

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Brackwede	09.03.2023	öffentlich
Bezirksvertretung Dornberg	09.03.2023	öffentlich
Bezirksvertretung Heepen	09.03.2023	öffentlich
Bezirksvertretung Jöllenbeck	09.03.2023	öffentlich
Bezirksvertretung Senne	09.03.2023	öffentlich
Bezirksvertretung Gadderbaum	16.03.2023	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	16.03.2023	öffentlich
Bezirksvertretung Schildesche	16.03.2023	öffentlich
Bezirksvertretung Sennestadt	16.03.2023	öffentlich
Bezirksvertretung Stieghorst	16.03.2023	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	21.03.2023	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030
hier: Darstellung des Umsetzungskonzeptes zur Realisierung der
Mobilitätsstationen**

Betroffene Produktgruppe

11.12.03

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Rat der Stadt Bielefeld, 18.06.2020, TOP 40, DS 10675/2014-2020

Stadtentwicklungsausschuss, 22.06.2021, TOP 9, DS 1782/2020-2025

Sachverhalt:

Gemäß Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 22.06.2021 wird hiermit die Vorlage DS 5458/2020-2025 einschließlich Anlage 1 in alle Bezirksvertretungen sowie in den Stadtentwicklungsausschuss zur Kenntnisnahme gegeben.

Unter Mobilitätsstationen werden intermodale Verknüpfungspunkte von mindestens zwei Verkehrsmitteln (u.a. ÖPNV, Fahrrad, Sharing-Angebote) verstanden. Ziel ist es, an diesen Stationen verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote so zusammenzufassen, dass sie den Bürger:innen gebündelt und nutzerfreundlich zur Verfügung gestellt werden können. So

werden mit Mobilitätsstationen alternative Angebote zur Nutzung des eigenen PKW geschaffen und die Intermodalität gefördert. Sie sind demnach ein wichtiger Baustein zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden im Bielefelder Stadtgebiet insgesamt 38 Standorte unterschiedlicher Größe für Mobilitätsstationen identifiziert, für die ein besonders großes verkehrliches Verknüpfungspotenzial gesehen wird (vgl. Anlage 1). Darüber hinaus wird die Errichtung weiterer Mobilitätsstationen angestrebt (u.a. bei der Ausweisung neuer Wohngebiete).

Abhängig von der räumlichen Lage und der zu erwartenden Nachfrage wurden die Mobilitätsstationen hinsichtlich der Ausstattung in vier Kategorien unterteilt: S, M, L und XL. Die Kategorien unterscheiden sich hinsichtlich der Art und Anzahl der zu verknüpfenden Verkehrsträger wie folgt:

	Variante S	Variante M	Variante L	Variante XL
Aspekt	Ausprägung	Ausprägung	Ausprägung	Ausprägung
Informationsstele	ja	ja	ja	ja
Carsharing	(1 Fahrzeug)	3 Fahrzeuge	5 Fahrzeuge (unterschiedliche Fahrzeugtypen)	5 Fahrzeuge (unterschiedliche Fahrzeugtypen)
Fahrradabstellanlagen	2 Stellplätze	4 Stellplätze	ja	ja
Abstellfläche Tretroller	ja	ja	ja	ja
Bikesharing "Siggi"	ja	ja	ja	ja
Haltestelle		ÖPNV	SPNV/ÖPNV	SPNV/ÖPNV
DFI		ja	ja	ja
E-Tretroller		ja	ja	ja
E-Roller "Alma"			ja	ja
Zugangsgesichertes Fahrradparken			Fahrradboxen	mindestens Sammelschließ- anlage
Luftpumpe, Fahrradschlauchautomat		ja	ja	ja
Wetterschutzter Aufenthaltsbereich			ja	ja
Kiosk, Bäcker etc.			ja	ja
Paketstation			ja	ja
Schließfächer			ja	ja
WC				ja
Geldautomat				ja
Taxi			(x)	ja

DFI -> Dynamische Fahrgastinformation

Abbildung 1: Mögliche Abstufung der Ausstattung der Stationsgrößen.

Bei der Gestaltung und Ausstattung der Mobilitätsstationen liegt jeweils der vom Land Nordrhein-Westfalen veröffentlichte Leitfaden zur Gestaltung von Mobilitätsstationen zu Grunde. Ziel des Leitfadens ist es, ein landesweit einheitliches Erscheinungsbild der Mobilitätsstationen zu etablieren, welches zu einer positiven und NRW-weit einheitlichen Nutzendenerfahrung beitragen soll. Auch die Verwendung der Marke „mobil.nrw“ ist in dem Leitfaden vorgesehen. Da die Einhaltung der Vorgaben des Gestaltungsleitfadens für eine Förderung der Mobilitätsstationen über die Förderrichtlinie „Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement des Verkehrsministeriums NRW“ verbindlich ist, findet er bei der Errichtung von Mobilitätsstationen in Bielefeld stets Anwendung.

Mit Beschluss des Rates der Stadt Bielefeld vom 23.09.2021 (vgl. Drucksachenummer 1988/2020-2025) wurde im Februar 2022 im Amt für Verkehr (660.21) die vom Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) finanzierte „Fachstelle Mobilstationen“ eingerichtet. Ziel der Fachstelle ist es, die Errichtung von Mobilitätsstationen in der Region Ostwestfalen-Lippe an

zentraler Stelle zu bündeln und zu koordinieren und so ein regionsweit einheitliches, abgestimmtes Vorgehen zu erreichen. Somit fungiert die Fachstelle auch als zentrale regionale Anlauf- und Beratungsstelle für umliegende Kommunen und als Interessensvertretung gegenüber dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, dem NWL sowie dem Land NRW.

Insbesondere an Standorten mit guter oder sehr guter Anbindung an den ÖPNV wird bei der Errichtung von Mobilitätsstationen eine Verknüpfung mit dem Aus- oder Neubau von Park&Ride-Parkplätzen angestrebt. Dies trifft vor allem auf Standorte an Bahnhöfen sowie auf Endhaltestellen der Stadtbahnen zu.

Bezüglich der Priorisierung der Umsetzung der Mobilitätsstationen wurde sich aus Gründen der Kosteneffizienz sowie zur Schaffung planerischer Synergieeffekte dazu entschlossen, die ersten Mobilitätsstationen im Kontext zu ohnehin anstehenden planerischen Prozessen in der Stadt Bielefeld zu errichten:

- Mobilitätsstation Niederwall (Größe L, zwischen Jahnplatz und Rathaus), i.R. der Errichtung des Fahrradparkhauses am Niederwall (vgl. DS 3303/2020-2025)
- Mobilitätsstation Brackwede Kirche (Größe M), i.R. der Umgestaltung der Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraße (vgl. DS 4908/2020-2025)
- Mobilitätsstation Hassebrock (Größe M), i.R. der anstehenden Maßnahmen aus dem Umsetzungskonzept Radverkehr (vgl. DS 0697/2020-2025)

Darüber hinaus ist kurzfristig die Errichtung von Mobilitätsstationen an folgenden Standorten vorgesehen:

- Brackwede Bahnhof (Größe L)
- Brake Bahnhof (Größe L)

Vor der Errichtung der jeweiligen Mobilitätsstationen werden die Planungen, inkl. Standorten und Ausstattungen, den betroffenen politischen Gremien zur Beratung und zum Beschluss vorgelegt.

Beigeordneter

Adamski

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.