss überschaubar bleiben, damit die Überwachung des Eingangs und des Ladenbereichs im Zweifelsfall durch eine Person, die gleichzeitig noch Fahrräder repariert, erfolgen kann. Andersherum sollen die Kundinnen und Kunden die personelle Besetzung auch wahrnehmen können, damit das Sicherheitsgefühl steigt.

Die Nutzerbefragung hat ergeben, dass neben dem einfachen Zugangssystem und den kurzen Wegen auch Aspekte wie Helligkeit und eine übersichtliche und freundliche Gestaltung der Radstation für die Akzeptanz eine große Rolle spielen. Umgekehrt können durch eine Radstation, die diese Anforderungen nicht erfüllt, wie es bei der alten Radstation in Bielefeld auch der Fall war, keine neuen Kundenkreise erreicht werden. Wenn viele neue Kunden gewonnen werden sollen, die bereit sind vom Auto auf die Kombination von Fahrrad und Bahn umzusteigen, muss die Radstation sowohl von außen als auch innen einladend gestaltet sein.

6. REALISIERUNGSSTUFEN

Die Radstation am Hauptbahnhof soll in mehreren Stufen realisiert werden, um eine Reaktion auf steigende Nachfrage zu ermöglichen.

Da im ersten Schritt die vorhandene Radstation abgerissen werden musste, war eine Interimslösung notwendig, um vorhandenen Kundinnen und Kunden einen adäquaten Ersatz anbieten zu können. Die Interimslösung verteilt sich auf drei Standorte:

- Das alte Postgebäude in der Nahariya-Straße wird so umgebaut, dass hier ca. 200 Abstellplätze sowie die Reparaturwerkstatt mit kleinem Fahrradladen untergebracht werden können.
- Auf dem Parkplatz in der Nahariya-Straße wird zusätzlich eine Sammelschließanlage mit 56 Abstellplätzen errichtet.
- Auf der Rückseite des Bahnhofs werden in der Joseph-Massolle-Straße zwei Sammelschließanlagen mit einer Kapazität von jeweils 46 Plätzen errichtet.

Dadurch können alle 340 Stellplätze, die durch den Abriss der alten Radstation wegfallen, ersetzt werden. Diese Interimslösungen sind auf eine Dauer von mindestens drei Jahren angelegt.

Es wird empfohlen, in diesem Zeitraum am Standort der alten eine neue Radstation mit mindestens 500 Abstellplätzen sowie dem Service-Teil zu planen und zu bauen. Um dem erwarteten steigenden Bedarf gerecht zu werden, sollte zusätzlich eine neue Abstellanlage auf der Rückseite in der Joseph-Massolle-Straße geplant werden. Diese sollte eine Größenordnung von 200 bis 500 Stellplätzen haben, damit auf jeden Fall insgesamt 1.000 Fahrradstellplätze (frei zugängliche und zugangsgesicherte) am Bahnhof bereit stehen.

Die Interimslösung mit zugangsgesicherten Sammelschließanlagen und der provisorischen Radstation im alten Postgebäude sollte genutzt werden, um die Akzeptanz der Standorte auf beiden Seiten des Bahnhofs zu testen und die Nachfrage nach kostenpflichtigen, zugangsgesicherten Abstellplätzen zu ermitteln. Die Nachfrage kann über den Buchungsstand und ggf. zusätzliche Wartelisten leicht ermittelt werden. Mit einer erneuten Befragung oder der testweisen Einführung eines neuen Tarifsystems kann erkundet werden, wie hoch die Zahlungsbereitschaft und die Nachfrage für das zugangsgesicherte Fahrradparken ist. Je nach Ergebnis sollte sowohl die Radstation als auch die neue Abstellanlage auf der Rückseite über frei zugängliche und zugangsgesicherte Abstellplätze verfügen. Es ist zu beachten, dass für zusätzliche frei zugängliche Abstellanlagen auf beiden Seiten des Hauptbahnhofs nur sehr begrenzt Platz vorhanden ist. Wenn nicht auf ein attraktives Preismodell nach dem Vorbild der Niederlande umgestellt wird, müssen auf beiden Seiten kostenlose, frei zugängliche Abstellplätze in neuen Gebäuden geschaffen werden.

Langfristig ist ein zusätzlicher Neubau mit erheblich größerer Kapazität (ca. 2.000 bis 3.000 Abstellplätze) und Service-Teil im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung auf dem Bahnhofsvorplatz (Bushaltebereich) oder in einem Gebäude über den Gleisen einzuplanen. Der Zeithorizont für eine solche Erweiterung hängt davon ab, ob und wie intensiv die Verkehrswende von der Stadt Bielefeld bzw. vom Bund oder/und Land vorangetrieben wird.

Unter Gesichtspunkten des Klimaschutzes müsste eine solche Entwicklung bis 2030 stattgefunden haben. Das Klimaschutzgesetz des Bundes, das noch 2019 beschlossen werden soll, wird eventuell entsprechende Vorgaben machen. Eine große Radstation für die Verkehrswende müsste großzügig dimensioniert werden und könnte ggf. übergangsweise noch anderen Nutzungen beherbergen. Der Service-Teil der Radstation würde dann in das neue Gebäude umziehen.

7. Betreibermodelle und Finanzierungsmöglichkeiten

Das Betreibermodell für die bisherige Radstation zeichnet sich besonders dadurch aus, dass moBiel als städtisches Verkehrsunternehmen die Rolle als Betreiber übernimmt und Vertragspartner für die parkenden Kundinnen und Kunden ist. Sie tut dies im Auftrag der Stadt Bielefeld und hatte dazu die Räumlichkeiten von DB Station & Service angemietet. Der zusätzliche Service wurde von Dienstleistern erbracht. Das Fahrradgeschäft „Etiennes Fahrradladen“ hat den Reparaturservice übernommen und die Fahrradkurier GmbH „flott weg“ die Fahrradvermietung. Durch moBiel als Betreiber ist eine enge Verknüpfung der Radstation mit anderen Mobilitätsdienstleistungen gewährleistet.

Eine Optimierung des bisherigen Betreibermodells ist in neuen Räumlichkeiten möglich. Mit einem zuverlässigen und leicht bedienbaren Zugangssystem kann der Betreuungsaufwand deutlich verringert werden. Es ist dann kein Personal mehr speziell für die Überwachung des Zugangs notwendig. Zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls in der Radstation ist eine personelle Besetzung während der Hauptnutzungszeiten dennoch wünschenswert. Es erscheint sinnvoll, Fahrradreparatur und Fahrradvermietung zukünftig von einem Dienstleister anbieten zu lassen, um Synergieeffekte zur Reduzierung des Personalaufwands zu erzeugen.

Alternativ ist auch eine Neuausschreibung für einen Betreiber bzw. einzelne Dienstleister denkbar. Allerdings zeigen Erfahrungen aus anderen Städten, dass es sehr schwierig ist, geeignete Partner und entsprechende Angebote zu bekommen. Es ist von großem Vorteil, dass sich im Rahmen der Radstation in Bielefeld bereits ein Fahrradladen etabliert hat, der den Service für eine Radstation weiterhin übernehmen kann und will. Betreibermodelle, die sich auf Beschäftigungsförderung stützen, sind stark von den häufig wechselnden Förderprogrammen und von der Qualität des verfügbaren Personals abhängig. Sie sind für eine Weiterentwicklung weniger zu empfehlen.

MoBiel als Betreiber bietet auch unter den Gesichtspunkten der Finanzierung und Förderung Vorteile. Als kommunales Verkehrsunternehmen kann es die in der Anlaufphase zu erwartenden Verluste beim Betrieb abpuffern. In anderen Städten findet auch eine Querfinanzierung über die Vermietung von Kfz-Stellplätzen statt (z. B. durch die stadteigene P+R-GmbH in Hamburg).

Für den Bau von Radstationen und Bike+Ride-Anlagen gibt es verschiedene Fördermöglichkeiten:

- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah) RdErl. des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr - III A 2-86.19-4.3 v. 01.12.2014 (MBl. NRW. 2014 S. 818.)
- Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) RdErl. d. Ministeriums für Bauen und Verkehr - II B 1 - W-49-40/1 vom 30.11.2007, zuletzt geändert 06.04.2017
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen (Kommunalrichtlinie) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom 22. Juni 2016 (Bundesanzeiger BAnz AT 04.07.2016 B7)

Im Rahmen der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität wird ein sehr umfangreiches Programm zur Unterstützung von Radstationen diskutiert. Es bleibt abzuwarten, ob dieses im Klimaschutzgesetzt der Bundesregierung fixiert wird.

Durch die Lage im Stadtentwicklungsgebiet können unter Umständen Städtebaufördermittel aktiviert werden.

8. Weiterentwicklung zur Mobilstation

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat in seinem Handbuch Mobilstationen NRW verschiedene Ausstattungsmerkmale für unterschiedliche Kategorien von Mobilstationen definiert. In diesem Sinne ist der gesamte Hauptbahnhof Bielefeld als eine große Mobilstation zu sehen. Es wurde untersucht, welche Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation der Kategorie L vom Hauptbahnhof bereits erfüllt werden:

Verkehrsangebote

- SPNV (Nah- und Fernverkehr)
- Stadtbahn (Haltestelle Hauptbahnhof)
- Bus (Bushaltestellen beiderseits der Gleise)
- Carsharing (Parkhaus Stadthalle, Apcoa-Parkhaus)
- Taxi (Taxistände beiderseits der Gleise)
- Fahrradabstellanlagen (siehe Bestandsanalyse)
- Fahrradverleihstation (Fahrradverleih in der alten Radstation)
- PKW-Stellplätze (Kurzzeitparkplätze, Parkhäuser)

Serviceangebote

- Bäckerei (Bahnhofshalle)
- Gastronomie (Bahnhofshalle, McDonalds)
- Gepäckschließfächer (Bahnhofshalle im UG)
- Servicepunkt (Bahnhofshalle)
- Öffentliche WC-Anlage (Bahnhofshalle im UG)
- W-LAN-Punkt
- Ladestation für E-Pkw (fehlt)
- Ladestation für E-Fahrräder (Schließfächer in der alten Radstation)

Aufenthaltsmöglichkeiten

- Sitzgelegenheiten (Bahnhofshalle)
- Aufenthaltsraum (Bahnhofshalle)

Fast alle Ausstattungsmerkmale sind bereits erfüllt. Allerdings ist der Hauptbahnhof relativ weitläufig und die Angebote teilweise über das Umfeld verstreut (Radstation, CarSharing). Ein einheitliches Design als Mobilstation ist innerhalb des Hauptbahnhofs mit historischem Bahnhofsgebäude und den Gestaltungsvorgaben der Bahn kaum denkbar. Durch neue, auffällige Gebäude für die Radstation bestehen hier mehr Möglichkeiten zur Berücksichtigung von Designvorgaben für Mobilstationen.

Für eine Optimierung im Sinne einer Mobilstation sollte in räumlicher Nähe zur Radstation eine Carsharing-Station geschaffen werden. Dazu sind mindestens zwei Pkw-Stellplätze, die nur für die Carsharing-Fahrzeuge genutzt werden dürfen, notwendig (bei E-Carsharing mit Ladesäule). Sie sollten in Sichtweite eines Bahnhofseinganges und/oder der Radstation angesiedelt werden. Eine

enge Anbindung an die Radstation ist sinnvoll, weil für Kundinnen und Kunden der Radstation, die für ihre regelmäßigen Wege kein Auto brauchen, ein Carsharing-Auto für eine gelegentliche Nutzung eine besonders interessante Option ist.

Zusätzlich zu einer Fahrradvermietung in der Radstation wäre eine frei zugängliche Station mit Mieträdern aus einem gängigen Fahrradverleihsystem (Callabike, Nextbike) anzustreben. Dieses sollte ebenfalls in Sichtweite eines Bahnhofseinganges angeordnet werden.

Die fehlenden Ladestationen für private Elektroautos sollten auf den bisherigen Kfz-Parkplätzen oder in einem anliegenden Parkhaus realisiert werden.

Eine Optimierung des Hauptbahnhofs einschließlich angegliederter Bereiche sollte durch eine bessere Wegweisung innerhalb des Hauptbahnhofs und im Umfeld des Bahnhofs erreicht werden.

Weitere Mobilstationen in einem gesamtstädtischen oder regionalen Netz sind besonders an den zuführenden Linien des SPNV sinnvoll, weil sie das Pendeln von oder zum angeschlossenen und gut vernetzten Hauptbahnhof erleichtern. Eine Radstation als Herz einer Mobilstation am Hauptbahnhof kann als zentrale Schaltstelle für ein kommunales oder regionales Netz fungieren.

9. KOMMUNIKATIONSKONZEPT

Das Kommunikationskonzept soll eine Orientierung und Anleitung bieten, um die Weiterentwicklung der Radstation und deren Nutzung kommunikativ zu fördern.

Kommunikation ist nicht isoliert zu betrachten und muss mit anderen Handlungsfeldern im Einklang stehen. Auch die Radstation selbst hat einen kommunikativen Aspekt: Eine sichere, komfortable und „schicke“ Radstation erleichtert nicht nur die Kombination von Fahrrad und Bahn, sie spricht auch an und motiviert, wohingegen ein schlechtes Angebot eine abschreckende Wirkung hat.

Bei der Kommunikation sollte immer beachtet werden, dass die Radstation und ggf. auch das Bike+Ride-Angebot tatsächlich die kommunizierte Qualität haben und nicht hinter den Erwartungen zurückbleiben.

9.1. ZIELE UND ZIELGRUPPEN

Die Kommunikation lässt sich in externe und interne Kommunikation aufgliedern und verfolgt zwei wesentliche Ziele:

1. Die Radstation soll möglichst intensiv genutzt werden und die Verknüpfung von Bahn und Fahrrad fördern. Es sollen möglichst viele Menschen besonders auf weiten Strecken vom Auto auf die Kombination von Fahrrad und Bahn umsteigen. Das reduziert den MIV insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten und den CO2-Ausstoß im Verkehr.
2. Der Neubau der Radstation und der Zubau von Kapazitäten für Bike+Ride sollen im Konsens und langfristig planbar erfolgen. Die Bahn soll als Partner für ein gemeinsames Vorgehen gewonnen werden.

Die Zielgruppe für das erste Ziel sind an erster Stelle autofahrende Ein- und Auspendler, die durch einen Umstieg auf Bahn und Fahrrad auch persönliche Vorteile haben (z. B. kürzere Fahrzeiten, Bewegung und Erholung während des Arbeitsweges, Einsparung eines Autos, Kosteneinsparung). Diese Zielgruppe ist besonders schwer zu erreichen, weil sie bisher meist weder regelmäßig Bahn noch Fahrrad fährt und für beide Verkehrsmittel und deren Kombination neu gewonnen werden muss. Menschen, die bereits mit der Bahn oder mit dem Fahrrad andere Wege als den Arbeitsweg zurücklegen, müssen jeweils noch für das andere Verkehrsmittel gewonnen werden und für eine Kombination beider auf dem Arbeitsweg. ÖPNV-Kunden, die bisher Bahn und Bus oder Stadtbahn kombinieren, sollen dagegen nicht zum Umstieg auf das Fahrrad gebracht werden.

Zur Zielgruppe für das zweite Ziel gehören alle Akteure, die Einfluss auf die Weiterentwicklung der Radstation nehmen können. Dies sind neben den Betreibern auch Politik, Verwaltung und Verbände, die im Wesentlichen in der Strategiegruppe Radverkehr vertreten sind.

9.2. KERNBOTSCHAFTEN

Eine effiziente Kommunikation sollte sich auf wenige Kernbotschaften konzentrieren.

„Radstation ist besser als Autofahren.“ – Diese Botschaft drückt aus, dass die Radstation die Vorteile der Bahn als öffentliches und des Fahrrades als individuelles Verkehrsmittel für die Nutzerinnen und Nutzer verbindet. Außerdem ist diese Kombination natürlich besser für Umwelt und Klimaschutz.

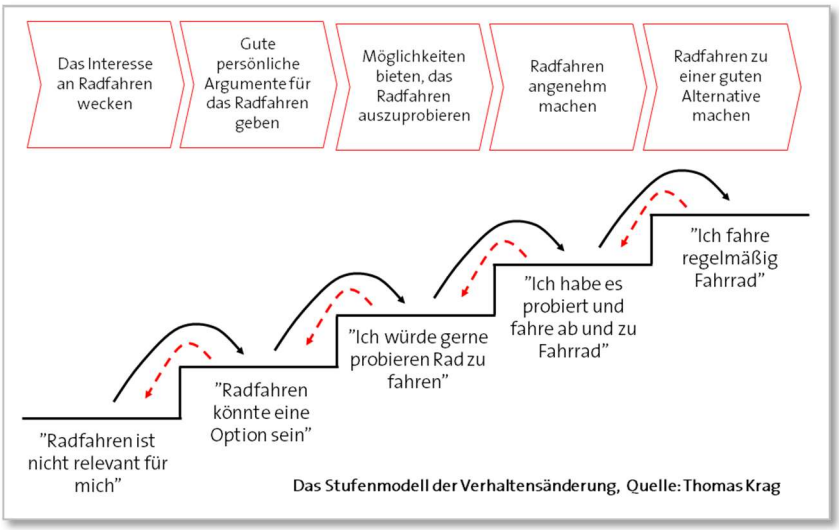
„Radstation wird zu einem Motor der Verkehrswende.“– Diese Botschaft übermittelt die Aussicht, dass die Radstation zu einem wichtigen Element der Verkehrswende wird. Angesichts des großen Potenzials der Verknüpfung von Bahn und Fahrrad, das in den Niederlanden bereits zu sehen ist, ist

dieser Anspruch durchaus berechtigt. Gleichzeitig wird deutlich, dass es sich um einen Prozess handelt, in dem die Radstation selbst beweglich bleiben muss und sich weiterentwickelt.

Durch die Nutzung der Marke Radstation können außerdem die Botschaften, die damit seit Jahren verbunden sind, transportiert werden.

9.3. Strategie

Die externe Kommunikation zur Förderung der Radstationsnutzung sollte strategisch besonders berücksichtigen, dass sich die angestrebte Verhaltensänderung (Umstieg vom Auto auf die Kombination von Fahrrad und Bahn) nicht in einem, sondern in mehreren Schritten vollzieht und mit einer Änderung der Einstellung einhergehen sollte. Dies ist in dem abgebildeten Stufenmodell, das sich auf die Förderung des Radfahrens bezieht, verdeutlicht. Je nachdem, auf welcher Stufe sich die Menschen befinden, sollten sie unterschiedlich angesprochen werden, um sie möglichst auf die nächsthöhere Stufe zu bringen.



Bei Menschen, die nicht mit Bahn und Fahrrad fahren und es für nicht relevant halten, muss erstmal das Interesse am Bahn- und Radfahren und an der Kombination beider Verkehrsmittel geweckt werden. Wer Bahn- und Radfahren sowie die Kombination bereits als Option ansieht, muss gute persönliche Argumente dafür bekommen, es auch umzusetzen. Wenn jemand schon gerne das Bahn- und Radfahren probieren würde, gilt es, Möglichkeiten dafür zu bieten. Für alle, die eine Kombination aus Bahn- und Radfahren bereits probiert haben, müssen beide Verkehrsmittel und die Kombination komfortabel und sicher sein. Wer regelmäßig Fahrrad und Bahn kombiniert, sollte dies als gute Alternative zum Auto empfinden und weiterempfehlen.

Kommunikation ist vor allem bei den ersten Stufen das entscheidende Mittel. Die Vorteile des Radfahrens, des Bahnfahrens und der Kombination aus beidem sollten immer nach vorne gestellt werden.

Strategischer Ansatz	Handlungsoptionen
Das Interesse am Bahn- und Radfahren wecken	• Öffentlichkeitsarbeit pro Bahn und Fahrrad • Kampagne zur Radverkehrsförderung und zur Verknüpfung von Fahrrad und Bahn • Angebot der Radstation bekannt machen

Gute persönliche Argumente für das Bahn- und Radfahren geben	• Individuelle Mobilitätsberatung • Kampagne (Vertiefung)
Möglichkeiten bieten, die Kombination von Bahn und Fahrrad auszuprobieren	• Schnupperangebote • Tag der offenen Tür in der Radstation • Stadtradeln als Probezeit
Kombination von Bahn- und Radfahren angenehm machen	• Radstation attraktiv gestalten • einfaches Zugangssystem • günstiges Preismodell schaffen, Incentives
Bahn- und Radfahren zu einer guten Alternative machen	• Vorteile gegenüber Autoverkehr schaffen (z. B. Autoparken verteuern)

Eine schrittweise Einstellungs- und Verhaltensänderung ist nachhaltiger, führt zu weniger Rückschlägen und bietet die Möglichkeit, auf Veränderungen zu reagieren. Je nach Einstellung und Verhaltensmuster der Zielgruppe muss die Strategie woanders ansetzen und andere Schwerpunkte haben.

Insgesamt sollte die Kommunikation den Menschen in den Mittelpunkt stellen, weniger das Fahrrad, die Bahn oder die Infrastruktur. Die Vorbildwirkung spielt eine wichtige Rolle, da sie eine emotionale Wirkung hat. Wer Kolleginnen und Kollegen bei der Arbeit, den Nachbarn, Verwandten oder Freunden erzählt, wie angenehm die Kombination von Fahrrad und Bahn durch die Radstation ist, wirbt am besten für die Radstation. Deswegen ist eine sehr gute Behandlung der Bestandskunden besonders wichtig.

Die beste Werbung für das Radfahren machen Radfahrende, die entspannt und vorbildlich aussehend, gut sichtbar für Autofahrende in der Stadt unterwegs sind. Vorbildlich aussehend meint, dass sich Autofahrende vorstellen können oder wünschen, in ähnlicher Weise das Fahrrad zu nutzen und gerne „dazu gehören möchten“. In diesem Sinne wirken z.B. Radfahrende im Anzug oder schicker Kleidung für Berufstätige, die sich ähnlich kleiden, positiv. Radfahrende mit Warnweste, Helm und Funktionskleidung vermitteln dagegen die Botschaft, dass Radfahren gefährlich und anstrengend ist. Dies ist auch bei der Bildauswahl für Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen zu beachten.

9.4. Handlungsoptionen und vorhandene Ansätze

Es bieten sich verschiedene Möglichkeiten an, um die Strategie in die Praxis umzusetzen. Eine **Kampagne**, die für das Radfahren, das Bahnfahren und die Kombination von beidem wirbt und die Vorteile herausstellt, könnte von der Stadt, dem Land, dem Bund, der AGFS, dem Verkehrsverbund oder der Bahn ggf. gemeinsam getragen werden. Sie animieren dadurch Pendlerinnen und Pendler zur Kombination von Fahrrad und Bahn auf dem Arbeitsweg. Die Kampagne schafft Aufmerksamkeit für die Radstation und liefert gute persönliche Argumente für die Nutzung des Fahrrades in Kombination mit der Bahn. Für die Entwicklung und Durchführung einer Kampagne wird die Beauftragung einer Agentur empfohlen.

Die jährliche Aktion **STADTRADELN** vom Klima-Bündnis kann als einfache Werbekampagne und auch als Einstiegshilfe genutzt werden. Sie findet in Bielefeld in der Regel vor den Sommerferien statt. Durch den Wettbewerb gibt es einen zusätzlichen Anreiz, das Radfahren auszuprobieren und andere (Verwandte, Freundinnen und Freunde, Nachbarinnen und Nachbarn, Kolleginnen und Kollegen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Mitschülerinnen und Mitschüler etc.) dafür (und als Teammitglieder) zu gewinnen. Durch einen Sonderwettbewerb für Unternehmen können

Pendlerinnen und Pendler als Zielgruppe besonders angesprochen werden. Für Unternehmen bietet sich die Werbung für das Radfahren auch als Teil eines Mobilitätsmanagements an.

Weitere **Einstiegshilfen** bietet die jährliche Kampagne „**Mit dem Rad zur Arbeit**“ von AOK und ADFC, die sich ausdrücklich auch an Pendlerinnen und Pendler richtet, die Fahrrad und Bahn kombinieren. Hier werden Teams innerhalb der Betriebe gebildet, wo die Kommunikation über die besten Pendlerwege und die Kombination von Fahrrad und Bahn stattfinden kann. Das angedachte **Neubürgerpaket** für Bielefeld sollte unbedingt Informationen und einen Gutschein zur Probenutzung der Radstation beinhalten.

Ein jährliches **Event** zum Beginn der Fahrradsaison könnte an der Radstation stattfinden oder Veranstaltungen im Rahmen des Stadtradelns (Auftakt, Halbzeit, Abschluss, Preisverleihung).

Um für die Radstation intensiv und effektiv zu werben, sollte jede geeignete Gelegenheit genutzt werden, um positive Entwicklungen und Angebote bekannt zu machen. Jeder Fortschritt sollte mit **Öffentlichkeitsarbeit** intensiv begleitet und öffentlich vermarktet. Das fängt mit der Machbarkeitsstudie und der Nutzerbefragung an, geht mit dem ersten Spatenstich und Baustellenbesichtigungen weiter und endet frühestens mit einer öffentlichkeitswirksamen Eröffnung. Gerade die Interimslösungen bieten hier sehr viele Möglichkeiten.

Es können gezielt regelmäßige **Anlässe für positive Öffentlichkeitsarbeit** zum Thema Radstation geschaffen oder gefunden werden, z. B. die Begrüßung des x100sten Kunden, preisliche Sonderaktionen, bauliche Verbesserungen. Dazu werden Medienvertreterinnen und Medienvertreter eingeladen und mit Informationen versorgt.

Weitere Elemente der Öffentlichkeitsarbeit sind Informationen auf der **Webseite** der Stadt und von moBiel und als Inhalt in einem Infobrief zu Fahrradthemen. Die Webseite muss regelmäßig aktualisiert werden und die Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung widerspiegeln, um positiv wirksam zu sein.

Für die Radstation sollte auch in einem eigenen **Faltblatt** geworben werden, das in Fahrradläden, in Unternehmen, bei Veranstaltungen, in Flyer-Verteilnetzen etc. ausgelegt werden kann.

Nicht zuletzt die **Architektur und Gestaltung** der Radstation bzw. von Bike+Ride-Anlagen, die von hochfrequentierten Orten (Bahnhofsvorplatz, Bahnsteige) und auch von Hauptverkehrsstraßen (Ostwestfalendamm) gut sichtbar ist, sollte als Kommunikationsmittel eingesetzt werden.

9.5. Medien

Um die Botschaften und Informationen an die Zielgruppen zu übermitteln stehen verschiedene Medien zur Verfügung:

- Zeitungen/Zeitschriften: Neue Westfälische, Westfalen-Blatt, OWL am Mittwoch/Sonntag, „Bielefeld“, „Bielefelder“, Ultimo,…
- Digital: www.bielefeld.de, www.mobiel.de, Twitter-, Facebook-Kanal der Pressestelle
- Funk und Fernsehen: Radio Bielefeld, WDR, Campusradio, Kanal 21
- Ambient Media: Citylights, Großflächenplakate, Gratispostkarten, Floor Branding, Flyerverteilung
- Sonstiges: Flyer für Freizeitradrouten, Fahrradstadtplan

9.6. Zeitschiene

Die Bewerbung der Radstation sollte immer dann intensiv verfolgt werden, wenn viele freie Plätze vorhanden sind. Durch die Interimslösung in der Post und den Zwischenlösungen durch Sammelschließanlagen auf beiden Seiten des Bahnhofs ist die Zahl der Plätze nach einer kurzen Übergangsphase genauso hoch wie in der alten Radstation, die bisher immer freie Kapazitäten hatte.

Sobald die Auslastung 90 % überschreitet, sollte die externe Kommunikation sich auf die für diesen Zeitpunkt zu planende nächste Ausbaustufe konzentrieren.

Die allgemeine Kommunikationsarbeit für die Radstation sollte sich am jahreszeitlichen Verlauf der Fahrradsaison orientieren:

	Jan	Feb	März	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Stadtradeln												
Kampagne zur Radverkehrsförderung												
Pressearbeit anlassbezogen												
Treffen der Strategiegruppe Radverkehr												

Legende:		Vor- und Nachbereitung		Veranstaltung

9.7. Verantwortliche und interne Kommunikation

Zum Gelingen der Umsetzung müssen Verantwortliche benannt werden. Diese sollten sich miteinander abstimmen und gemeinsam oder arbeitsteilig agieren. Neben den zuständigen Mitarbeiterinnen innerhalb der Verwaltung gehören dazu vor allem der Betreiber und ggf. weitere Akteurinnen und Akteure der Strategiegruppe Radverkehr.

Die Verteilung von Aufgaben und Zuständigkeiten muss klar geregelt und die Zusammenarbeit koordiniert werden. Die Koordination sollte in der Hand einer klar benannten Person liegen, die bei der Stadtverwaltung für die Kommunikation zur Radverkehrsförderung zuständig ist. Öffentlichkeitsarbeit für die Radstation sollte auch Thema bei der Strategiegruppe Radverkehr sein. Dazu sollte die Strategiegruppe eine Unterarbeitsgruppe bilden, die regelmäßig berichtet.

Um die Ziele und Zielgruppen für die interne Kommunikation zu erreichen, sollten moBiel, DB Station&Service, die Dienstleister und die Strategiegruppe Radverkehr möglichst eng eingebunden werden. Ein kurzer Statusbericht zum Entwicklungsstand der Radstation, den Nutzerzahlen und den Werbemaßnahmen sollte bei den Sitzungen der Strategiegruppe kontinuierlich auf der Tagesordnung stehen. Transparenz kann am besten sicherstellen, dass rechtzeitig notwendige Planungen angeschoben oder Anpassungen vorgenommen werden.

10. EMPFEHLUNGEN

1. Die politische Zielsetzung in Bezug auf die Verkehrswende ist zu klären. Dazu gehören Aussagen zur Preisgestaltung für zugangsgesichertes Fahrradparken und zu den dementsprechend zu schaffenden Kapazitäten.
2. Kurzfristig wird der Bau einer modernen, attraktiven Radstation mit mindestens 500 Abstellplätzen und Service-Bereich am alten Standort empfohlen. Dieser Neubau sollte innerhalb von drei Jahren geplant und realisiert werden.
3. Ebenfalls kurzfristig sollte auf der Rückseite des Bahnhofs an der südlichen Joseph-Massolle-Straße eine neue Fahrradabstellanlage mit mindestens 300 zusätzlichen Abstellplätzen geplant und realisiert werden. Die Fahrradabstellplätze sollten teils zugangsgesichert sein und die Nutzung durch ein entsprechendes Preismodell attraktiv sein.
4. Für die Förderung der Verkehrswende im Sinne des Klimaschutzes wird empfohlen, eine große Radstation mit 2.000 bis 3.000 Stellplätzen im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes für das Bahnhofsumfeld einzuplanen. Eine Umsetzung sollte je nach Zielvorgaben und Förderung von Seiten des Bundes bis 2025 oder spätestens 2030 erfolgen.
5. Das bestehende Betreibermodell mit moBiel als Betreiber und einem kompetenten Dienstleister für die Werkstatt sollte beibehalten werden.
6. Es wird empfohlen, deutlich mehr Werbung für die Verknüpfung von Fahrrad und Bahn sowie die Radstation zu machen und für eine bessere Kommunikation der Akteure zu sorgen.

11. ANLAGEN

11.1. ANLAGE 1: PENDLERANALYSE

Anzahl Ein- und Auspendler

Pendler sind die wichtigste Zielgruppe für das bewachte Fahrradparken und die regelmäßige Nutzung einer Radstation. Es ist ein wesentliches Ziel, Pendler mit einem attraktiven Angebot zum Umsteigen vom Pkw auf die Kombination von Bahn und Fahrrad zu motivieren.

Die Statistikstelle der Bundesagentur für Arbeit gibt jährlich aktuelle Pendlerdaten für Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte heraus. Für den letzten Stichtag (30.06.2017) sind darin für Bielefeld insgesamt 66.262 Einpendler mit Beschäftigungsort Bielefeld und 37.546 Auspendler mit Wohnort Bielefeld verzeichnet. Zu den Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten kommen Beamte und Selbständige als Berufspendler sowie Ausbildungspendler, insbesondere Studierende sowie Schülerinnen und Schüler von weiterführenden Schulen und Berufsschulen. Aufgrund der Datenlage wurden bei der Analyse nur die Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten berücksichtigt. Diese machen den weitaus größten Teil der Pendler aus.

Wohn-/Arbeitsort	Einpendler		Auspendler	
	absolut	%	absolut	%
Gesamt	**66.262**		**37.546**	
Andere Bundesländer, Ausl.	**3.865**	5,8%	**3.028**	8,1%
Niedersachsen	4.095	6,2%	2.104	5,6%
Nordrhein-Westfalen	58.302	88,0%	32.414	86,3%
Niedersachsen	4.095		2.104	
Region Hannover	461	0,7%	527	1,4%
Kreis Hameln-Pyrmont	161	0,2%	72	0,2%
Kreis Schaumburg	333	0,5%	69	0,2%
Osnabrück, Stadt	352	0,5%	323	0,9%
Kreis Osnabrück	1.480	2,2%	653	1,7%
Übrige Kreise Niedersachsen	1.308	2,0%	460	1,2%
Nordrhein-Westfalen	58.302		32.414	
Kreis Warendorf	1.147	1,7%	341	0,9%
Kreis Gütersloh	18.643	28,1%	14.231	37,9%
Kreis Herford	11.463	17,3%	5.716	15,2%
Kreis Höxter	435	0,7%	106	0,3%
Kreis Lippe	14.050	21,2%	5.222	13,9%
Kreis Minden-Lübbecke	2.866	4,3%	1.478	3,9%
Kreis Paderborn	3.693	5,6%	1.758	4,7%
Bochum, Stadt	137	0,2%	118	0,3%
Dortmund, Stadt	594	0,9%	339	0,9%
Hagen, Stadt der FernUni.	171	0,3%	30	0,1%
Hamm, Stadt	417	0,6%	119	0,3%
Kreis Soest	628	0,9%	279	0,7%
Kreis Unna	355	0,5%	226	0,6%
Übrige Kreise NRW	3.703	5,6%	2.451	6,5%

TABELLE 5: ÜBERSICHT DER EIN- UND AUSPENDLER IN BIELEFELD

Das Pendlergeschehen in Bielefeld ist geprägt durch die Anziehungskraft der Stadt als Wohn- und Arbeitsort in der Region. Von den Einpendlern kommen die meisten aus den benachbarten Kreisen

Gütersloh (28,1 %), Lippe (21,2 %) und Herford (17,3 %). Auch von den Auspendlern arbeiten die meisten in den Kreisen Gütersloh (37,9 %), Lippe (13,9 %) und Herford (15,2 %).

Potenzial zum Pendeln mit der Bahn

Die Pendlerzahlen wurden gemeindeweise analysiert. Dabei wurde zunächst ermittelt, welche Gemeinden über einen Bahnhaltepunkt verfügen, der in höchstens 60 Minuten von Bielefeld aus erreichbar ist. Dabei ergeben sich folgende Zwischenergebnisse:

- Einpendler insgesamt: 66.262, davon 62 % mit Bahnanschluss < 60 min Fahrzeit
- Auspendler insgesamt: 37.546, davon 67 % mit Bahnanschluss < 60 min Fahrzeit

Für die Gemeinden mit einem Bahnanschluss < 60 Minuten Fahrzeit vom Bielefelder Hauptbahnhof wurden neben der Bahnfahrzeit auch die Autofahrzeit ermittelt und miteinander ins Verhältnis gesetzt, um die Attraktivität der Bahnverbindung und das Nutzungspotenzial für die Bahn abschätzen zu können. Start- und Zielort für die Berechnung ist jeweils ein zentraler Punkt in der Gemeinde bzw. der Bielefelder Hauptbahnhof. Da dies nicht den tatsächlichen Start- und Zielorten für Pendler mit dem Auto entspricht, müssen entsprechende Abschläge berücksichtigt werden. Die Lage und Verkehrsanbindung des Wohn- und Arbeitsortes innerhalb der Stadt spielen eine große Rolle, die jedoch nur mit einer detaillierten Wohnstandortanalyse untersucht werden könnten. Den Fahrzeitvorteilen der Bahn auf einigen Relationen stehen die Vorteile des Autos gegenüber, das nicht an Fahrpläne gebunden ist und im besten Fall vor der Haustür geparkt werden kann.

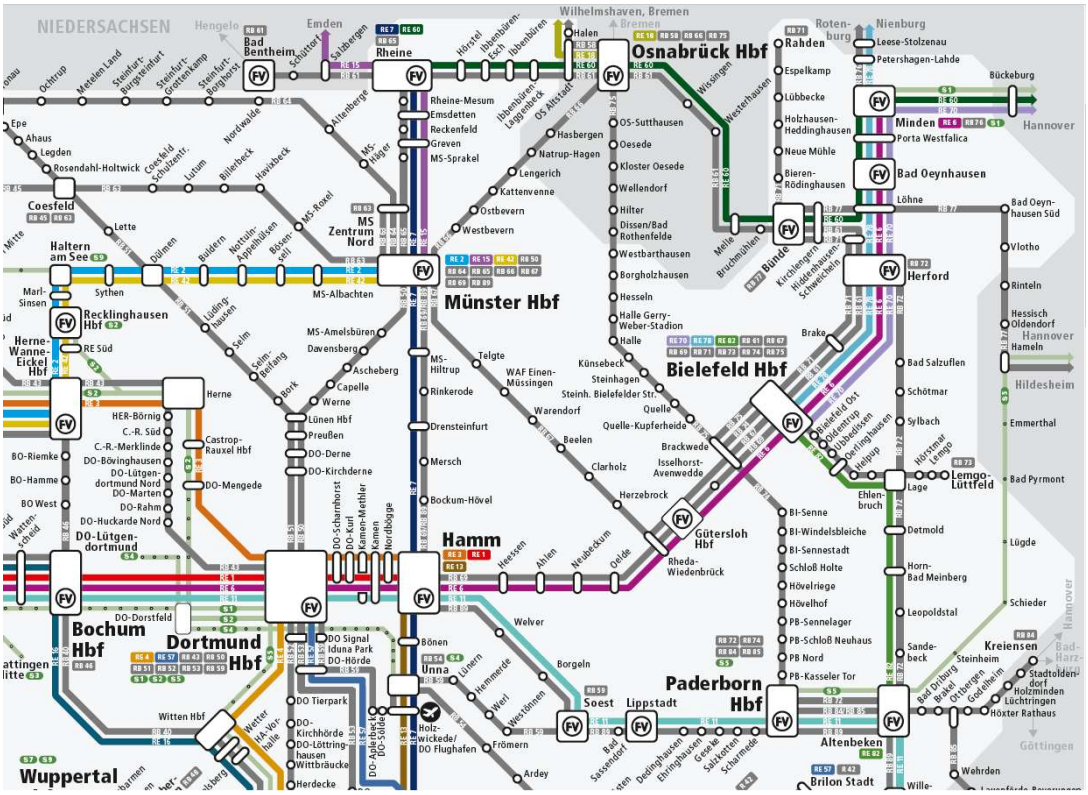


ABBILDUNG 9: AUSSCHNITT AUS DEM NRW REGIONALVERKEHRSPLAN

Um das Potenzial für die Bahnnutzung durch die Pendler aus und nach Bielefeld zu ermitteln, wurden folgende pauschale Annahmen getroffen:

Verhältnis Bahn-/Autofahrzeit	Szenario 1	Szenario 2
Fahrzeit Bahn / Fahrzeit Auto < 1,0	40 %	20 %
Fahrzeit Bahn / Fahrzeit Auto = 1,0 – 1,5	20 %	10 %
Fahrzeit Bahn / Fahrzeit Auto = 1,5 – 2,0	10 %	5 %
Fahrzeit Bahn / Fahrzeit Auto > 2,0	5 %	2,5 %
Gemeinden ohne Bahnhaltepunkt	5 %	2,5 %
Gemeinden in anderen Bundesländern außer NRW und Niedersachsen	40 %	20 %

*Tabelle 6: Abschätzung des Potenzials für die Bahnnutzung unter den Pendler*innen*

Außerdem wird zwischen Tages- und Wochenpendlern unterschieden. Für Pendler, die mehr als 60 Minuten Fahrtzeit für eine Strecke benötigen, wird vereinfacht angenommen, dass sie sich als Wochenpendler jeweils in der Woche an ihrem Arbeitsort aufhalten und am Wochenende in der Regel an ihrem Heimatort. Auf längeren Distanzen bringt die Bahn tendenziell Zeit-, Komfort- und Kostenvorteile gegenüber dem Auto, abhängig von der Strecke und der Bahnanbindung der Orte. Deswegen wird das Potenzial zum Umstieg auf die Bahn in diesem Bereich relativ hoch eingeschätzt und für Pendler in andere Bundesländer mit 40 Prozent im Szenario 1 bzw. 20 Prozent im Szenario 2 ein hoher Wert angesetzt.

Nimmt man diese Annahmen und Abschätzungen als Grundlage für eine Potenzialermittlung, kommt man auf folgende Potenziale für die Bahnnutzung bei Einpendlern und Auspendlern:

Potenzial Bahnfahrende	Szenario 1	Szenario 2
Einpendler	15.400	7.700
Auspendler	9.400	4.700
Pendler Gesamt	**24.800**	**12.400**

Tabelle 7: Zusammenfassung des Potenzials zum Umstieg auf die Bahn

Beim Abgleich der absoluten Zahlen mit den tatsächlichen Ein- und Aussteigerzahlen wird deutlich, dass das Szenario 2 deutlich näher am Status Quo liegt. Um das Szenario 1 zu erreichen, müssten etwa doppelt so viele Menschen die Bahn nutzen, als dies bisher der Fall ist. Daher wird dieses Szenario als Verkehrswende-Szenario betrachtet.

Potenzial zur Kombination von Bahn und Fahrrad beim Pendeln

Aktuell liegt der Anteil der kombinierten Nutzung von Fahrrad und ÖV (Bahn + ÖSPV) in Deutschland bei 5 % (laut MID 2017), in den Niederlanden bereits bei 45 % (nur Bahn). Diese Differenz zeigt das enorme Potenzial durch die Verknüpfung von Fahrrad und Bahn, das in Deutschland und auch in Bielefeld noch zu heben ist.

Das Potenzial für die Nutzung des Fahrrades als Anschlussverkehrsmittel zur Bahn in Bielefeld hängt zum einen von der Attraktivität der Alternativen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern ab. Zum anderen spielen individuelle Faktoren eine Rolle wie z.B. Verfügbarkeit eines (Zweit-)Fahrrades, Abstellmöglichkeit des Fahrrades am Quell- oder Zielort in Bielefeld, individuelle Witterungssensibilität, betriebliche Bekleidungsnormen, Menge des Gepäcks etc. Auch der

Gesamtwegeaufwand einschließlich der Strecke vom Wohnort zum Ausgangsbahnhof bzw. ab Zielbahnhof zur Arbeitsstätte kann die Verkehrsmittelwahl innerhalb der Wegekette beeinflussen. Wer schon einen weiten Weg mit dem Fahrrad zum Ausgangsbahnhof zurückgelegt hat, nimmt das Fahrrad unter Umständen entweder in der Bahn mit oder wählt dann in Bielefeld ein bequemeres Verkehrsmittel. Aufgrund dieser Faktoren wird das Potenzial für die Nutzung des Fahrrades als Anschlussverkehrsmittel zwischen fünf und 40 Prozent eingeschätzt. Folgende Annahmen werden getroffen:

- Beim Auspendeln ergibt sich generell ein höheres Nutzungspotenzial für das Fahrrad, weil das Fahrrad dann am Heimatort zur Verfügung steht. Für alle Einpendler gilt, dass ihnen ein Fahrrad, das sie in einer Radstation in Bielefeld stationieren, um es für den Nachtransport zu nutzen, am Heimatort nicht mehr zur Verfügung steht. Sie benötigen daher ein Zweitrad, wodurch diese Kombination für viele nicht in Frage kommt. Andererseits ist für ein verkehrssicheres Fahrrad, das regelmäßig über Nacht oder über das Wochenende am Bahnhof stehen gelassen wird, eine sichere und witterungsgeschützte Unterbringung besonders wichtig.
- Das höchste Potenzial wird bei Pendlern aus den Kreisfreien Städten Hannover, Osnabrück, Bochum, Dortmund, Hagen und Hamm angenommen, da diese Städte ein gutes ÖPNV-Angebot haben und in weniger als einer Stunde und mit erheblichem Zeitvorteil gegenüber dem Auto erreicht werden können.
- Das geringste Potenzial wird bei Pendlern aus oder zu Orten eingeschätzt, die weiter von Bahnlinien entfernt liegen.
- Da das Wochenpendeln mit der Mitnahme von mehr Gepäck verbunden ist, wird das Potenzial zur Nutzung des Fahrrades hier als halb so hoch gegenüber dem Tagespendeln angenommen.

Eine detaillierte Darstellung dieser Potenzialanalyse anhand der beschriebenen Annahmen und Abschätzungen findet sich in Form von Tabellen zu Ein- und Auspendlern am Ende der Anlage. In der Zusammenfassung ergibt sich insgesamt ein Potenzial für die Nutzung des Fahrrades in Bielefeld in Kombination mit dem Pendeln per Bahn von oder nach Bielefeld in einer Höhe von ca. 3.400 Pendlern in Szenario 1 und ca. 1.700 Pendlern in Szenario 2.

Szenario 1			
Potenzial Rad	Einpendler	Auspendler	Summe
Tagespendler	1.360	1.649	3.009
Wochenpendler	207	170	377
Summe	1.567	1.819	3.386
Szenario 2			
Potenzial Rad	Einpendler	Auspendler	Summe
Tagespendler	683	824	1.507
Wochenpendler	103	84	187
Summe	786	908	1.694

TABELLE 8: ZUSAMMENFASSUNG DES POTENZIALS FÜR BIKE&RIDE

Im ungünstigsten Fall überschneidet sich der Stellplatzbedarf aller Pendlerformen zu 100 %. Dies kann vor allem am Montagvormittag und am Freitagnachmittag passieren (siehe Tabelle).

Tag	Montag				Dienstag				Mittwoch				Donnerst.				Freitag				Samstag				Sonntag			
Uhrzeit	Ein		Aus		Ein		Aus		Ein		Aus		Ein		Aus		Ein		Aus		Ein		Aus		Ein		Aus	
0:00 - 5:00																												
5:00 - 6:00			x	x			x				x				x				x									
6:00 - 7:00	x		x	x	x		x		x		x		x		x		x		x									
7:00 - 8:00	x		x	x	x		x		x		x		x		x		x		x									
8:00 - 9:00	x	x	x		x		x		x		x		x		x		x		x									
9:00 - 10:00	x	x			x				x				x				x											
10:00 - 11:00																												
11:00 - 12:00																												
12:00 - 13:00																	x	x										
13:00 - 14:00																	x	x										
14:00 - 15:00																	x	x	x									
15:00 - 16:00	x				x				x				x				x	x	x									x
16:00 - 17:00	x		x		x		x		x		x		x		x		x	x	x									x
17:00 - 18:00	x		x		x		x		x		x		x		x		x		x									x
18:00 - 19:00			x				x				x				x				x	x								x
19:00 - 20:00																				x								x
20:00 - 24:00																				x								

x Einstell- / Entnahmezeit

Eingestellte Räder von Tagespendlern

Eingestellte Räder von Wochenpendler

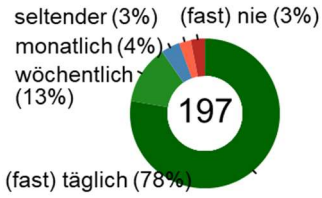
Tabelle 9: Nutzungs- und Einstellzeiten einer Radstation am Hauptbahnhof

11.2. ANLAGE 2: AUSWERTUNG NUTZERBEFRAGUNG

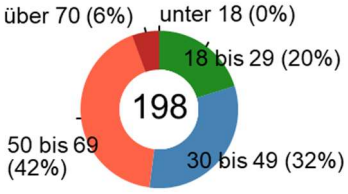
Die Nutzerbefragung wurde im Zeitraum vom 08.11. bis 09.12.2018 durchgeführt. MoBiel hat dazu alle Bestandskunden angeschrieben und zur Teilnahme an der Befragung aufgefordert. Die Onlinebefragung war außerdem öffentlich für alle zugänglich. Insgesamt haben 202 Personen an der Befragung teilgenommen. Die Ergebnisse sind in den folgenden Grafiken dargestellt.

Angaben zur Person:

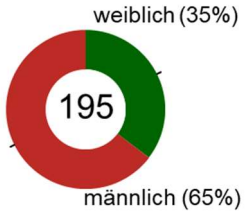
Wie oft fahren Sie mit dem Fahrrad?



Wie alt sind Sie?

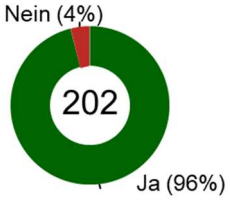


Wie ist ihr Geschlecht?

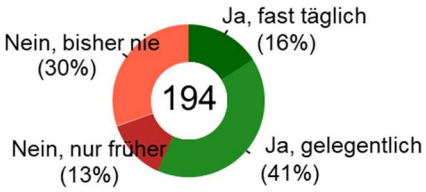


Fragenkomplex 1: Bisherige Nutzung

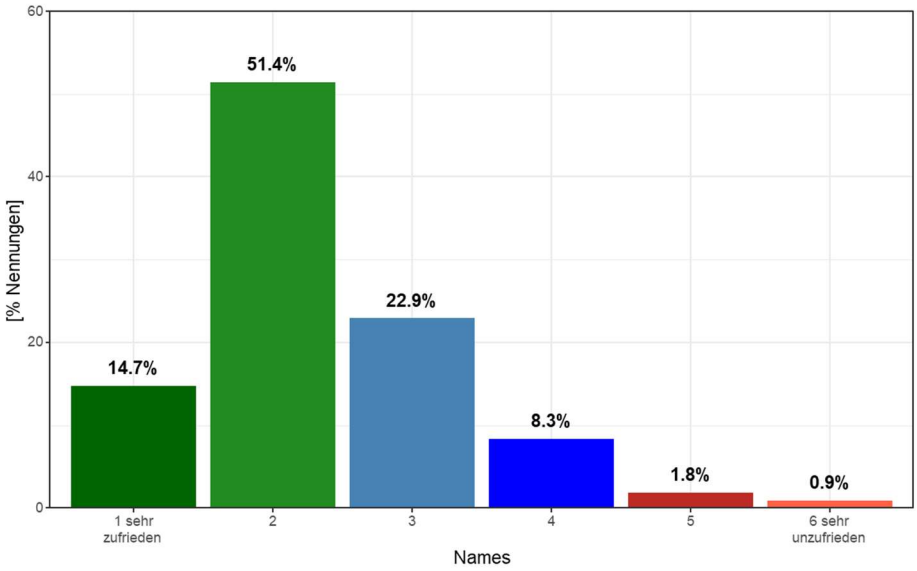
Kennen Sie die Radstation am Hauptbahnhof Bielefeld?



Nutzen Sie die Radstation am Hauptbahnhof Bielefeld zum Fahrradparken?

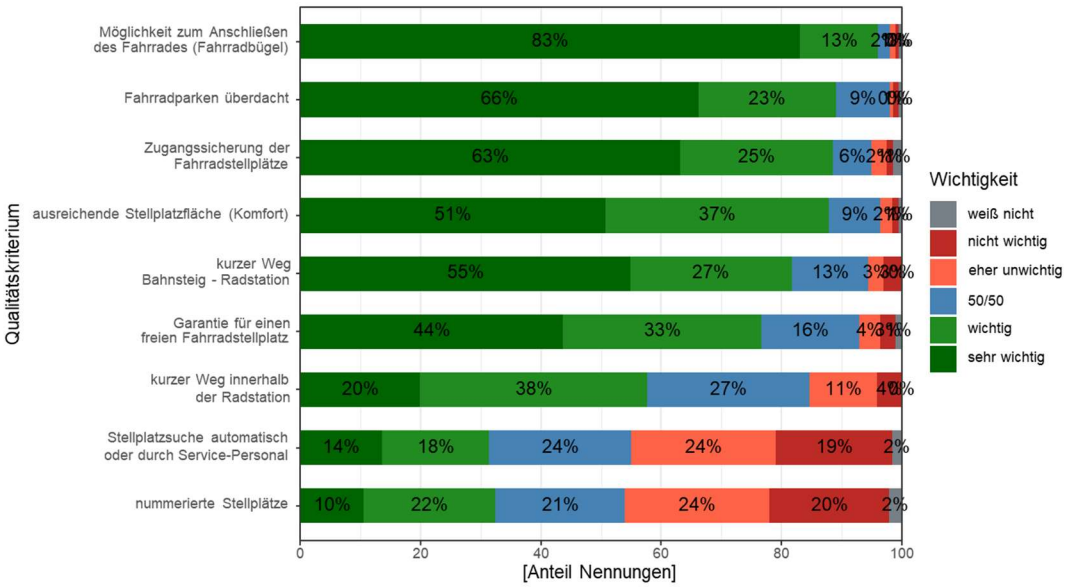


Wie zufrieden sind Sie mit der Radstation insgesamt?



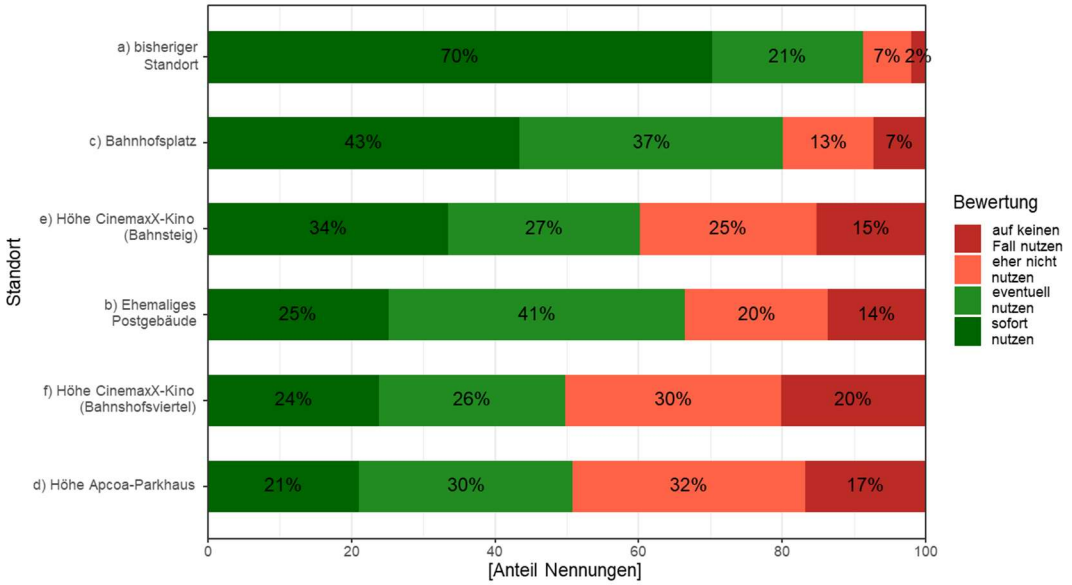
Frage 2: Bevorzugter Standort

Für den Neubau der Radstation am Hauptbahnhof werden neben dem bisherigen Standort weitere Standorte untersucht, an denen ggf. zusätzliche zugangsgesicherte Fahrradabstellplätze geschaffen werden könnten. Bitte bewerten Sie die Lage der Standorte für Ihre persönliche Nutzung.



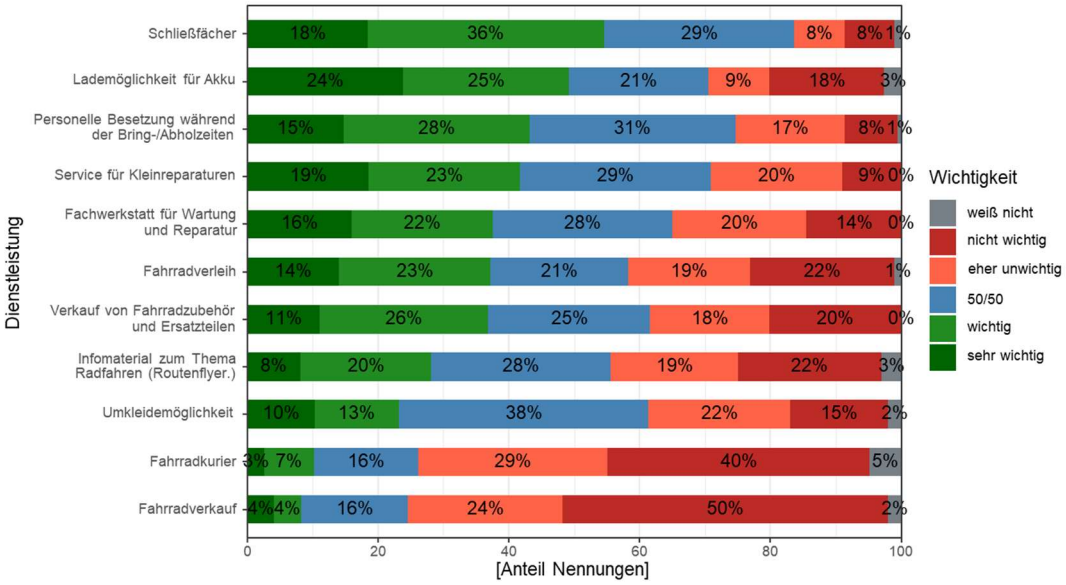
Frage 3: Qualitätskriterien für das Fahrradparken

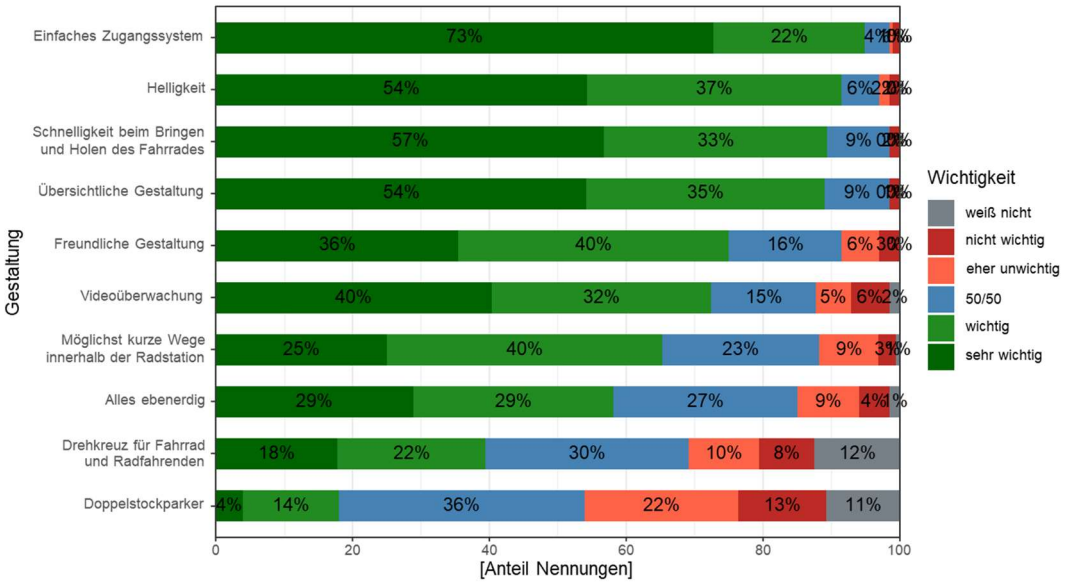
Bitte bewerten Sie die Wichtigkeit folgender Qualitätskriterien für Sie persönlich beim Fahrradparken am Hauptbahnhof:



Frage 4: Priorisierung der Dienstleistungen

Bitte bewerten Sie die Wichtigkeit möglicher Dienstleistungen einer Radstation für Sie persönlich im Zusammenhang mit dem Fahrradparken am Hauptbahnhof:



Frage 5: Ausgestaltung der neuen Radstation

Bitte bewerten Sie die Wichtigkeit verschiedener Gestaltungsmerkmale einer Radstation für Sie persönlich im Zusammenhang mit dem Fahrradparken am Hauptbahnhof: