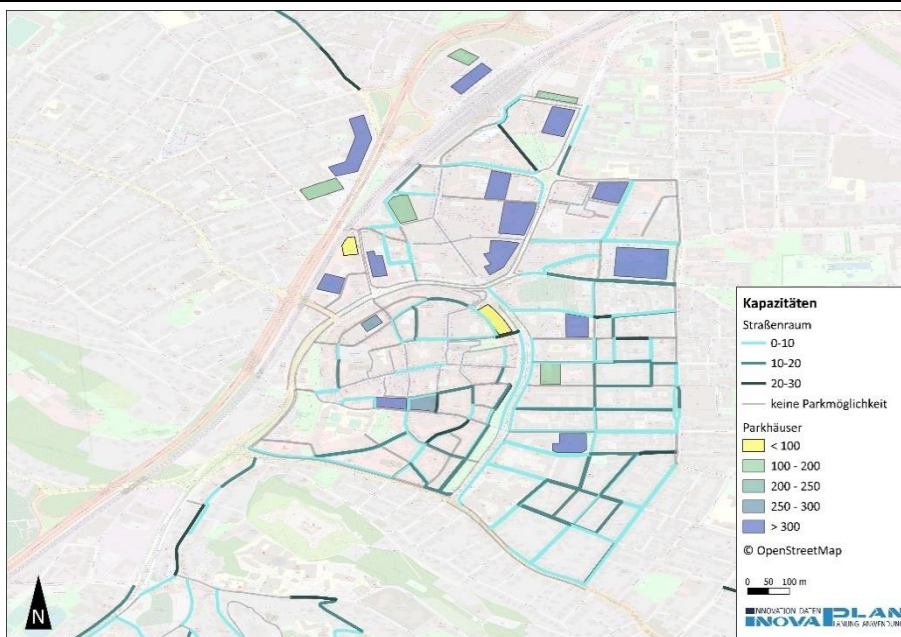
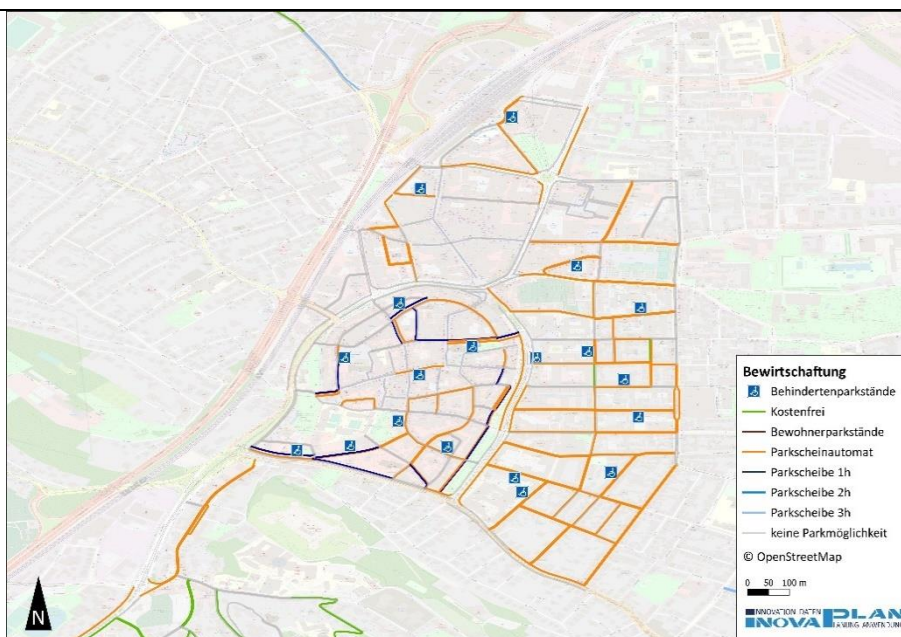


Anhang

Anhangsverzeichnis

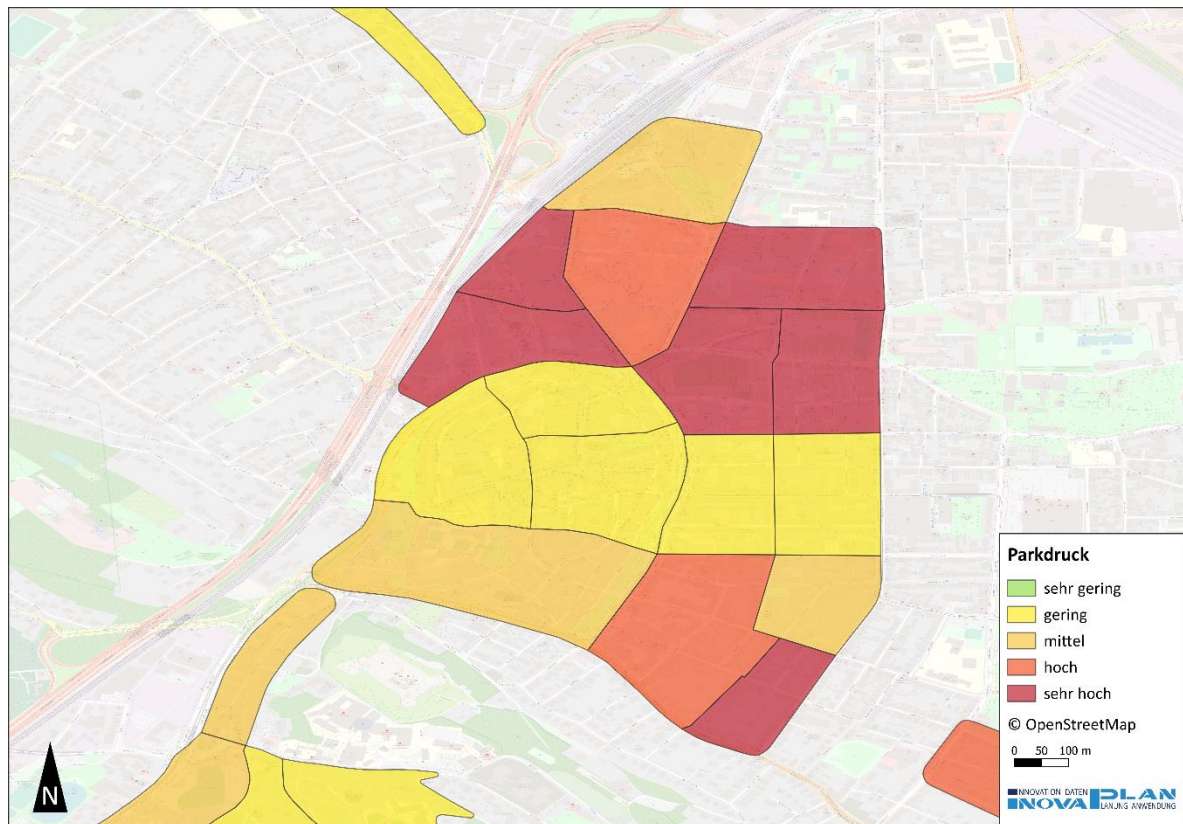
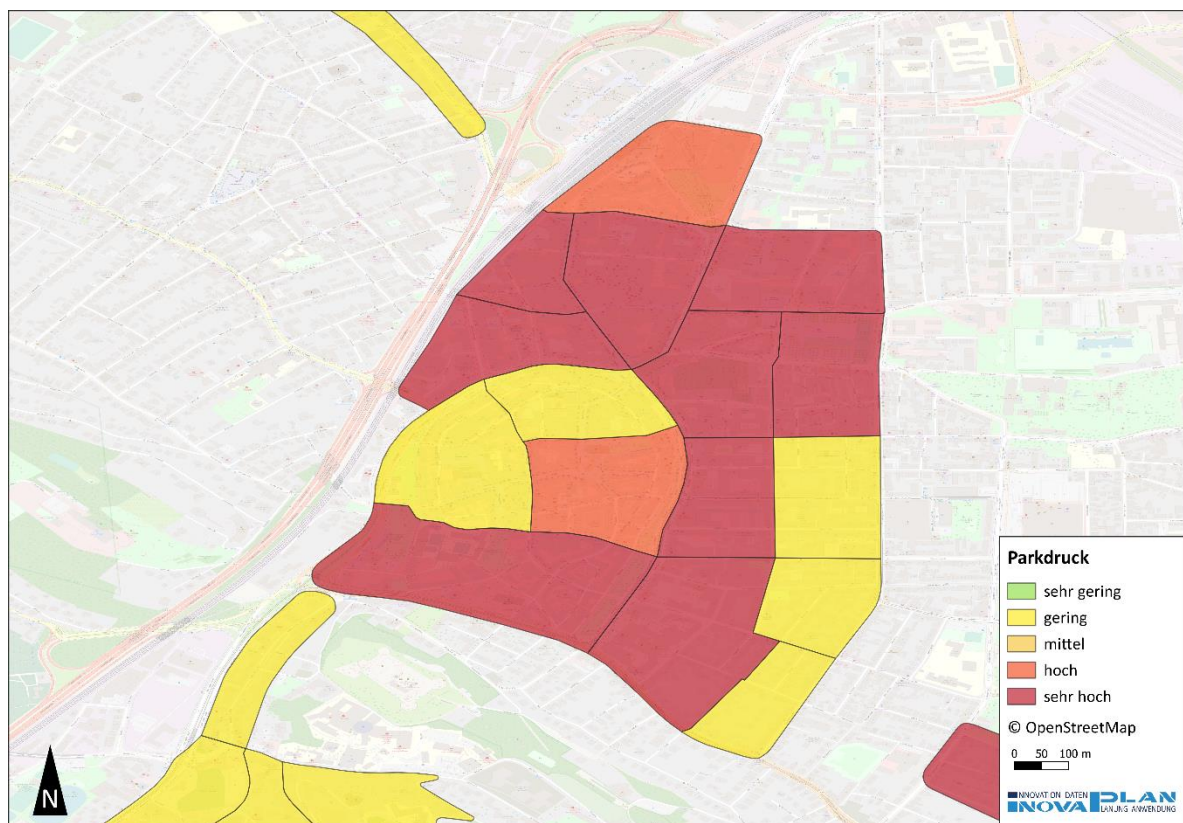
Anhang 1 – Steckbriefe ruhender Verkehr.....	2
Anhang 2 – Steckbriefe fließender Verkehr.....	63
Anhang 3 – Steckbriefe Handlungsfelder & Maßnahmen.....	103

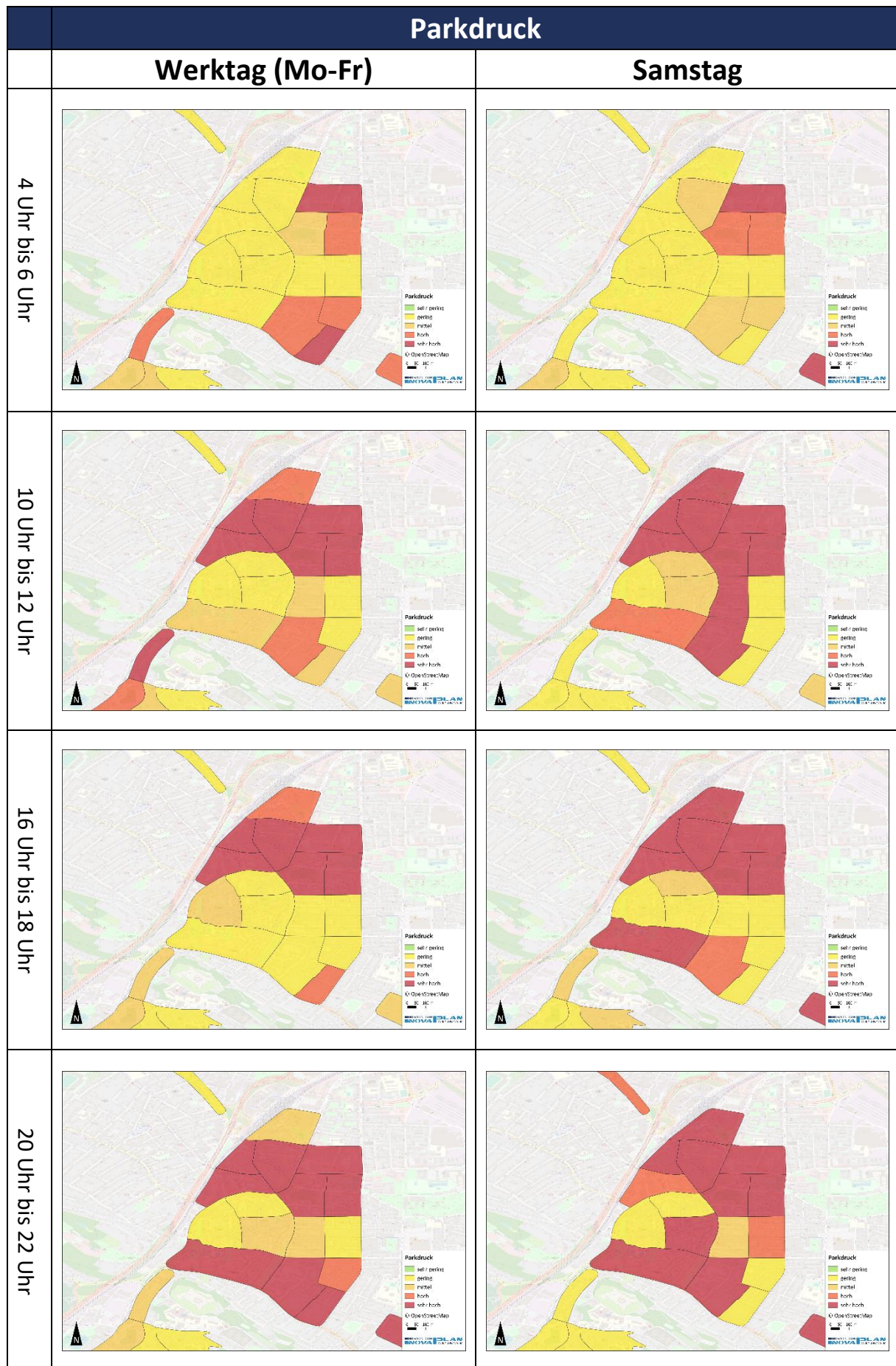
Stadtbezirk: Mitte



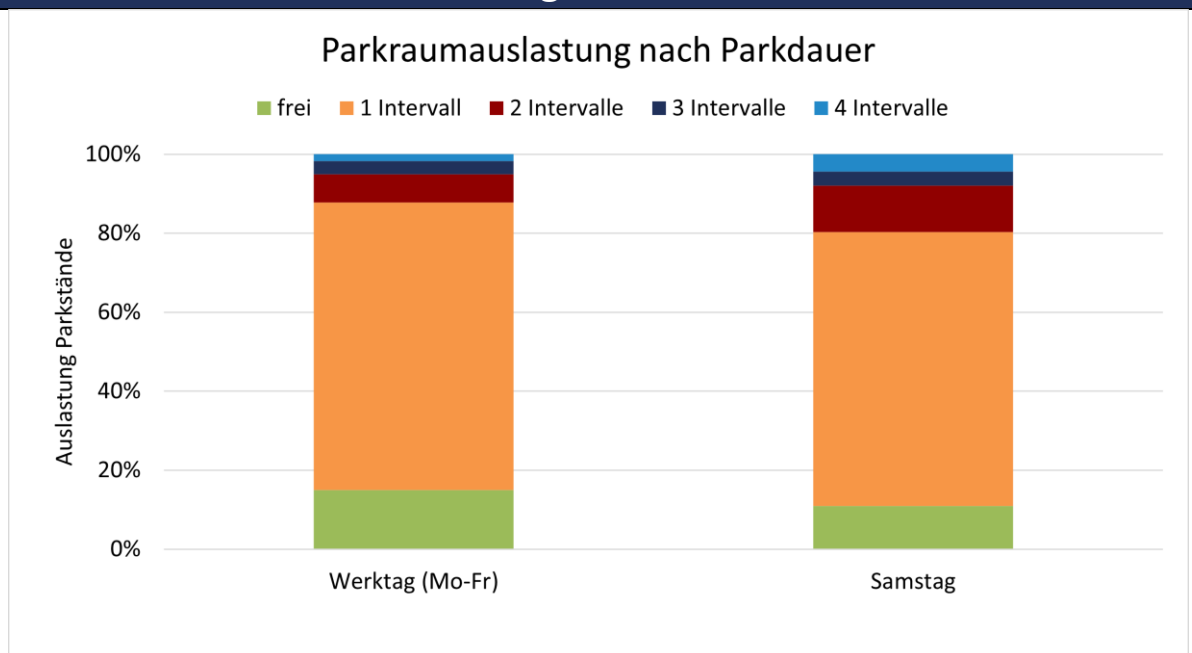
Kennzahlen

Länge erhobene Strecke	43 km
Erhobene Parkstände	1.767
Anzahl unbewirtschafteter Parkstände	17
Anzahl bewirtschaftete Parkstände	1.750
Anzahl Parkstände mit Beschränkung Parkdauer	0
Anzahl Behindertenparkstände	37
Anzahl Parkstände Bewohnerparken	141
Anzahl Parkstände mit Parkscheinautomat	1.572

Parkdruck - Übersicht**Ø Werktag (Mo-Fr)****Ø Samstag**

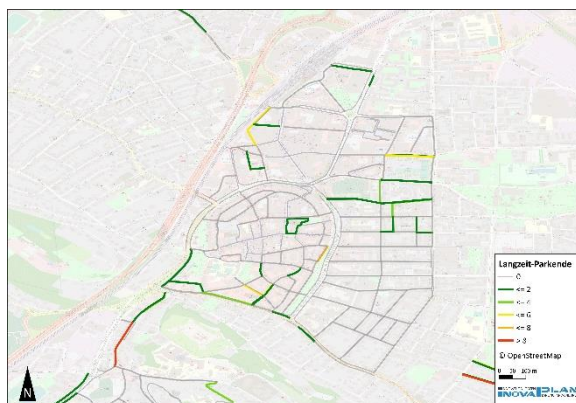


Verteilung der Parkdauer

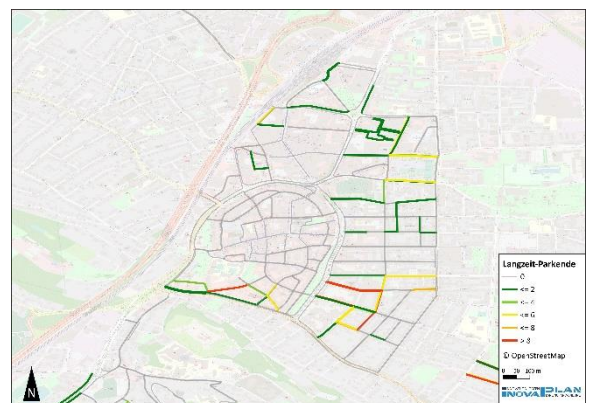


Langzeit-Parkende (LZP)

Werktag (Mo-Fr)



Samstag



Auslastung durch LZP – Werktag (Mo-Fr)

2 %

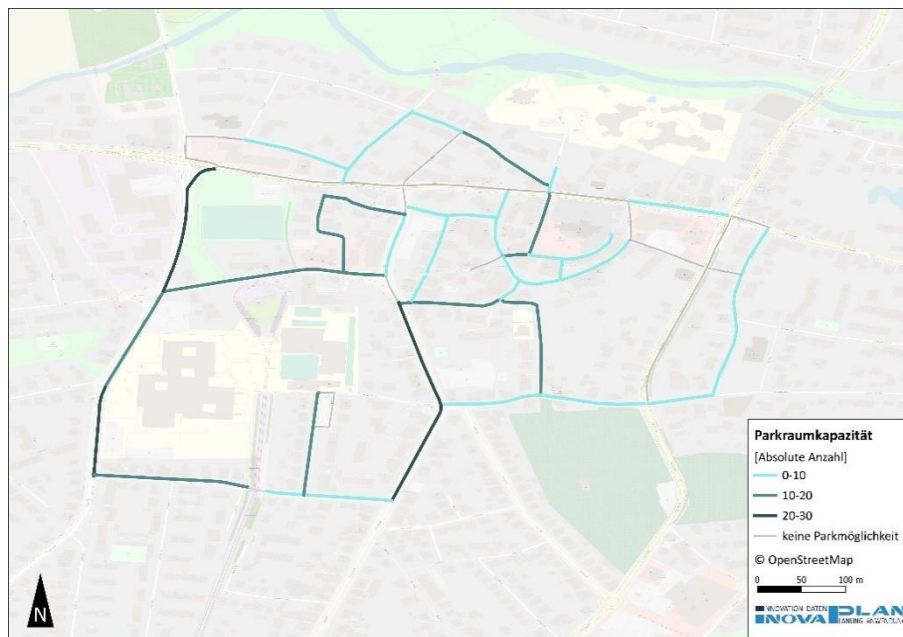
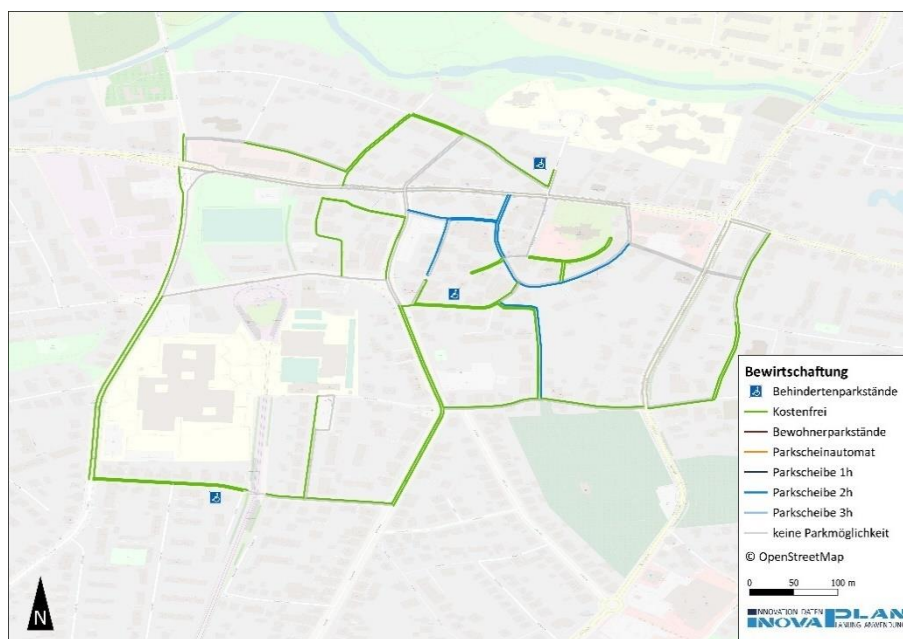
Auslastung durch LZP – Samstag

4 %

Fazit

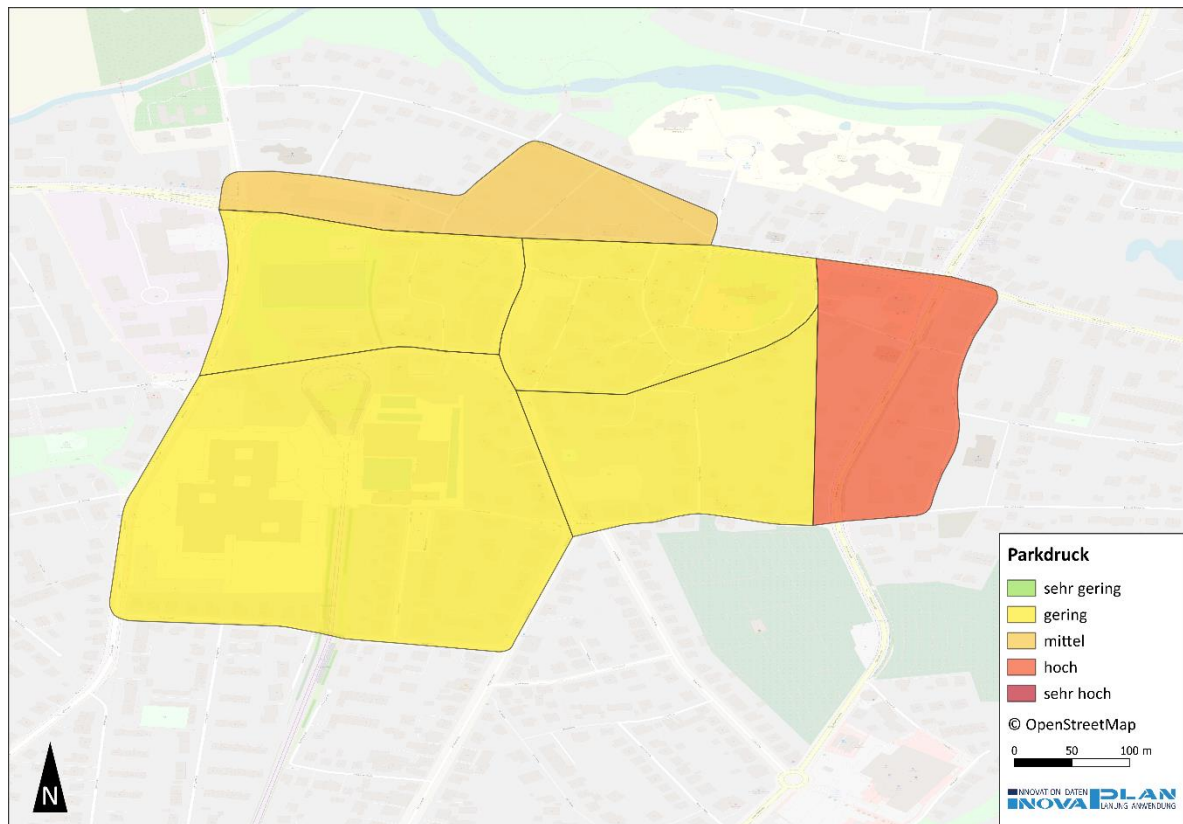
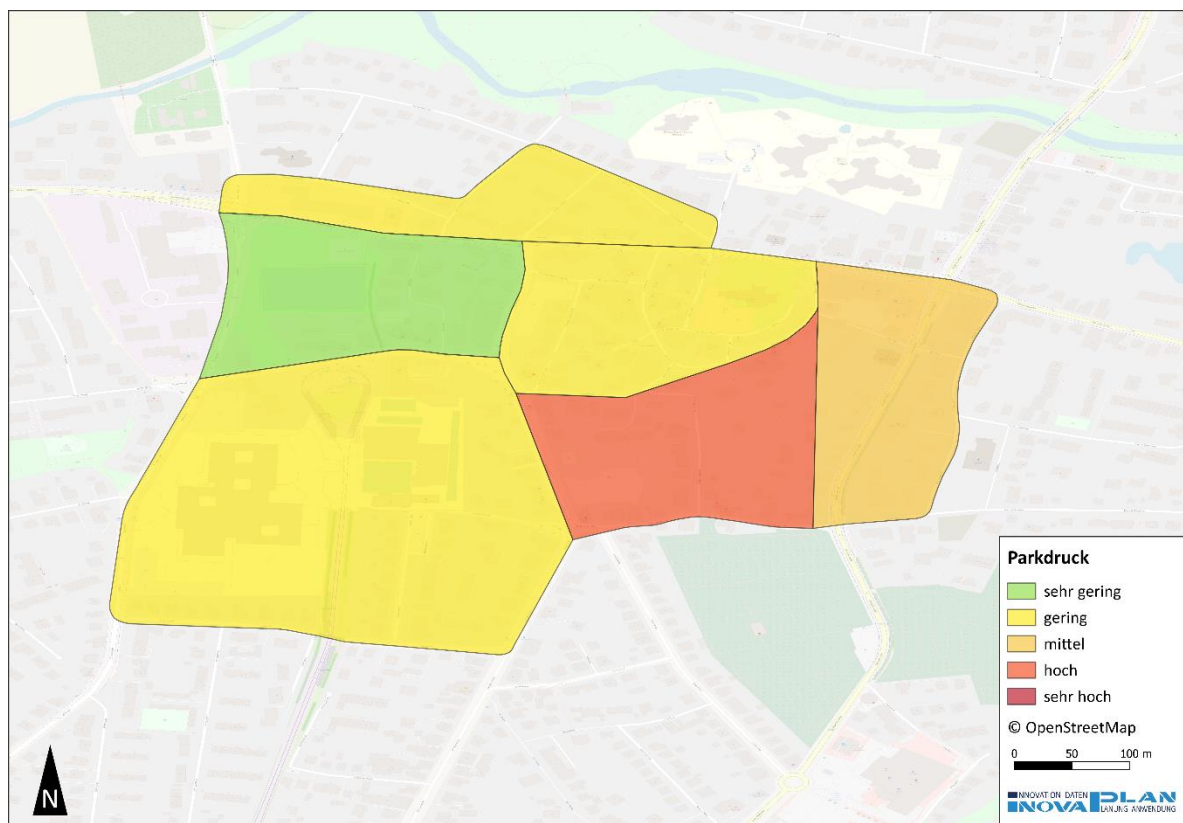
- Insbesondere im Bereich der Fußgängerzone und der Altstadt ist das Parken im Straßenraum nicht möglich.
- Nahezu sämtliche Parkstände in der Innenstadt weisen eine Form der Bewirtschaftung auf. Etwa 90 % der Parkstände werden mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet. Vor allem im Bereich der Altstadt sind viele Parkstände für das Bewohnerparken vorgesehen.
- Es herrscht insgesamt ein hoher Parkdruck besonders im Bahnhofsviertel sowie im Bereich Kesselbrink. Lediglich am Morgen sind vermehrt auch freie Kapazitäten vorhanden.
- Die meisten Fahrzeuge wurden in einem Zeitintervall erfasst, die meisten Parkstände sind durch Kurzzeitparkende belegt.
- Sowohl Werktags (Mo-Fr) als auch an Samstagen geringe Parkraumauslastung durch Langzeit-Parkende

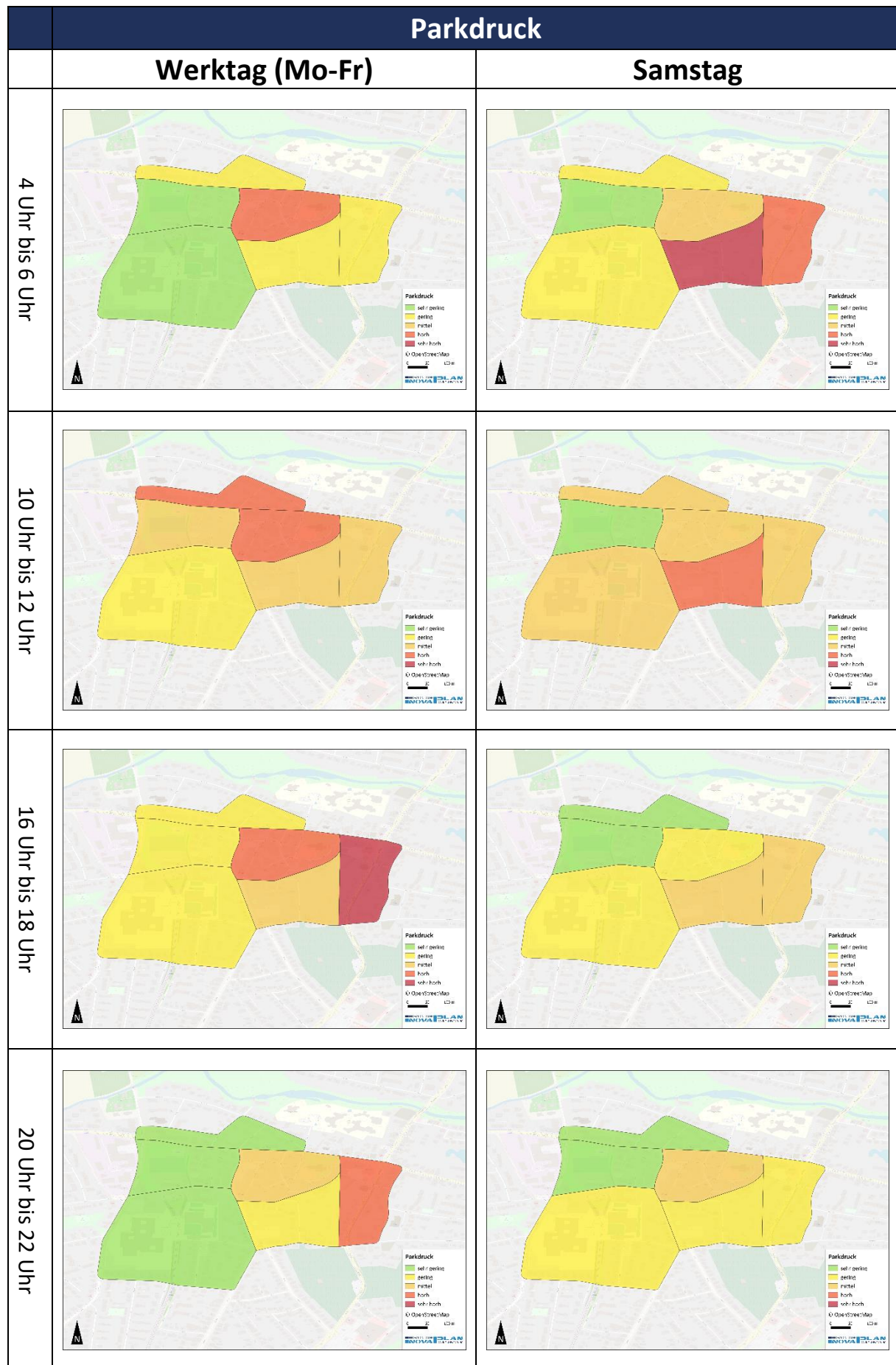
Stadtbezirk: Schildesche



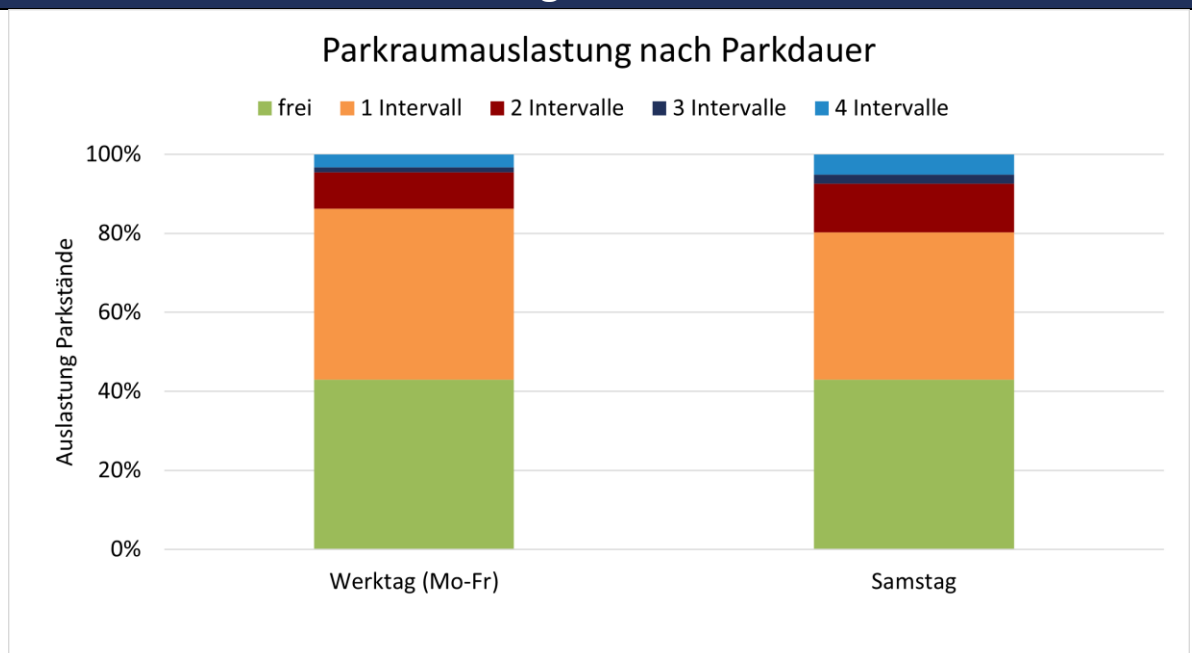
Kennzahlen

Länge erhobene Strecke	11 km
Erhobene Parkstände	673
Anzahl unbewirtschafteter Parkstände	499
Anzahl bewirtschaftete Parkstände	174
Anzahl Parkstände mit Beschränkung Parkdauer	171
Anzahl Behindertenparkstände	3
Anzahl Parkstände Bewohnerparken	0
Anzahl Parkstände mit Parkscheinautomat	0

Parkdruck - Übersicht**Ø Werktag (Mo-Fr)****Ø Samstag**

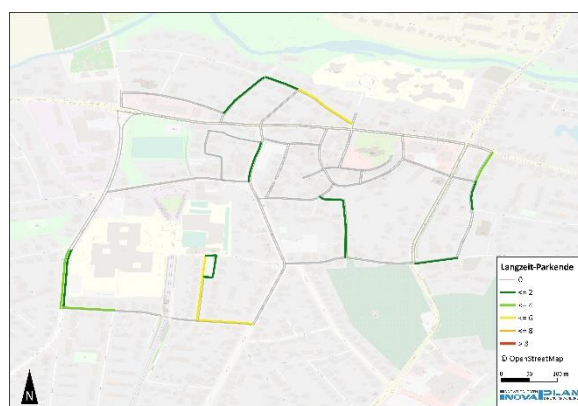


Verteilung der Parkdauer

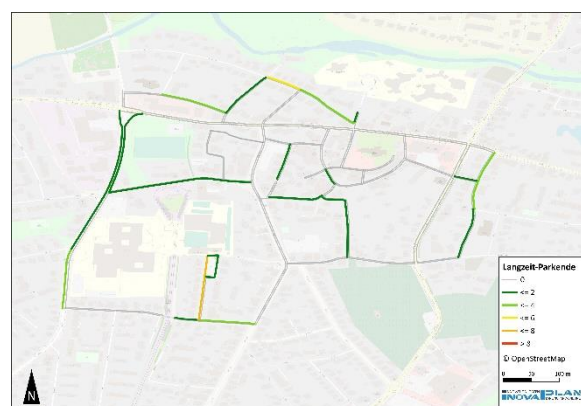


Langzeit-Parkende (LZP)

Werktag (Mo-Fr)



Samstag



Auslastung durch LZP – Werktag (Mo-Fr)

3 %

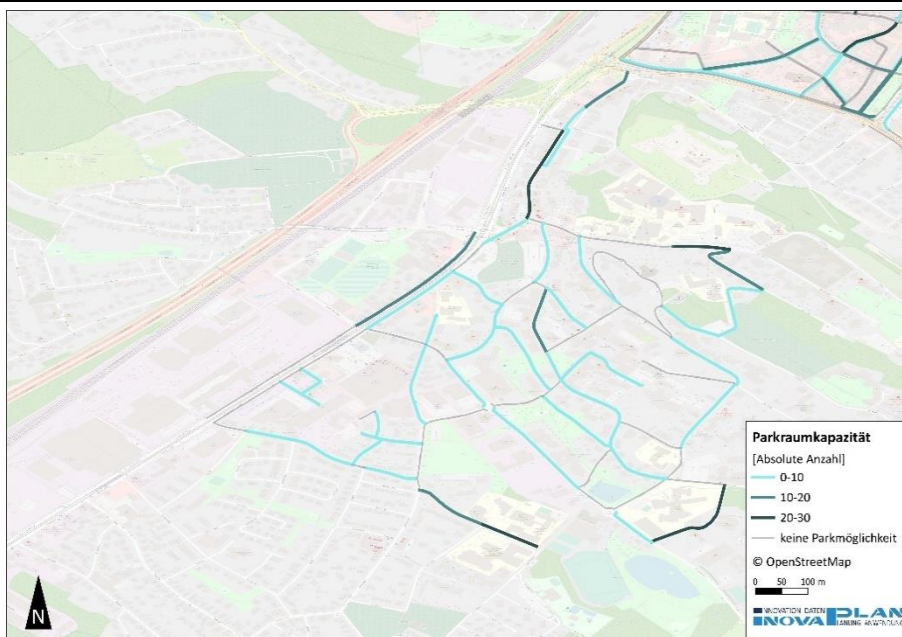
Auslastung durch LZP – Samstag

5 %

Fazit

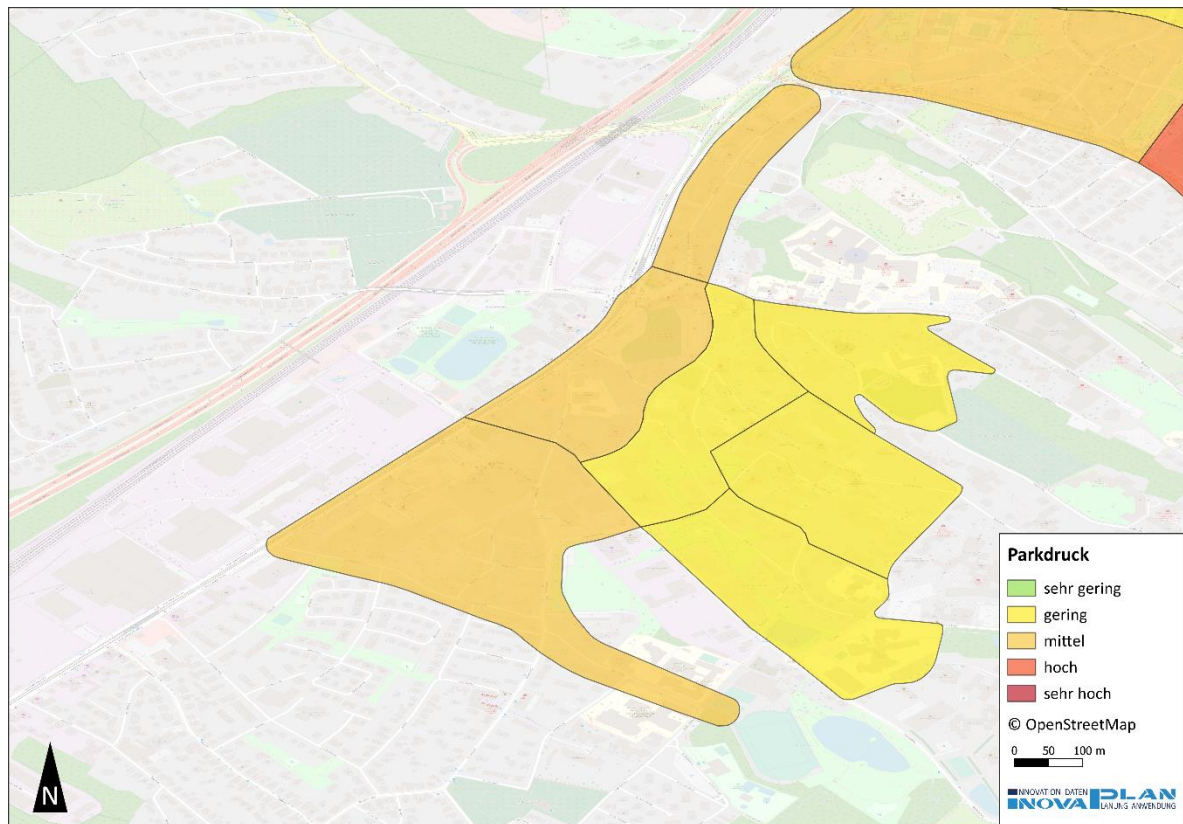
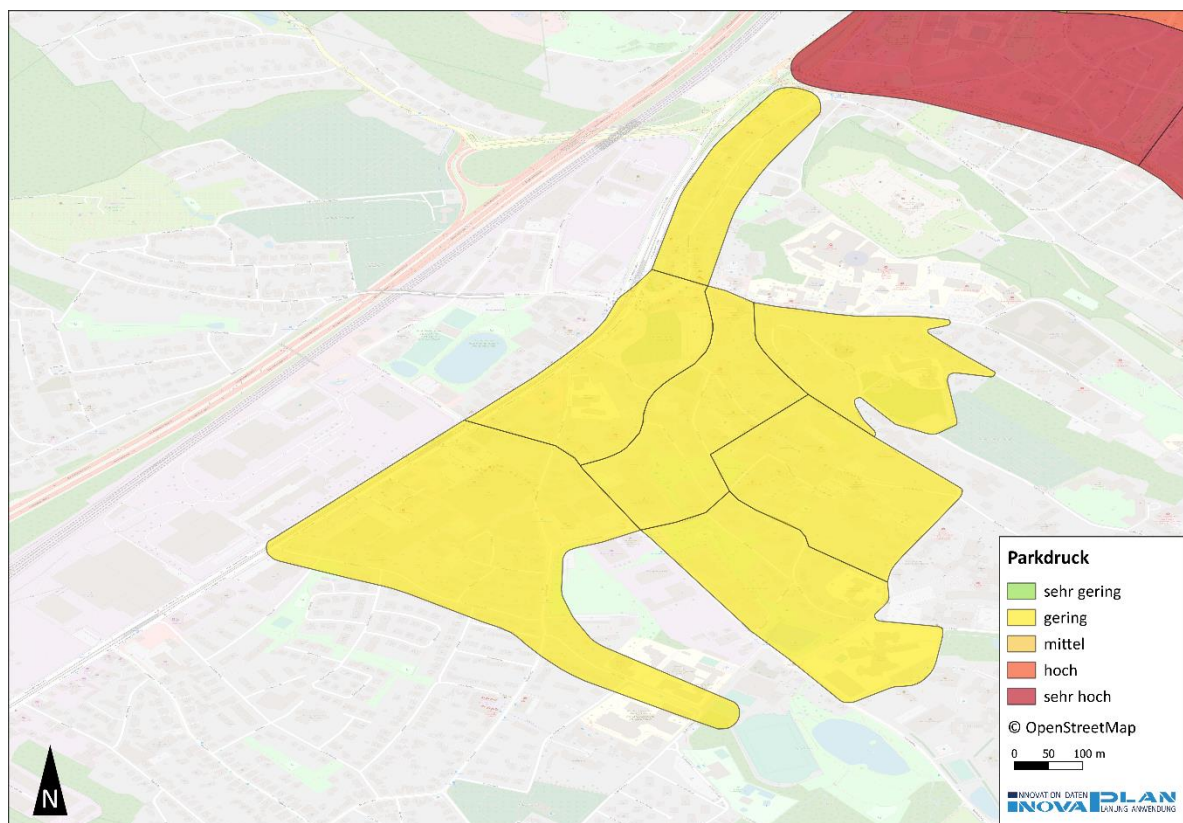
- Mit Ausnahme der Westerfeldstraße ist das Parken im Straßenraum in nahezu sämtlichen Straßen des Erhebungsgebiets möglich.
- Etwa 10 % der Parkstände im Erhebungsgebiet sind durch eine Begrenzung der Parkdauer bewirtschaftet.
- Zumeist mittlerer Parkdruck vorhanden. Vereinzelt erhöhter Parkdruck im Umfeld der Stiftkirche.
- Durchschnittlich sind etwa 25 % der Parkständen nicht belegt.
- Werktags (Mo-Fr) insgesamt geringes Aufkommen an Langzeitparkenden. Mittleres Aufkommen am Samstag. Verteilung der Langzeitparkenden im gesamten Untersuchungsgebiet.

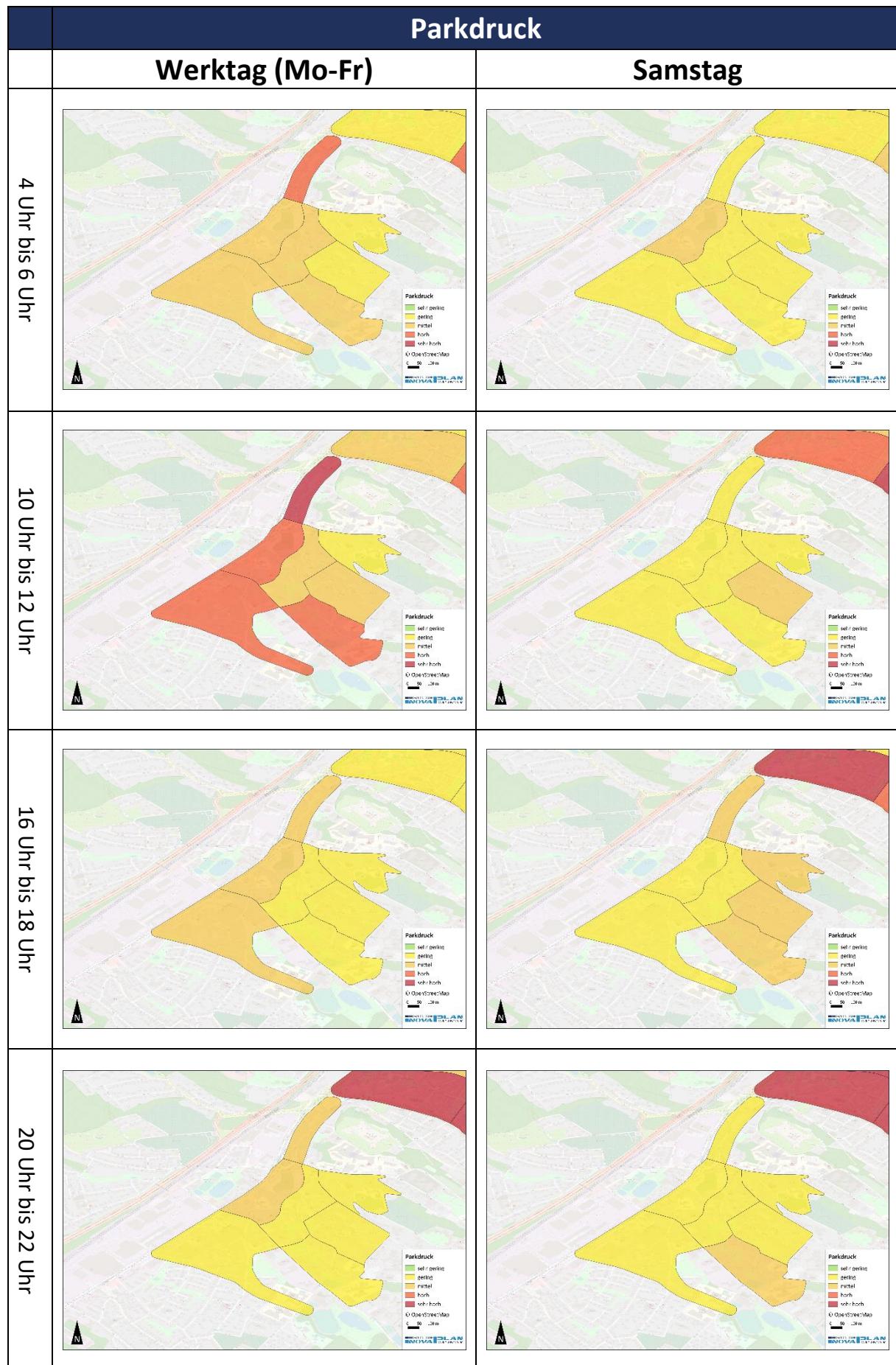
Stadtbezirk: Gadderbaum



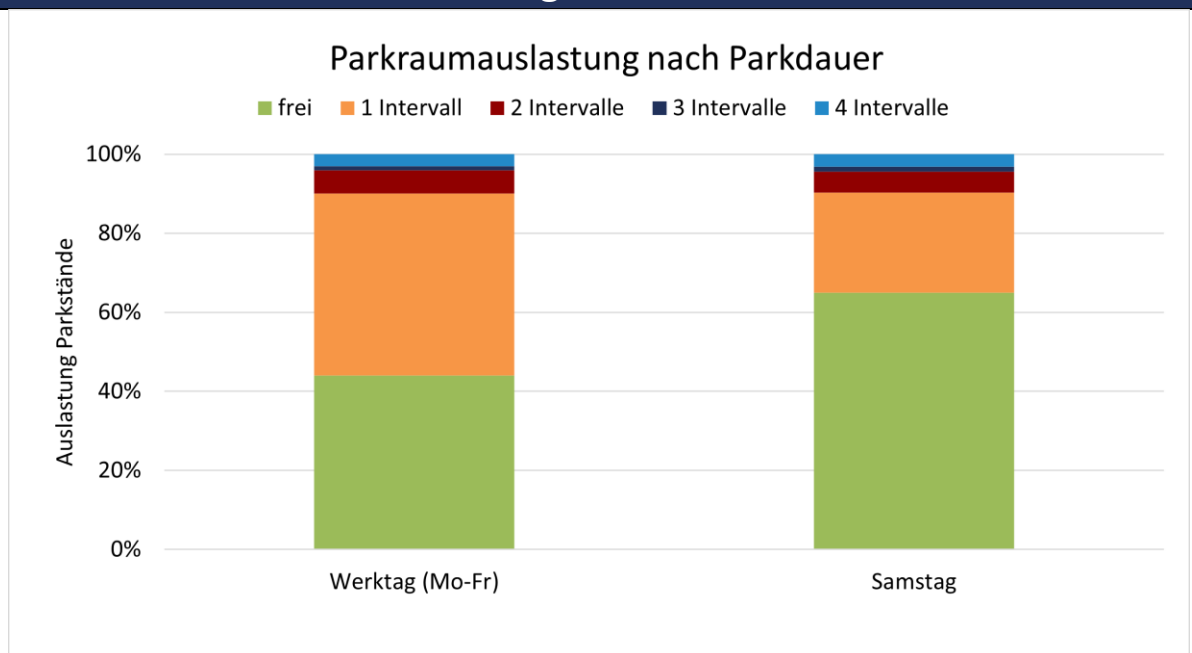
Kennzahlen

Länge erhobene Strecke	19 km
Erhobene Parkstände	684
Anzahl unbewirtschafteter Parkstände	301
Anzahl bewirtschaftete Parkstände	383
Anzahl Parkstände mit Beschränkung Parkdauer	105
Anzahl Behindertenparkstände	1
Anzahl Parkstände Bewohnerparken	59
Anzahl Parkstände mit Parkscheinautomat	218

Parkdruck - Übersicht**Ø Werktag (Mo-Fr)****Ø Samstag**

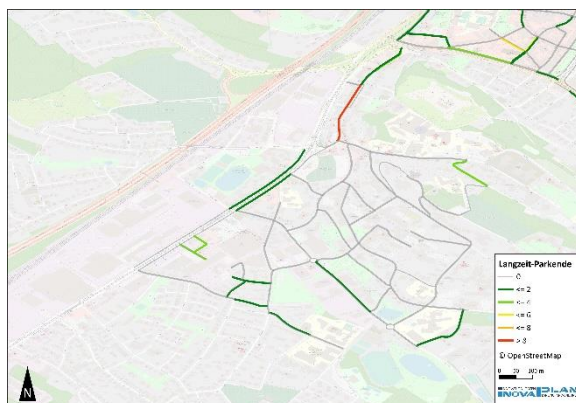


Verteilung der Parkdauer

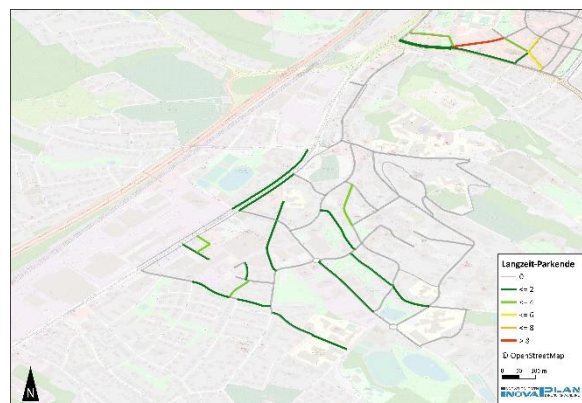


Langzeit-Parkende (LZP)

Werktag (Mo-Fr)



Samstag



Auslastung durch LZP – Werktag (Mo-Fr)

3 %

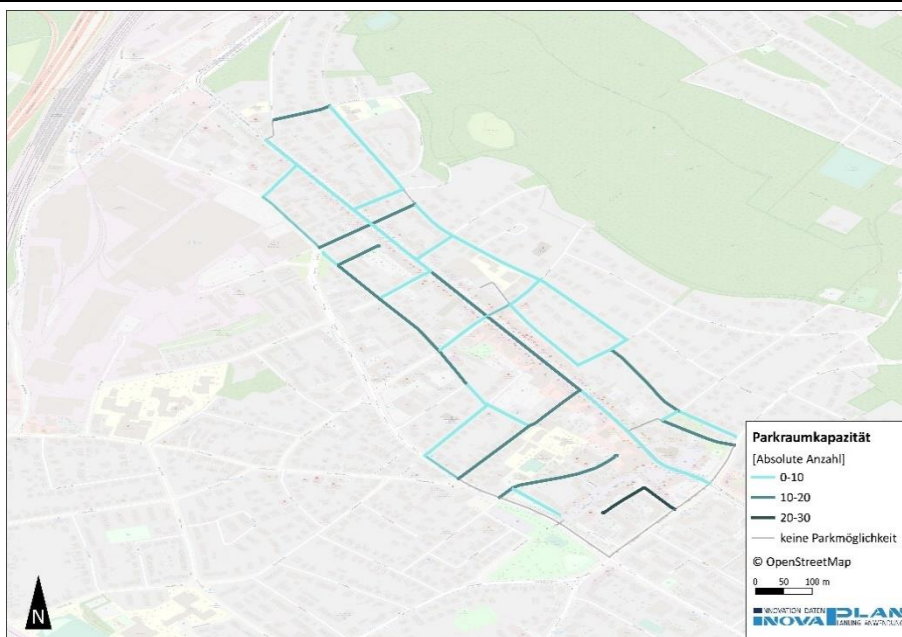
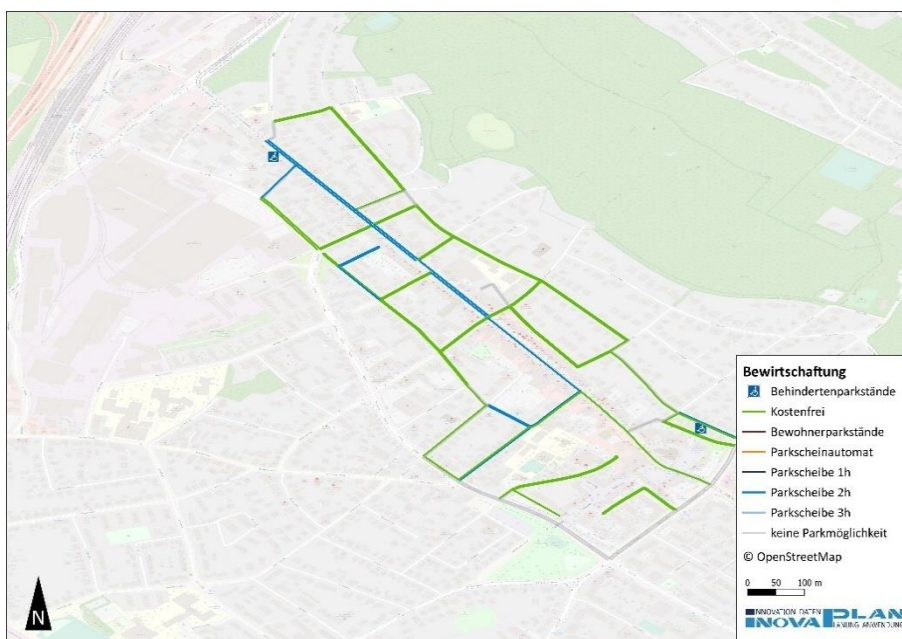
Auslastung durch LZP – Samstag

3 %

Fazit

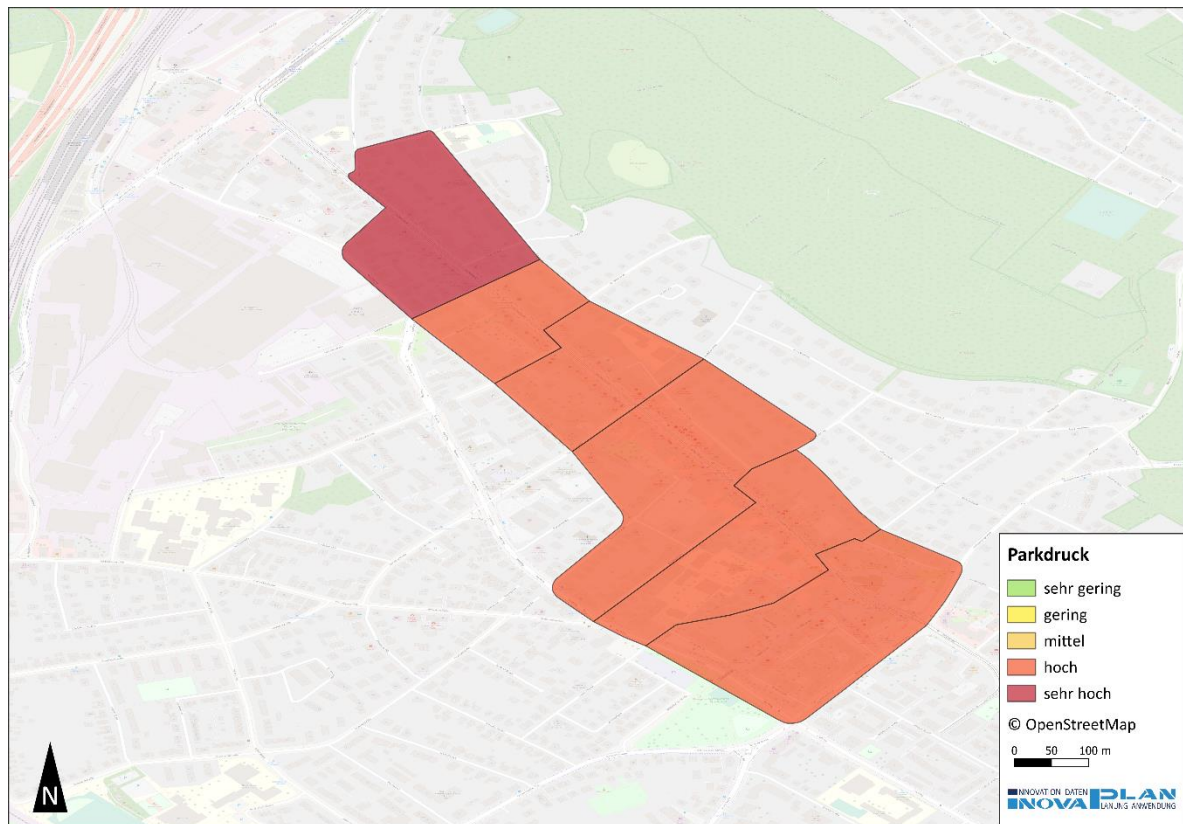
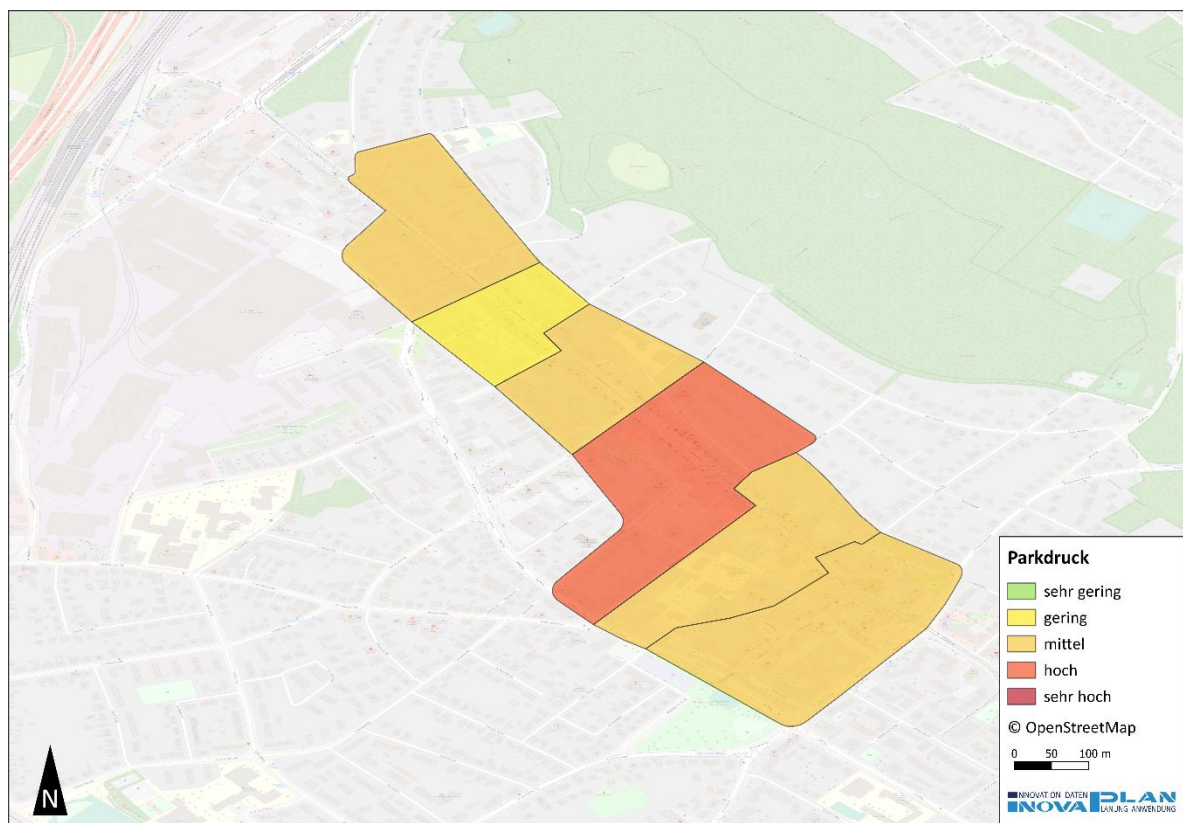
- Aufgrund des beengten Straßenraums ist das Parken oft nicht oder nur einseitig möglich. Im Verhältnis zur erhobenen Streckenlänge bestehen nur geringe Parkraumkapazitäten.
- Etwa die Hälfte der Parkstände im Erhebungsgebiet sind bewirtschaftet.
- Bewirtschaftung erfolgt meist über Parkscheinautomaten oder die Begrenzung der Höchstparkdauer, vereinzelt sind auch Bereiche für Bewohnerparken ausgewiesen.
- Überwiegend besteht geringer bis mittlerer Parkdruck, zeitweise erhöht in Bereichen der Gadderbaumer Straße (Innenstadtnähe) und entlang der Artur-Ladebeck-Straße.
- An beiden Erhebungstagen sehr geringes Aufkommen an Langzeitparkenden.
- Verteilung der Langzeitparkenden Werktags (Mo-Fr) besonders auf südlicher Gadderbaumer Straße, Samstags Verteilung im gesamten Untersuchungsgebiet.

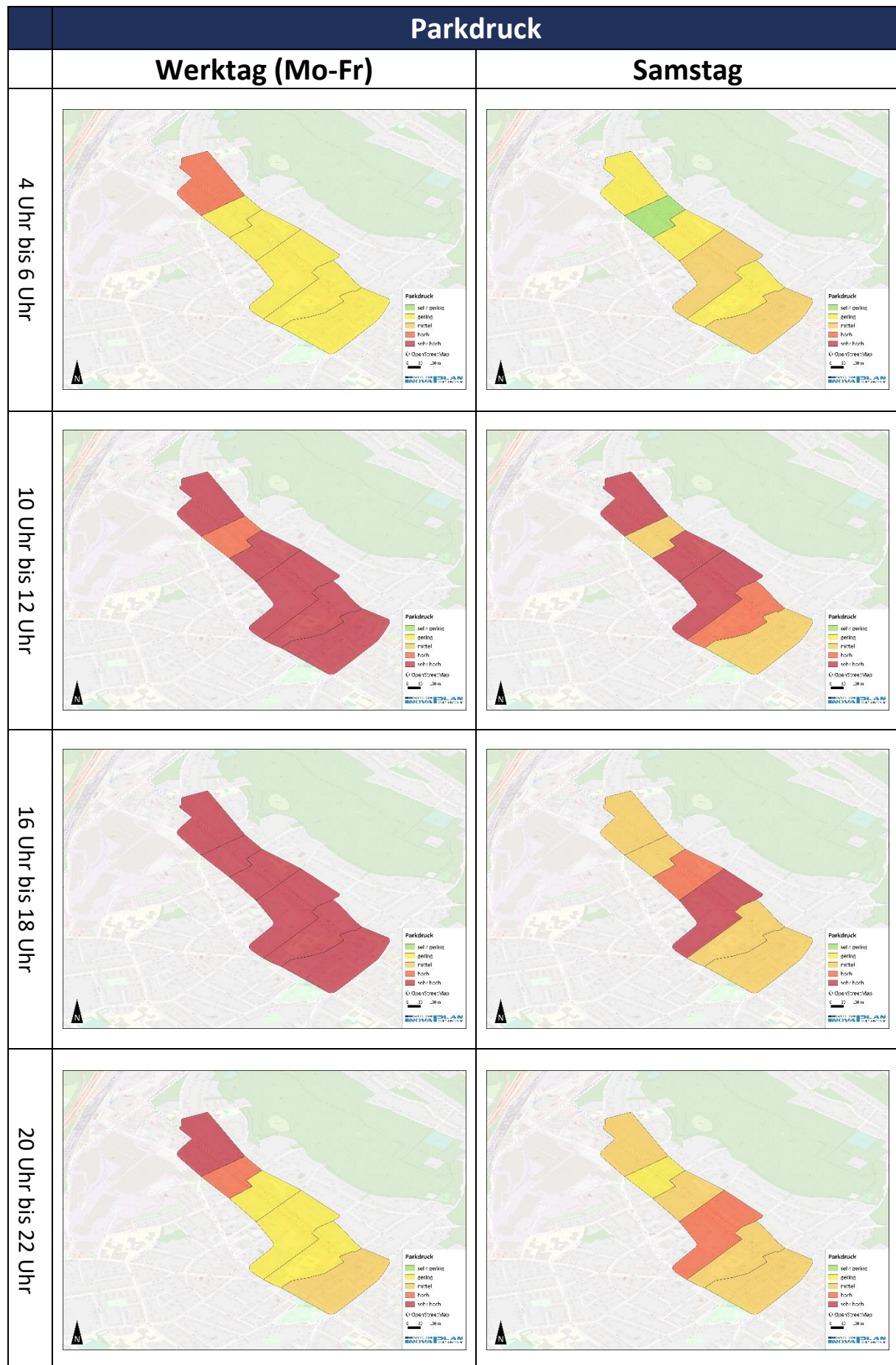
Stadtbezirk: Brackwede



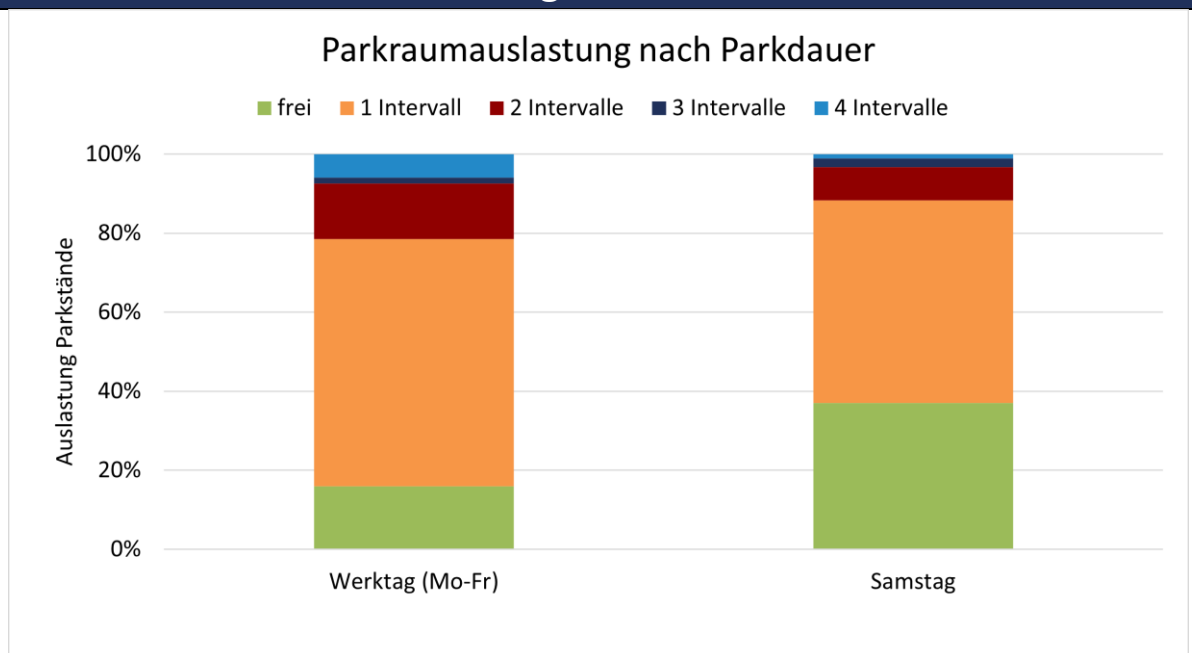
Kennzahlen

Länge erhobene Strecke	12 km
Erhobene Parkstände	913
Anzahl unbewirtschafteter Parkstände	336
Anzahl bewirtschaftete Parkstände	577
Anzahl Parkstände mit Beschränkung Parkdauer	572
Anzahl Behindertenparkstände	5
Anzahl Parkstände Bewohnerparken	0
Anzahl Parkstände mit Parkscheinautomat	0

Parkdruck - Übersicht**Ø Werktag (Mo-Fr)****Ø Samstag**

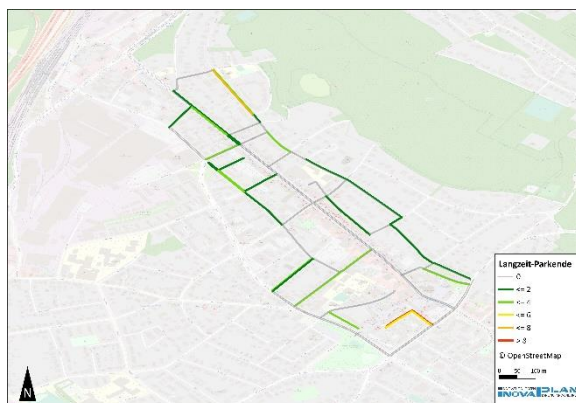


Verteilung der Parkdauer

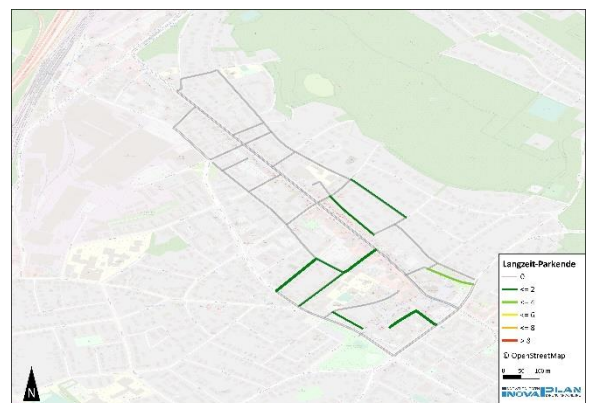


Langzeit-Parkende (LZP)

Werktag (Mo-Fr)



Samstag



Auslastung durch LZP – Werktag (Mo-Fr)

6 %

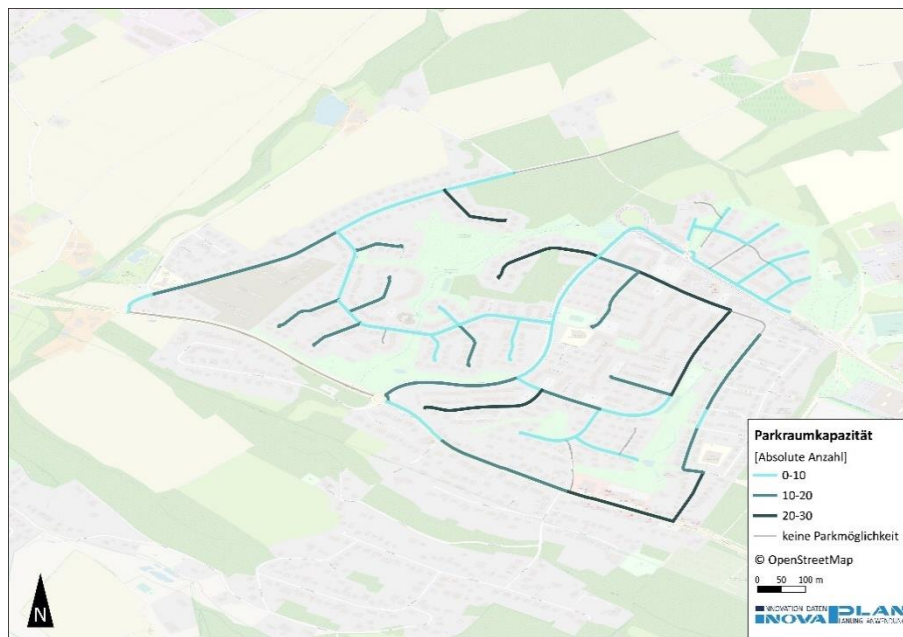
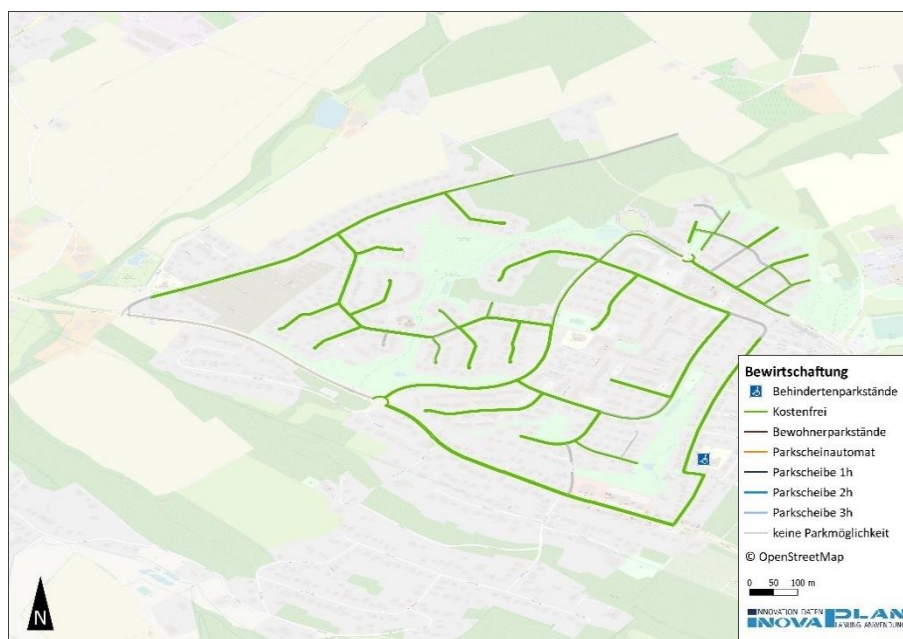
Auslastung durch LZP – Samstag

1 %

Fazit

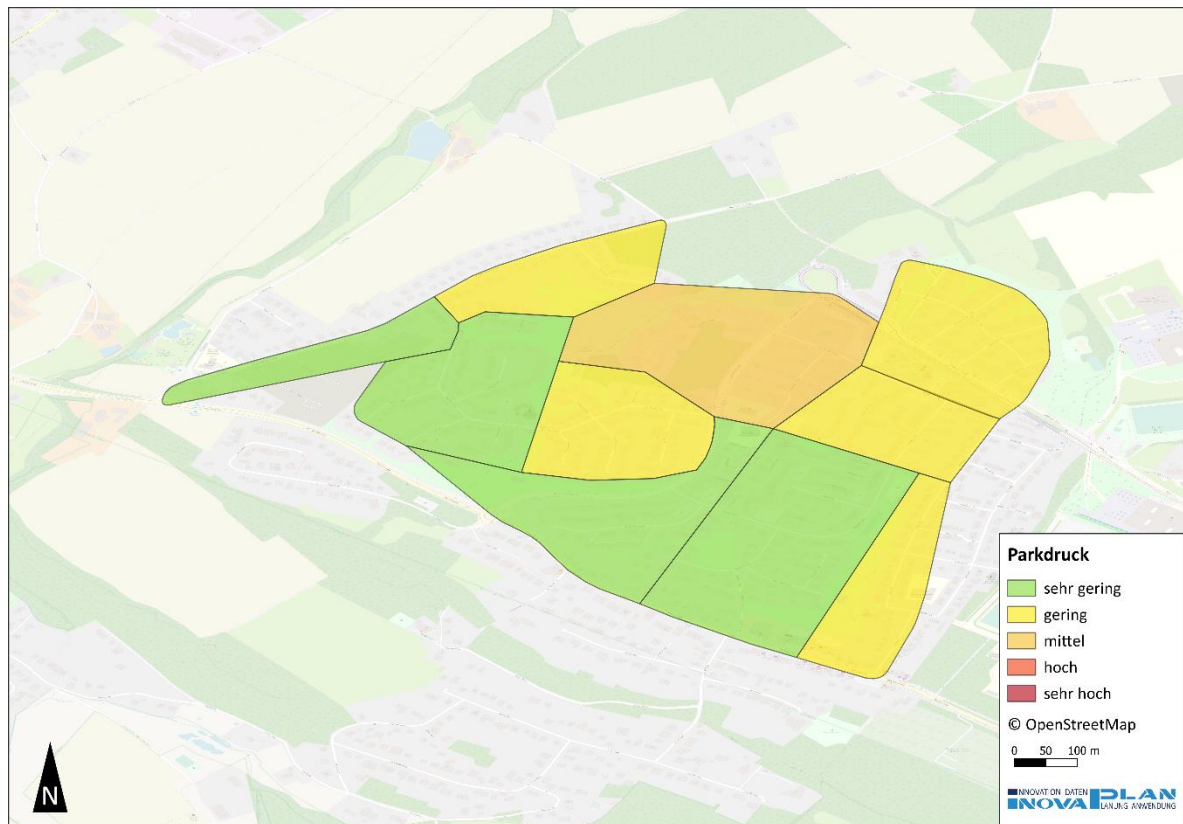
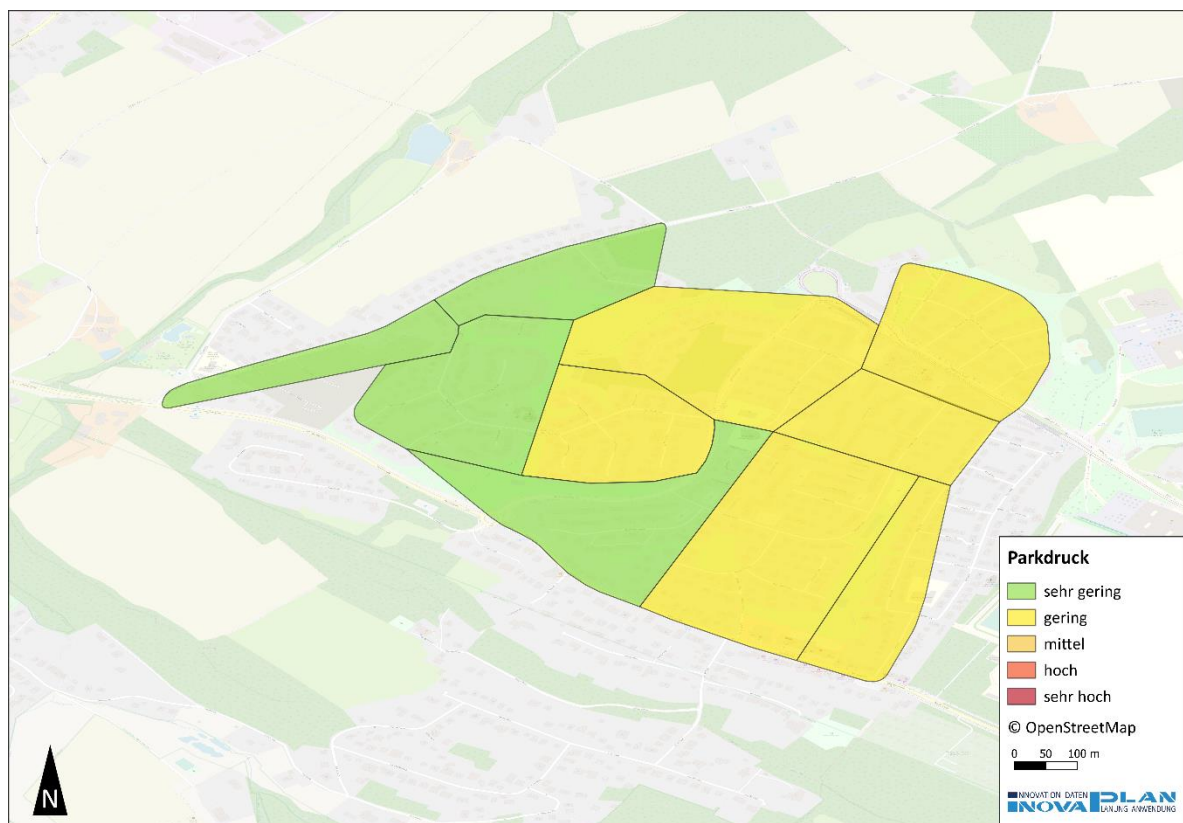
- Im Verhältnis zur erhobenen Streckenlänge besteht eine hohe Parkraumkapazität.
- Auf etwa 40 % der Parkstände im untersuchten Gebiet (vor allem Bereich um die Hauptstraße) besteht eine Begrenzung der Parkdauer durch Parkscheiben.
- Zusätzlich sind fünf Behindertenparkstände an der nördlichen Hauptstraße sowie der Dosttalstraße im Süden des Erhebungsraumes vorhanden.
- Besonders Werktags (Mo-Fr) weist der Stadtbezirk einen hohen Parkdruck auf. An Samstagen besteht dieser überwiegend im Zentrum, ansonsten insgesamt geringere Auslastung.
- Mittleres Aufkommen an Langzeitparkenden in den Querstraßen der Hauptstraße an Werktagen (Mo-Fr). Samstags insgesamt geringeres Aufkommen an Langzeitparkenden.

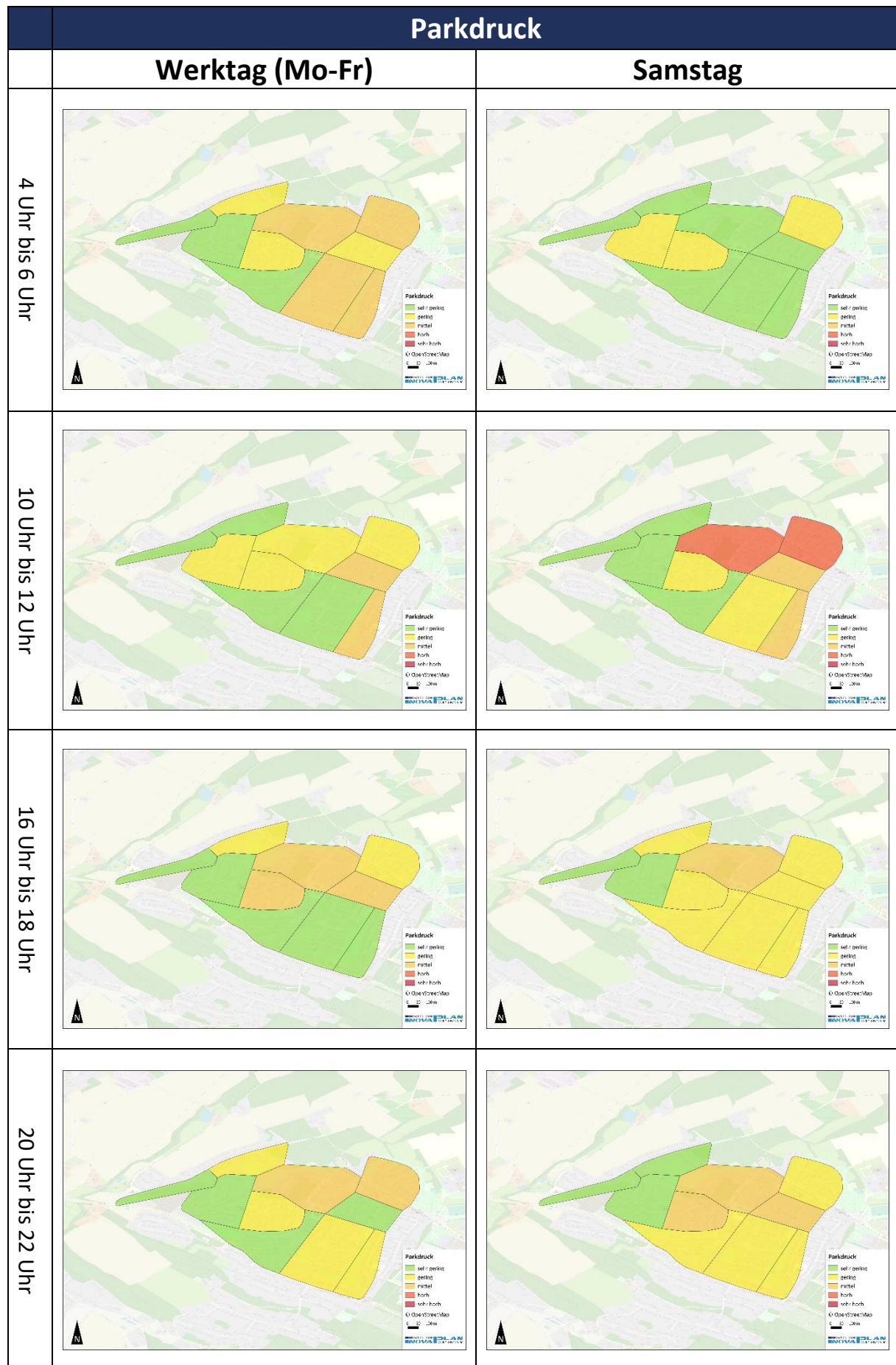
Stadtbezirk: Dornberg



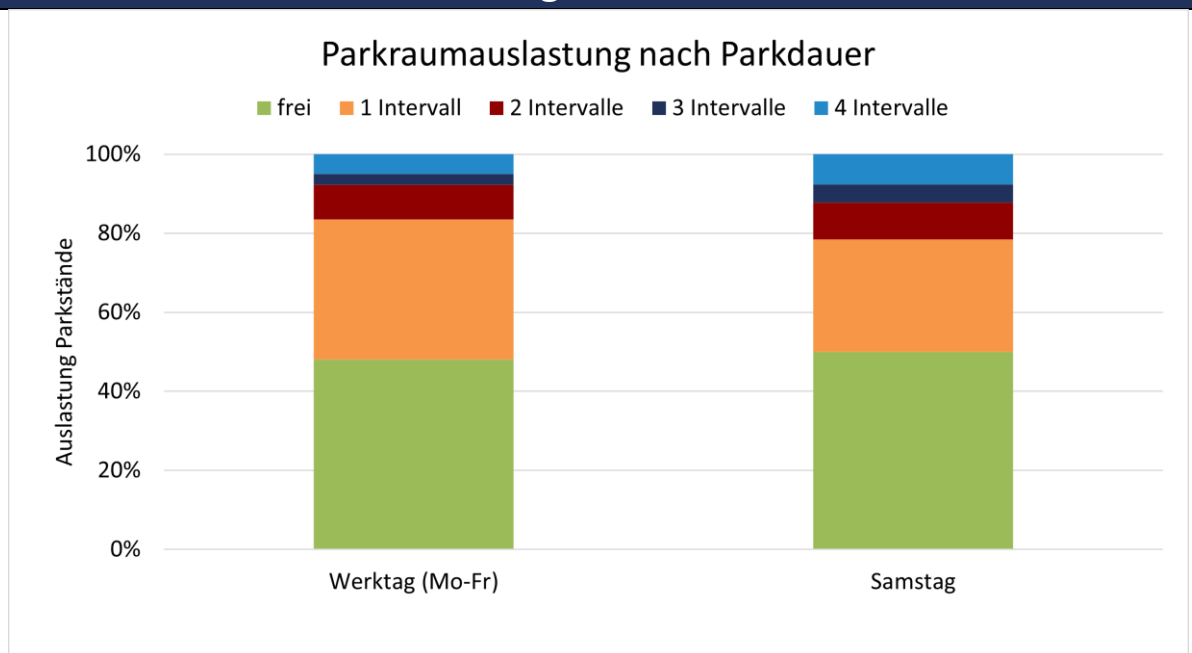
Kennzahlen

Länge erhobene Strecke	22 km
Erhobene Parkstände	1.223
Anzahl unbewirtschafteter Parkstände	1.219
Anzahl bewirtschaftete Parkstände	4
Anzahl Parkstände mit Beschränkung Parkdauer	0
Anzahl Behindertenparkstände	4
Anzahl Parkstände Bewohnerparken	0
Anzahl Parkstände mit Parkscheinautomat	0

Parkdruck - Übersicht**Ø Werktag (Mo-Fr)****Ø Samstag**

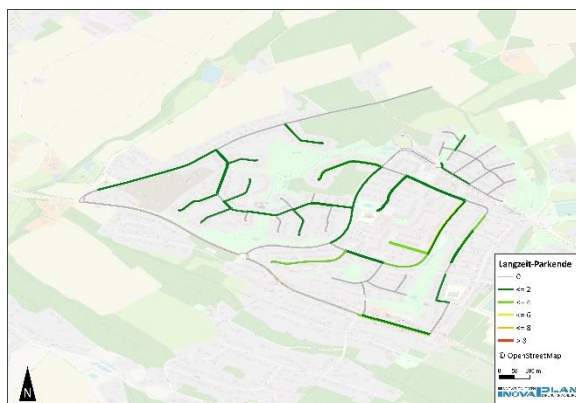


Verteilung der Parkdauer

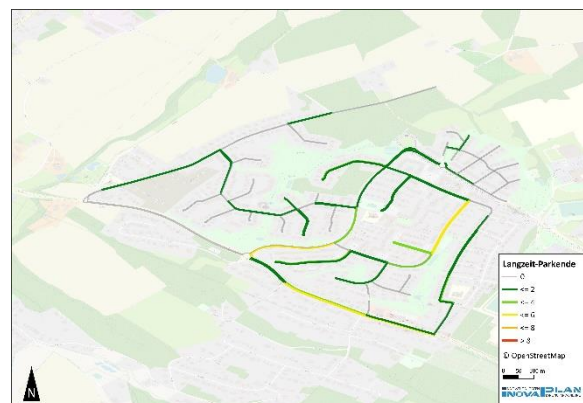


Langzeit-Parkende (LZP)

Werktag (Mo-Fr)



Samstag



Auslastung durch LZP – Werktag (Mo-Fr)

5 %

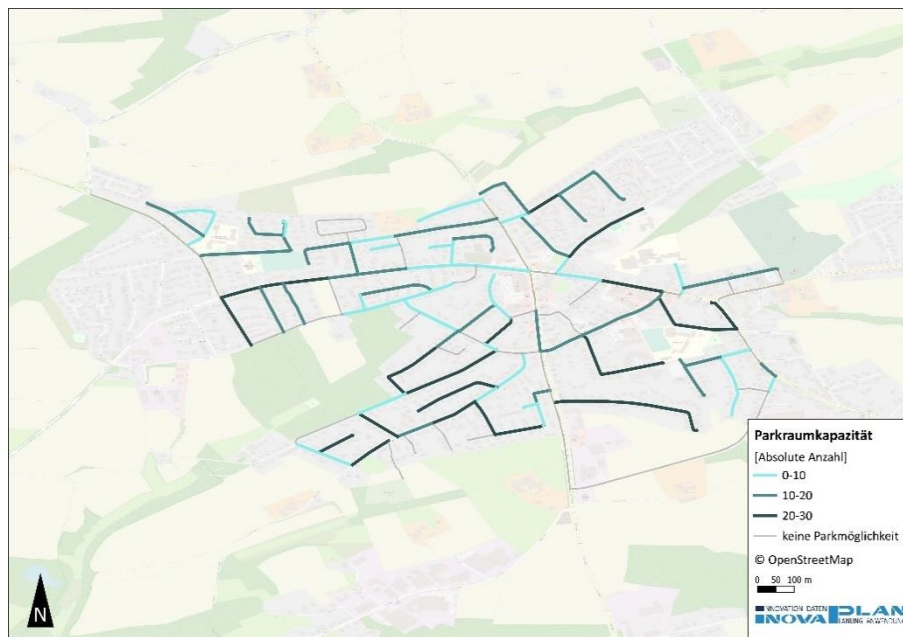
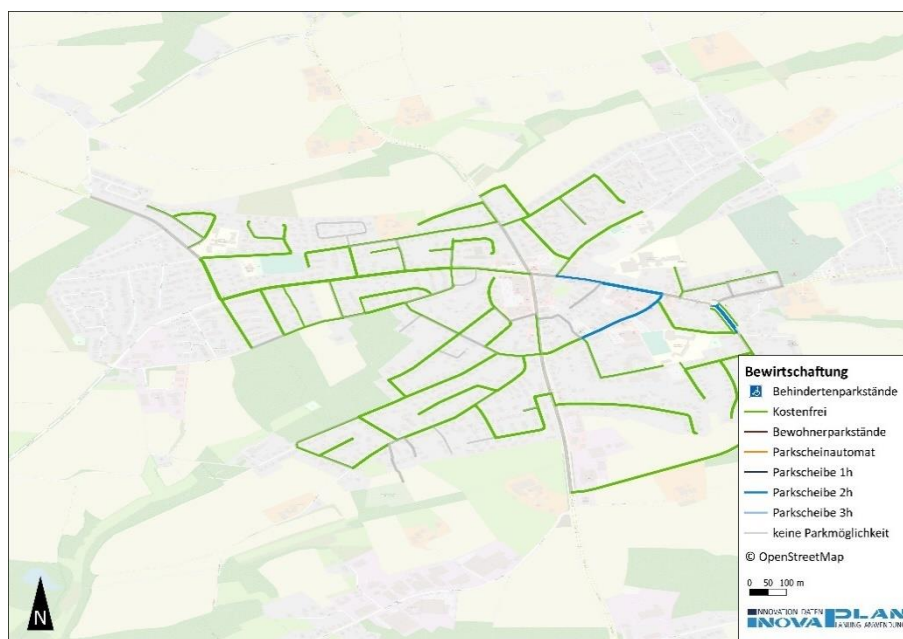
Auslastung durch LZP – Samstag

8 %

Fazit

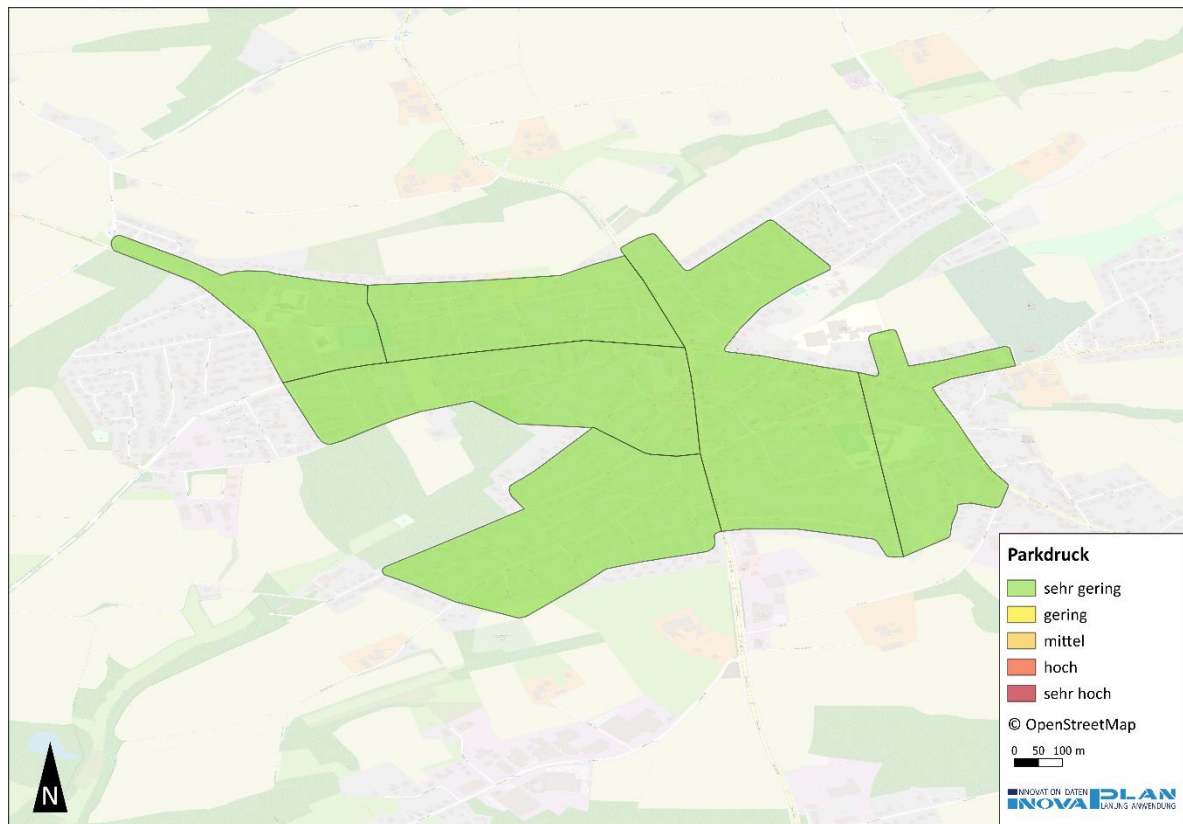
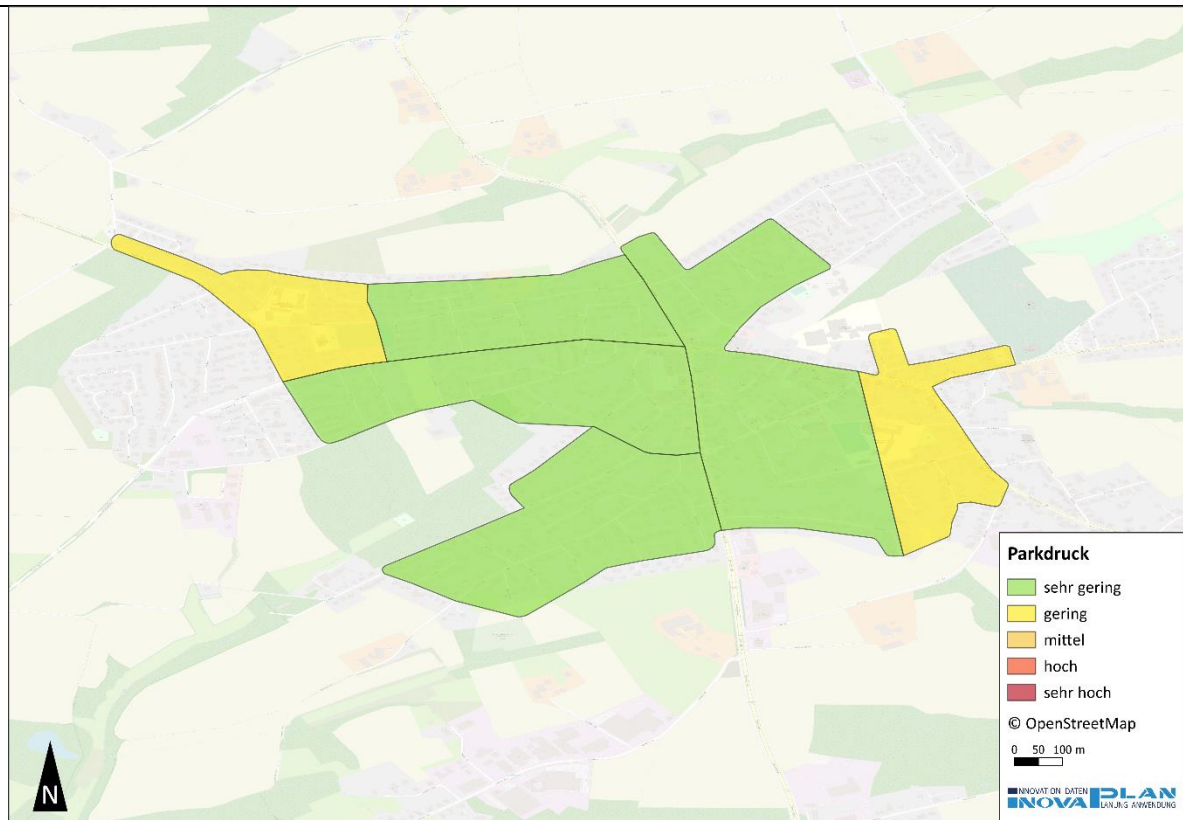
- Das Parken ist auf nahezu sämtlichen Straßenabschnitten möglich.
- Bis auf die Ausweisung von vier Behindertenparkständen sind alle Parkstände im Untersuchungsgebiet ohne Einschränkungen nutzbar.
- Es besteht ein vergleichsweise geringer Parkdruck im gesamten Erhebungsgebiet. Ein erhöhter Parkdruck konnte lediglich am Samstag im Bereich der FH verzeichnet werden.
- Durchschnittlich sind etwa 40 % der Parkstände nicht belegt.
- Ein vergleichsweise hoher Anteil der Parkstände wird durch Pkw mit längerer Parkdauer belegt.
- Sowohl Werktags (Mo-Fr) als auch Samstags erhöhtes Aufkommen an Langzeitparkenden.

Stadtbezirk: Jöllenbeck



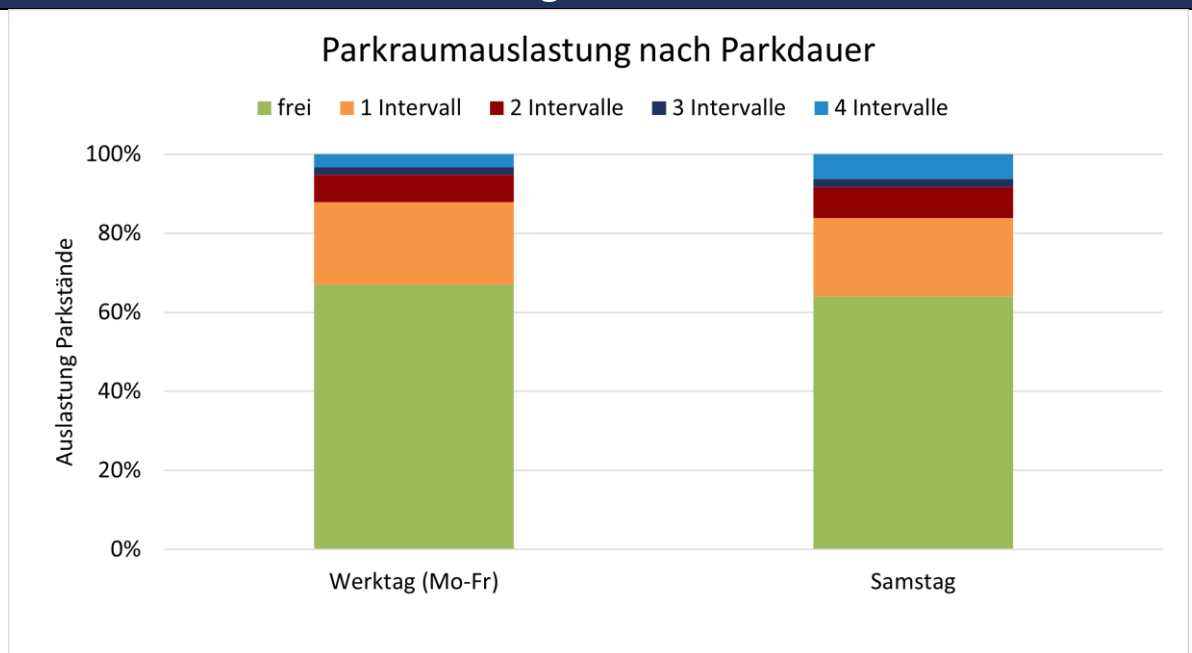
Kennzahlen

Länge erhobene Strecke	39 km
Erhobene Parkstände	2.172
Anzahl unbewirtschafteter Parkstände	2.082
Anzahl bewirtschaftete Parkstände	90
Anzahl Parkstände mit Beschränkung Parkdauer	90
Anzahl Behindertenparkstände	0
Anzahl Parkstände Bewohnerparken	0
Anzahl Parkstände mit Parkscheinautomat	0

Parkdruck - Übersicht**Ø Werktag (Mo-Fr)****Ø Samstag**

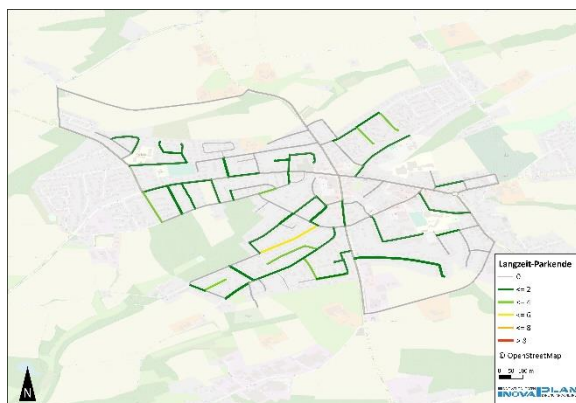


Verteilung der Parkdauer

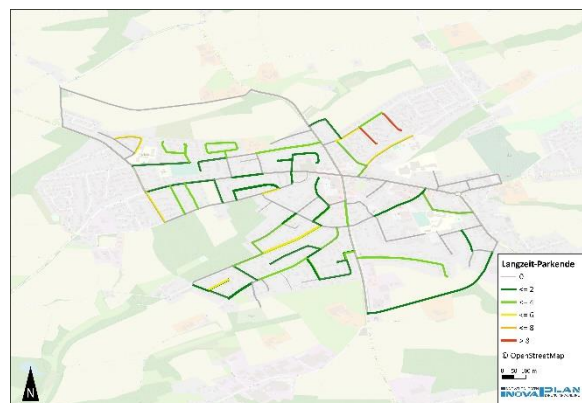


Langzeit-Parkende (LZP)

Werktag (Mo-Fr)



Samstag



Auslastung durch LZP – Werktag (Mo-Fr)

3 %

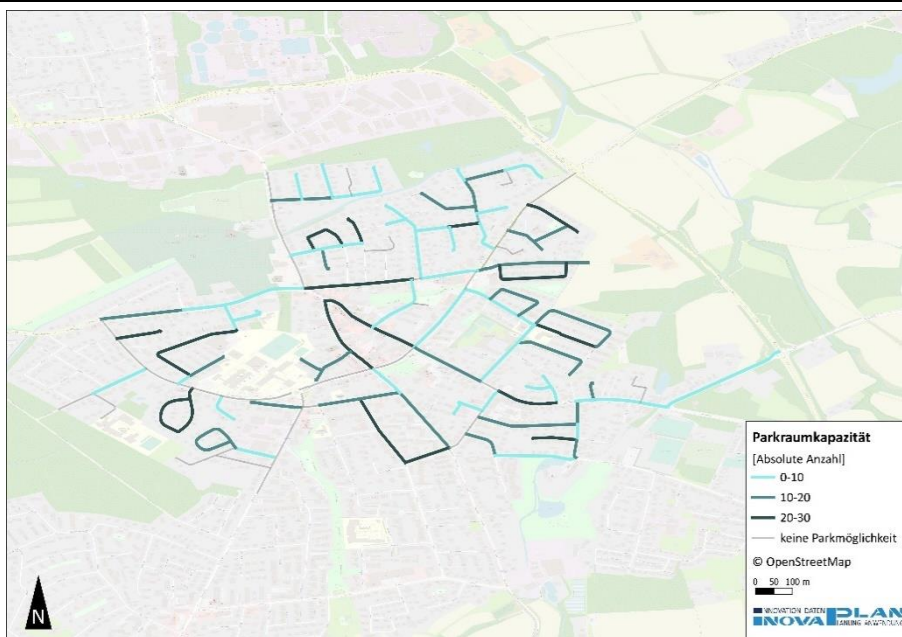
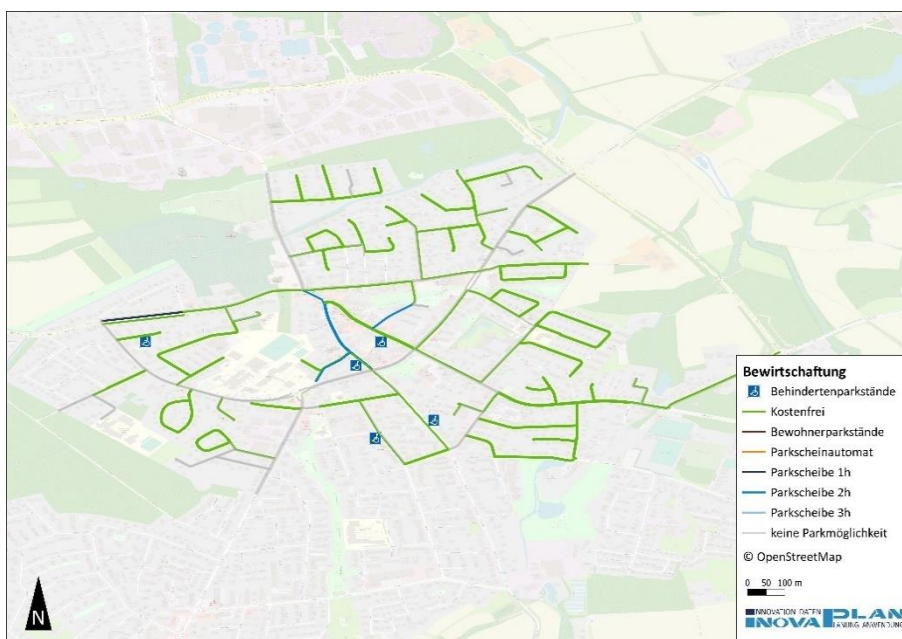
Auslastung durch LZP – Samstag

6 %

Fazit

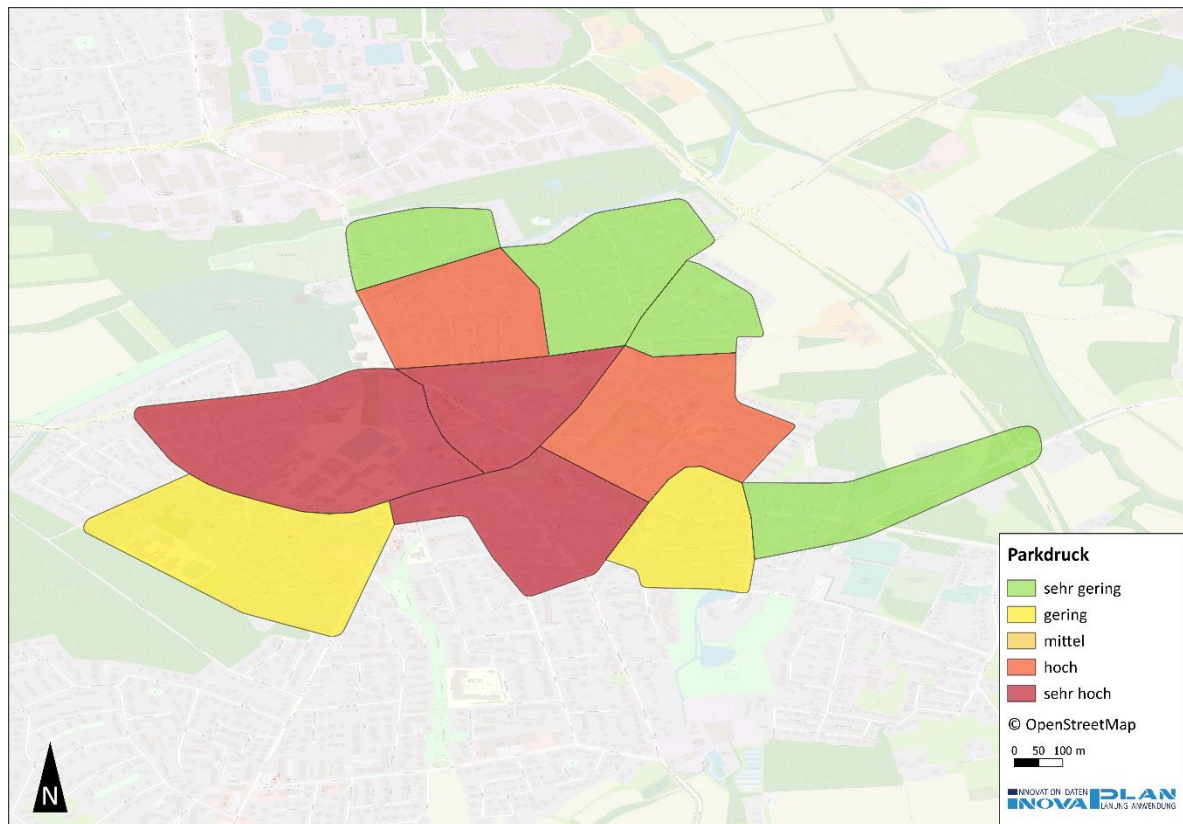
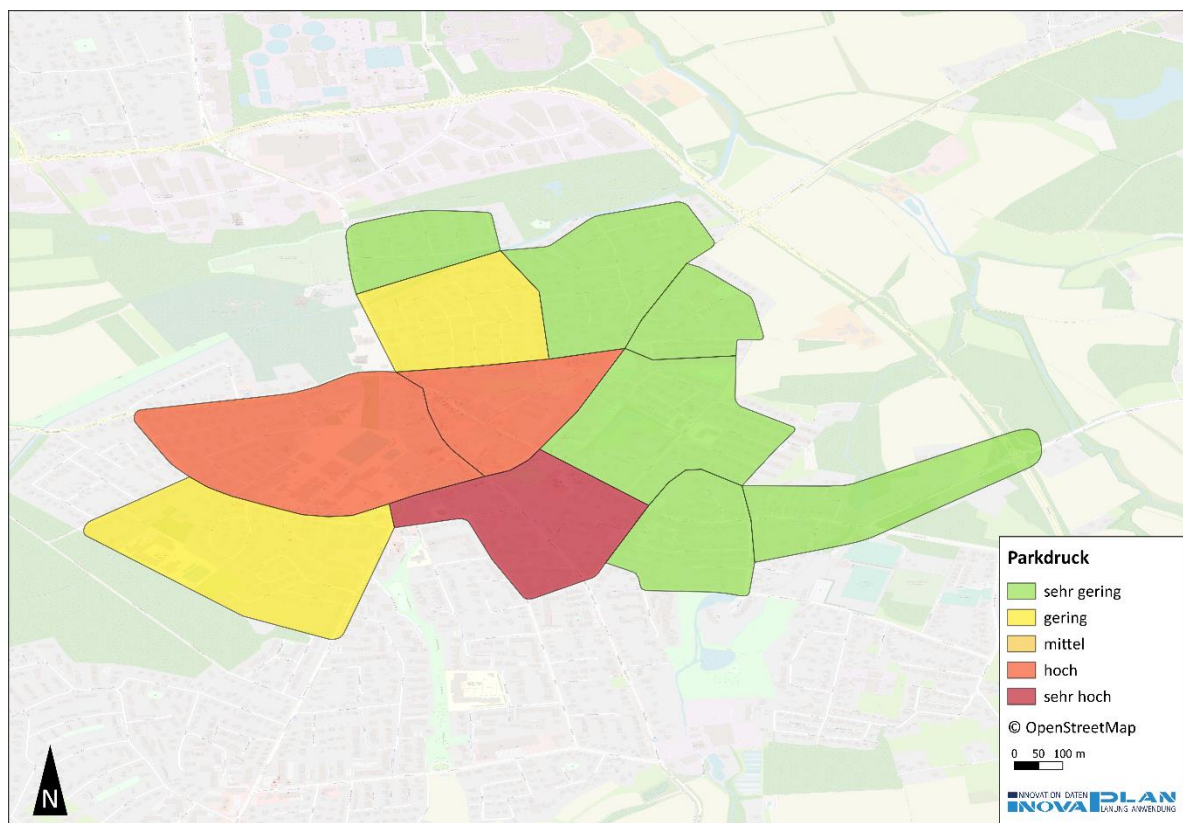
- Im Bereich des Ortszentrums (Dorfstraße, Amtsstraße) werden einige Parkstände über eine Begrenzung der Parkdauer bewirtschaftet. Im weiteren Erhebungsraum ist Parken uneingeschränkt möglich.
- Durch die Lage am Stadtrand, periphere Lage, und zusätzliche Stellplätze auf privaten Grundstücken ist der Parkdruck im Vergleich der Erhebungsgebiete sehr gering.
- Etwa die Hälfte der Parkstände bleibt ungenutzt.
- Es liegt ein geringes Aufkommen an Langzeitparkenden vor, diese verteilen sich besonders in den Wohngebieten.

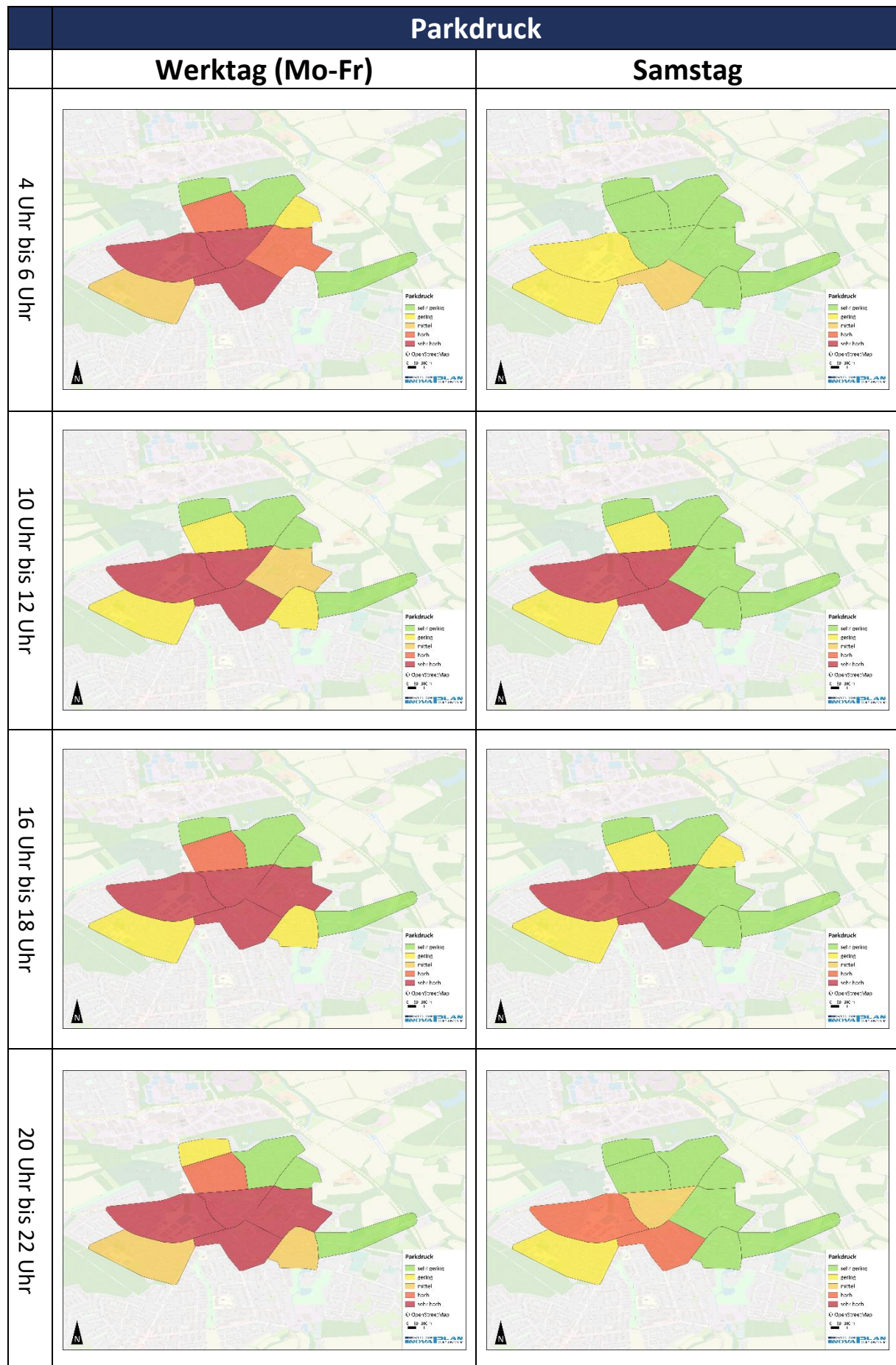
Stadtbezirk: Heepen



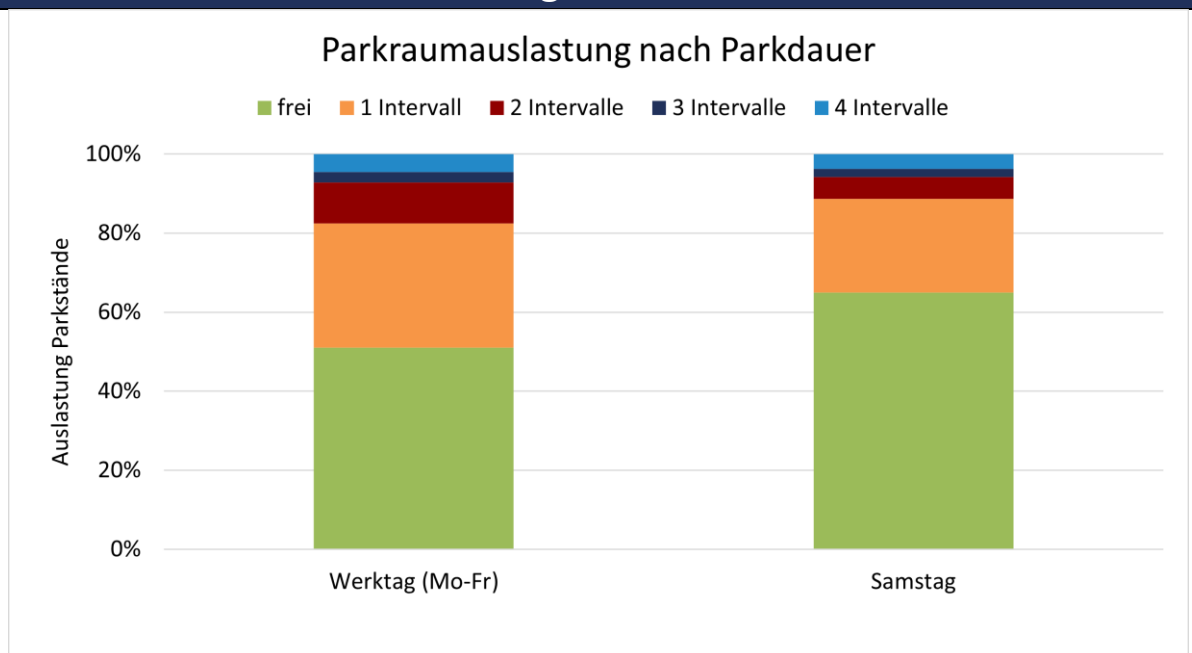
Kennzahlen

Länge erhobene Strecke	37 km
Erhobene Parkstände	1.842
Anzahl unbewirtschafteter Parkstände	1.718
Anzahl bewirtschaftete Parkstände	124
Anzahl Parkstände mit Beschränkung Parkdauer	118
Anzahl Behindertenparkstände	6
Anzahl Parkstände Bewohnerparken	0
Anzahl Parkstände mit Parkscheinautomat	0

Parkdruck - Übersicht**Ø Werktag (Mo-Fr)****Ø Samstag**

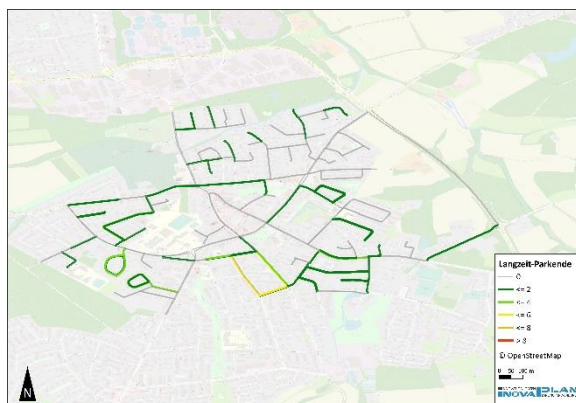


Verteilung der Parkdauer

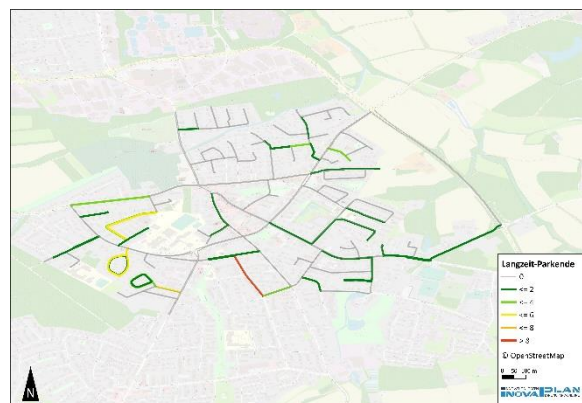


Langzeit-Parkende (LZP)

Werktag (Mo-Fr)



Samstag



Auslastung durch LZP – Werktag (Mo-Fr)

5 %

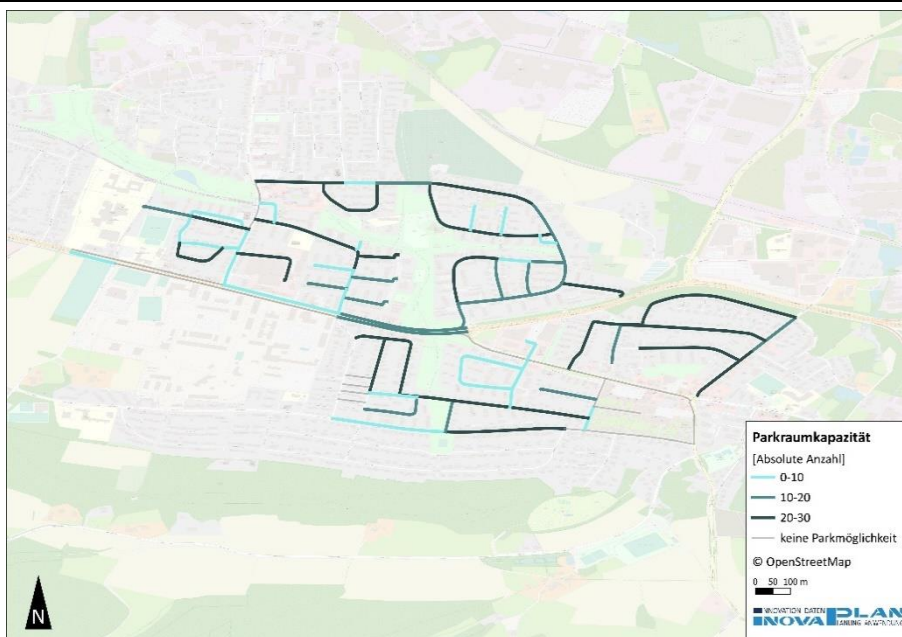
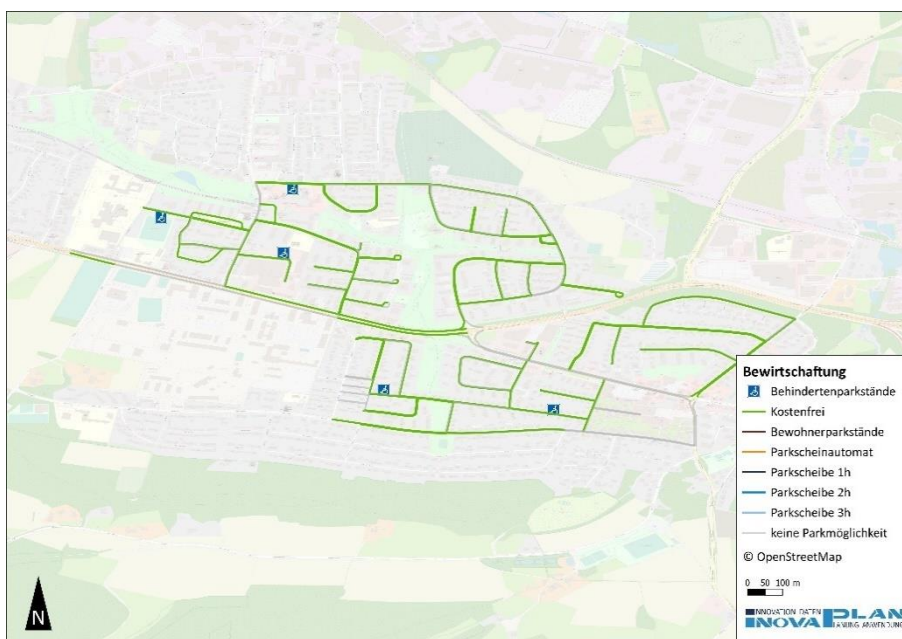
Auslastung durch LZP – Samstag

4 %

Fazit

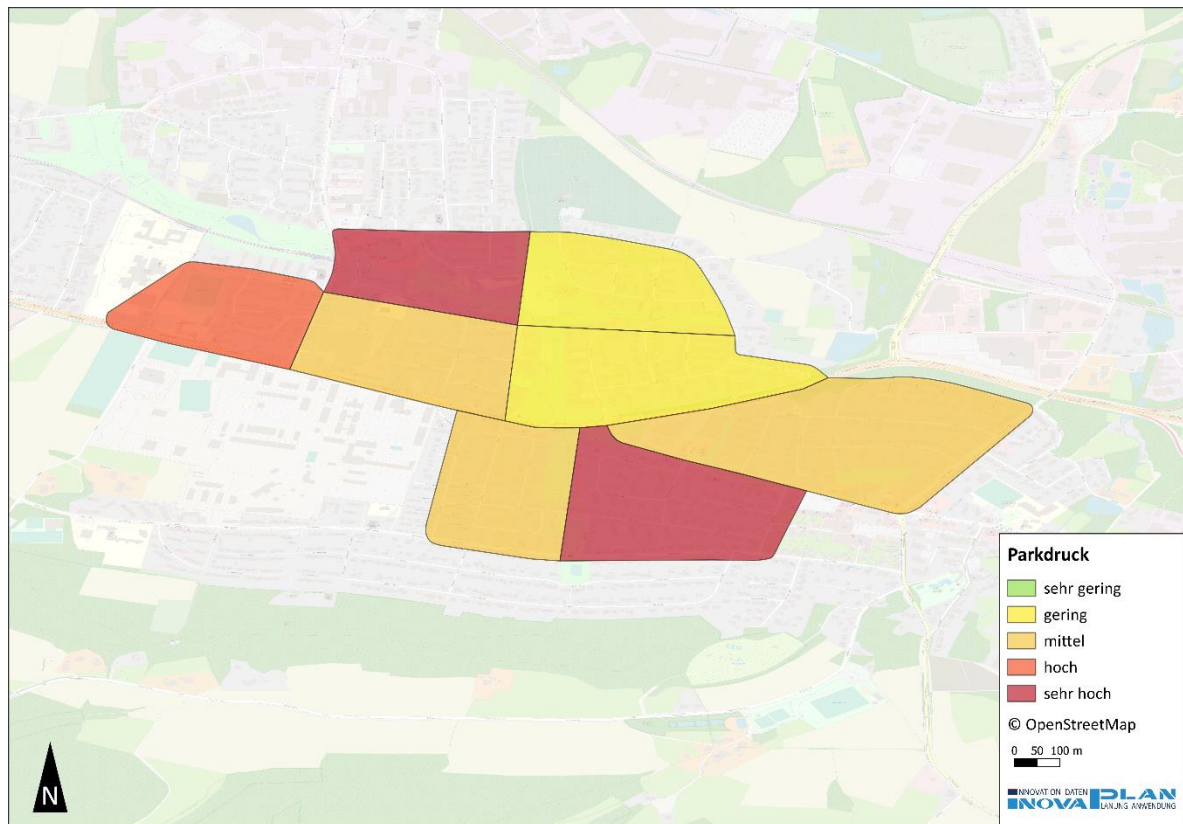
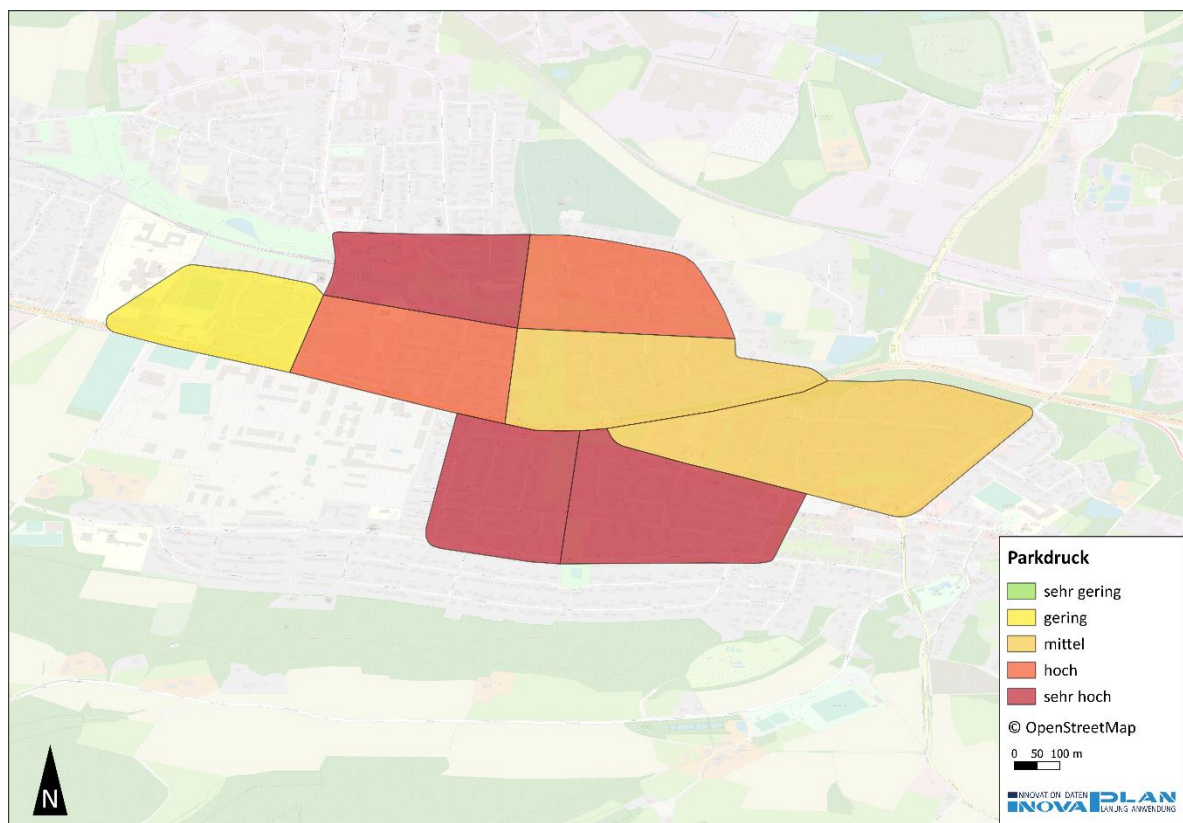
- Im Bereich des Ortszentrums (Bsp. Hillegosser Str.) werden einige Parkstände über eine Begrenzung der Parkdauer bewirtschaftet. Im weiteren Erhebungsraum ist Parken uneingeschränkt möglich.
- Im Hinblick auf den Parkdruck ergibt sich ein differenziertes Bild: Hoher Parkdruck rund um das Ortszentrum, geringer bis mittlerer Parkdruck in den Randbereichen des Erhebungsgebietes.
- An Werktagen (Mo-Fr) besteht ein höherer Parkdruck als an Samstagen.
- Ein vergleichsweise hoher Anteil der Parkstände wird durch Pkw mit längerer Parkdauer belegt.
- Mäßiges Aufkommen an Langzeitparkenden in beiden Zeitfenstern.

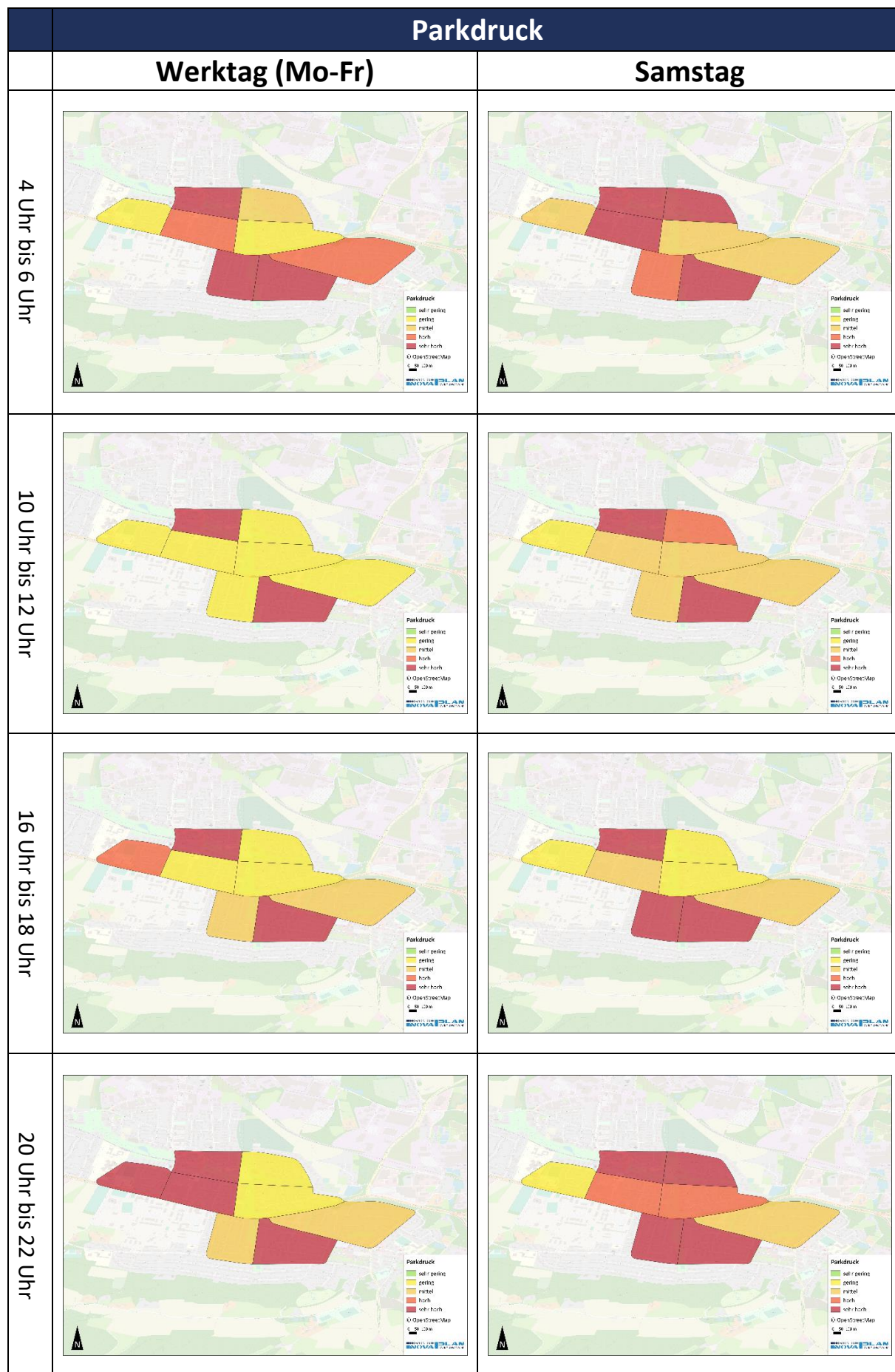
Stadtbezirk: Stieghorst



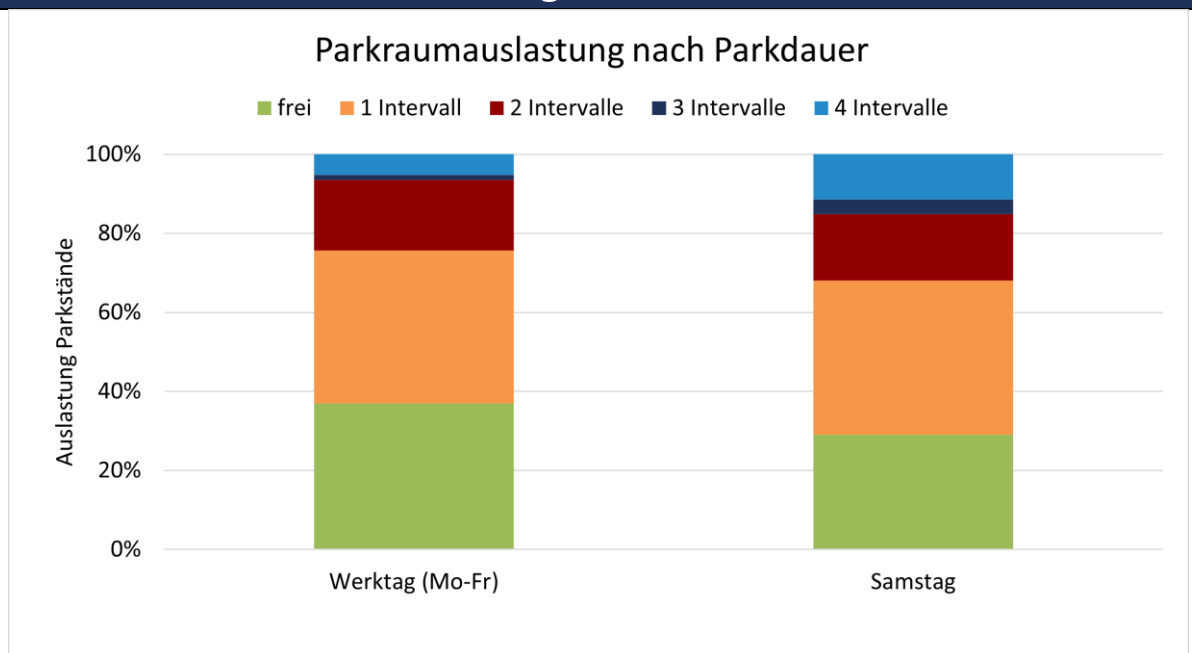
Kennzahlen

Länge erhobene Strecke	31 km
Erhobene Parkstände	1.771
Anzahl unbewirtschafteter Parkstände	1.763
Anzahl bewirtschaftete Parkstände	8
Anzahl Parkstände mit Beschränkung Parkdauer	0
Anzahl Behindertenparkstände	8
Anzahl Parkstände Bewohnerparken	0
Anzahl Parkstände mit Parkscheinautomat	0

Parkdruck - Übersicht**Ø Werktag (Mo-Fr)****Ø Samstag**

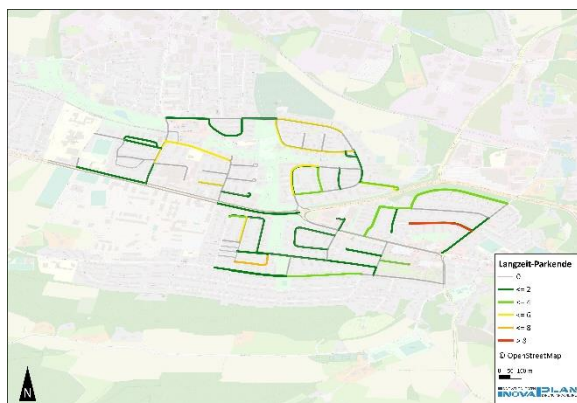


Verteilung der Parkdauer

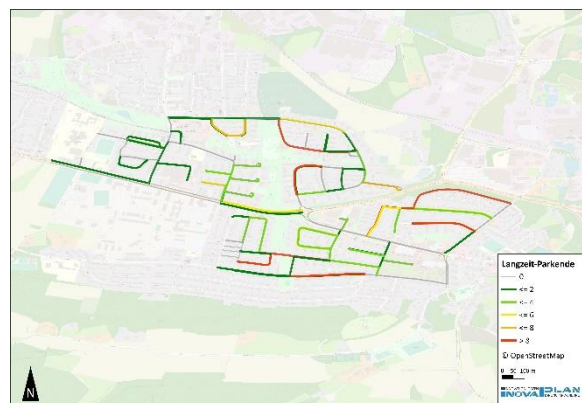


Langzeit-Parkende (LZP)

Werktag (Mo-Fr)



Samstag



Auslastung durch LZP – Werktag (Mo-Fr)

5 %

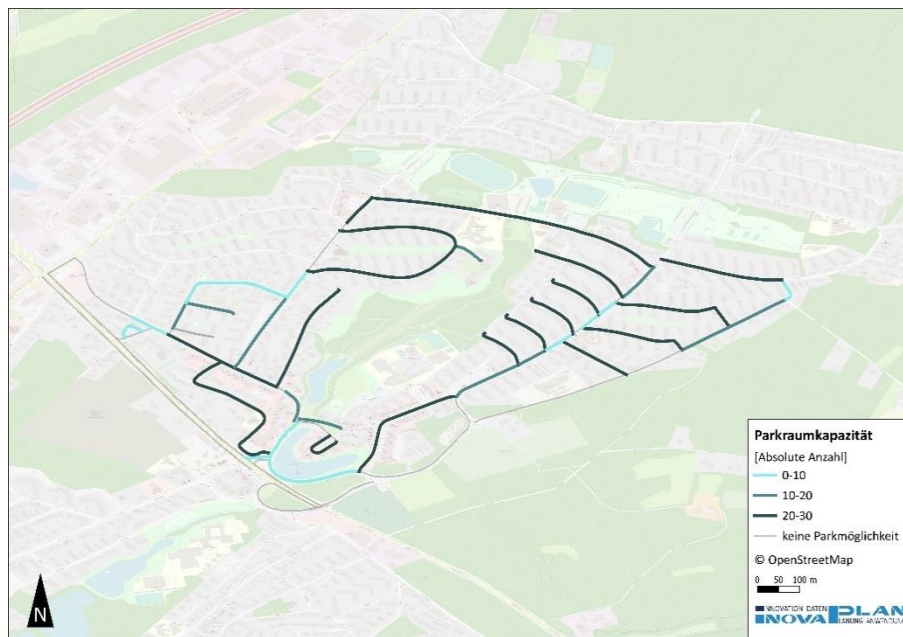
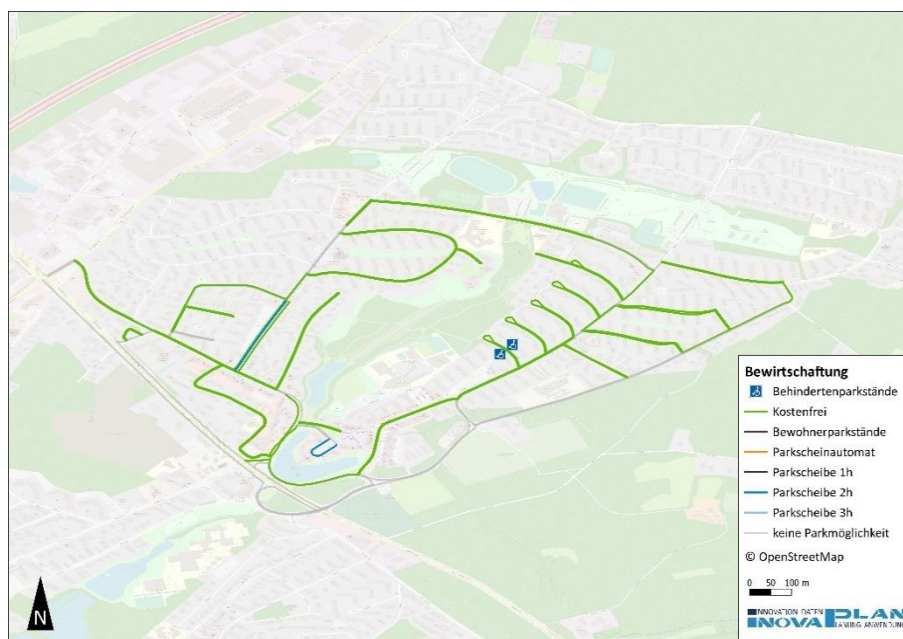
Auslastung durch LZP – Samstag

11 %

Fazit

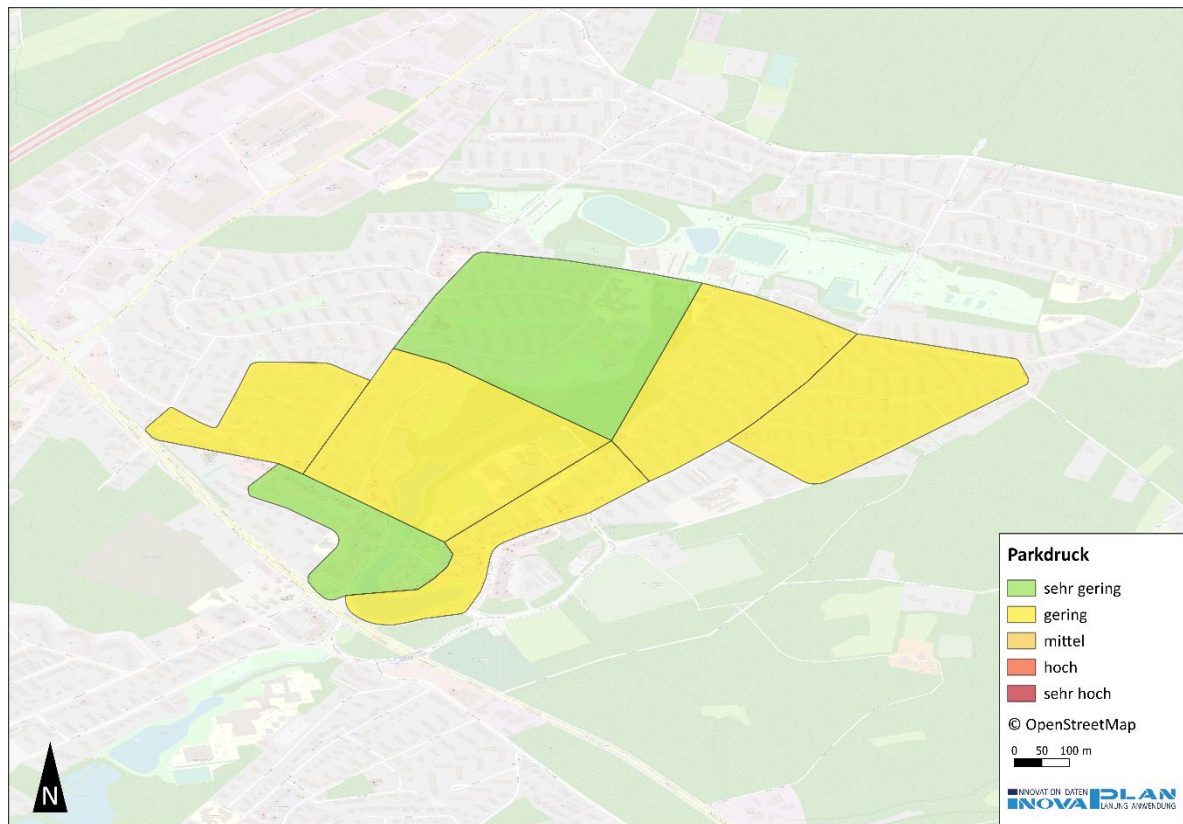
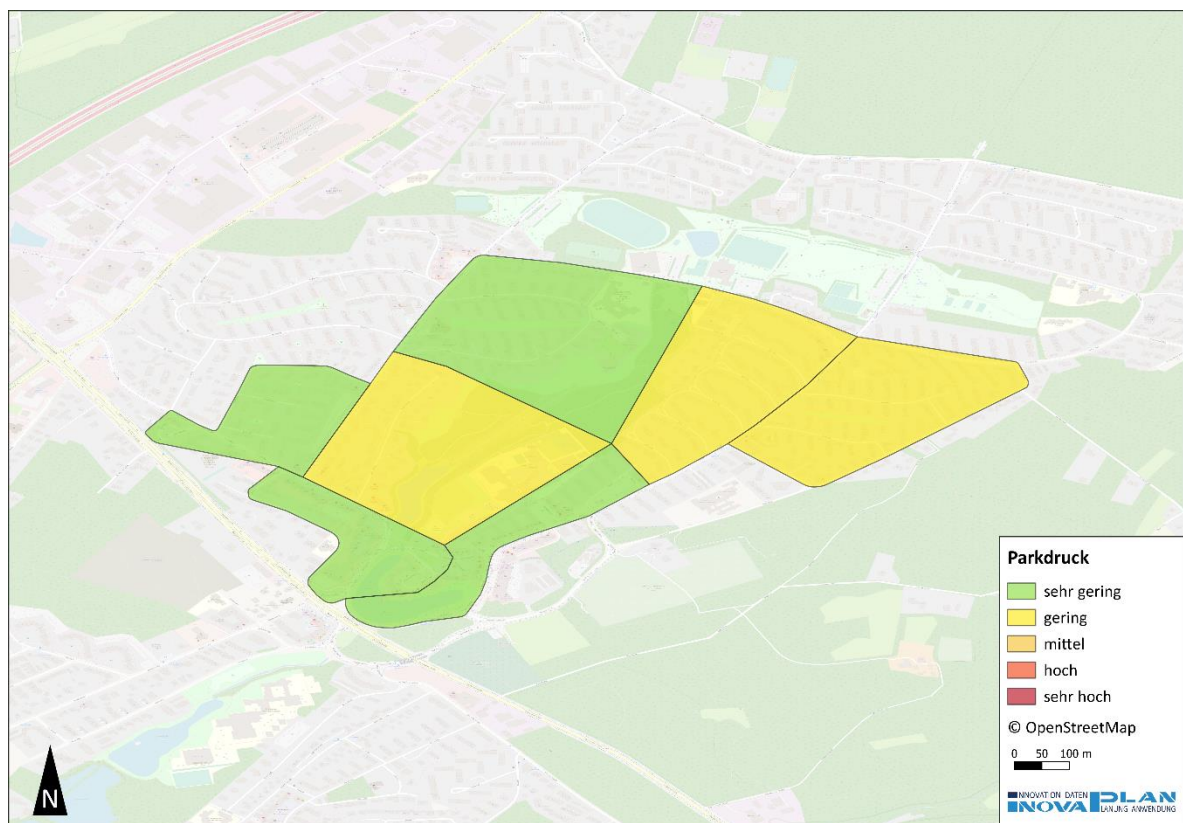
- Mit Ausnahme einiger Behindertenparkständen sind alle Parkstände im untersuchten Gebiet unbewirtschaftet.
- In allen Zeitschichten besteht ein hoher Parkdruck, besonders im nördlichen und südlichen Bereich des Erhebungsgebietes.
- Etwa 40 % der Parkstände sind durch Kfz mit längerer Parkdauer belegt. Samstags ist tendenziell eine höhere Parkdauer (>1 Zeitintervall) zu verzeichnen.
- Insgesamt erhöhtes Aufkommen an Langzeitparkenden mit Verteilung im gesamten Erhebungsgebiet.

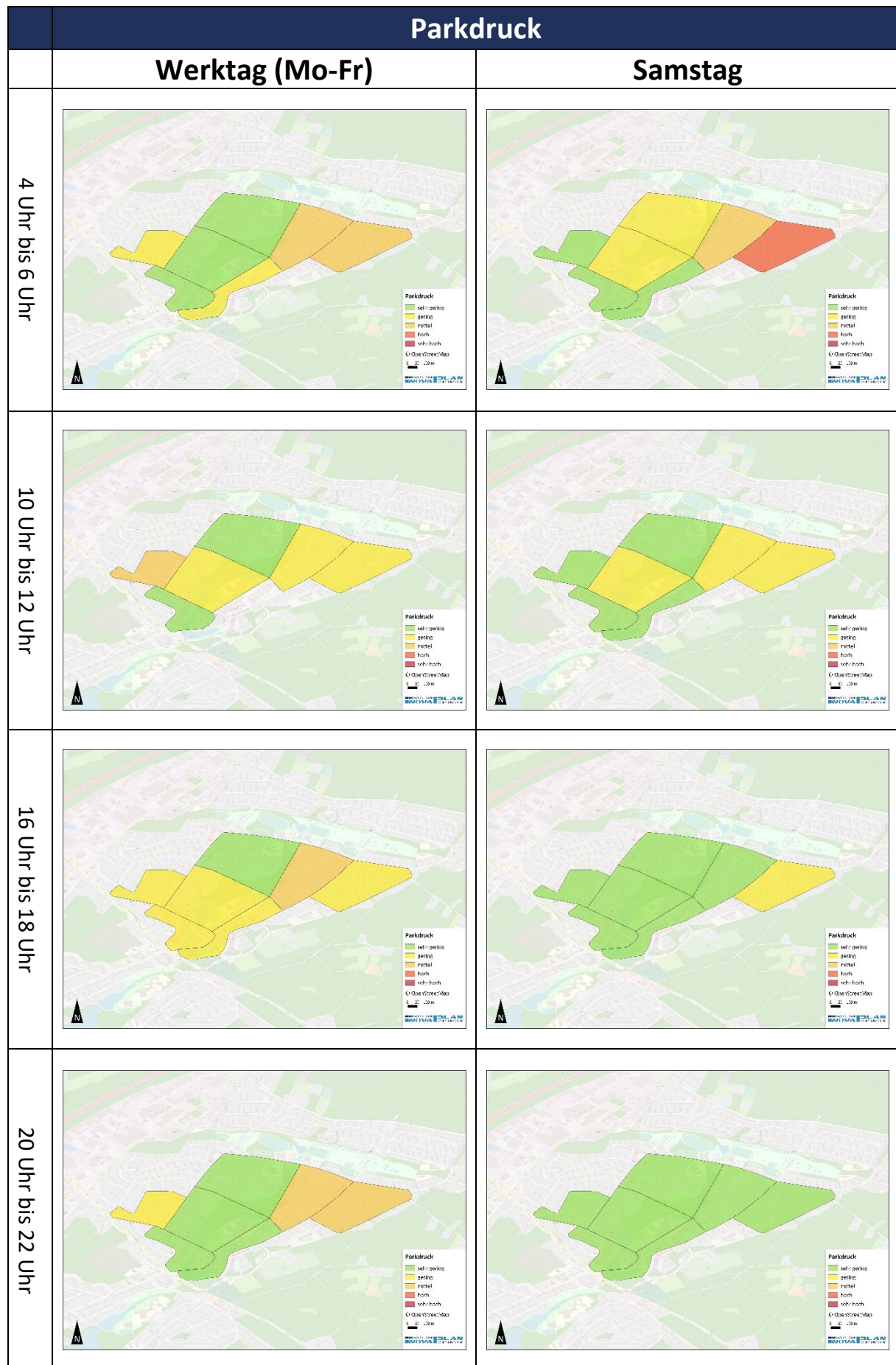
Stadtbezirk: Sennestadt



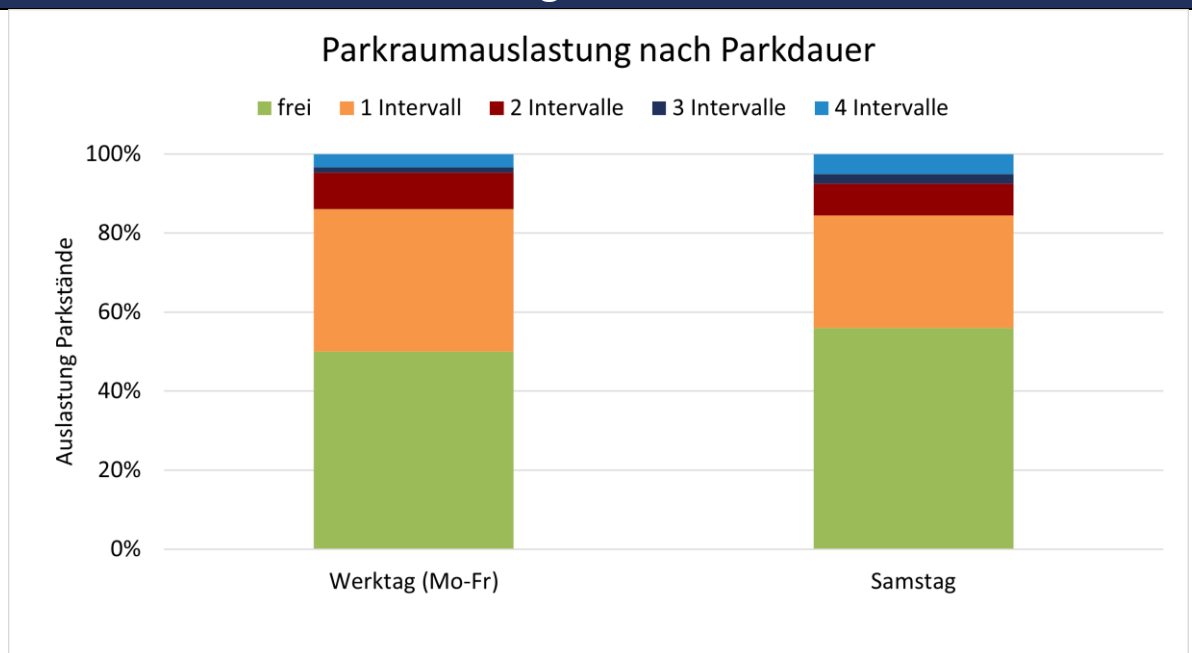
Kennzahlen

Länge erhobene Strecke	23 km
Erhobene Parkstände	1.889
Anzahl unbewirtschafteter Parkstände	1.842
Anzahl bewirtschaftete Parkstände	47
Anzahl Parkstände mit Beschränkung Parkdauer	45
Anzahl Behindertenparkstände	2
Anzahl Parkstände Bewohnerparken	0
Anzahl Parkstände mit Parkscheinautomat	0

Parkdruck - Übersicht**Ø Werktag (Mo-Fr)****Ø Samstag**



Verteilung der Parkdauer



Langzeit-Parkende (LZP)

Werktag (Mo-Fr)



Samstag



Auslastung durch LZP – Werktag (Mo-Fr)

3 %

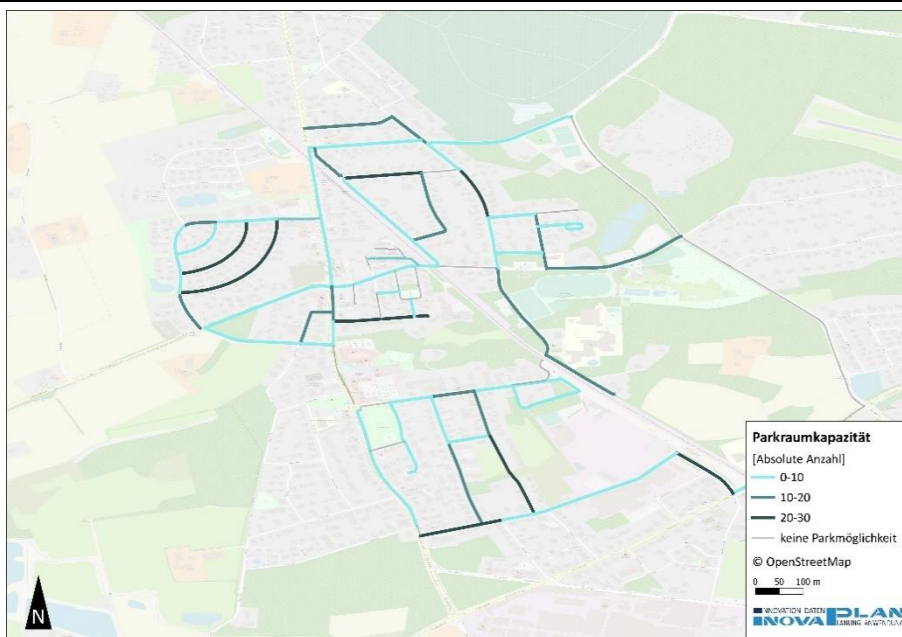
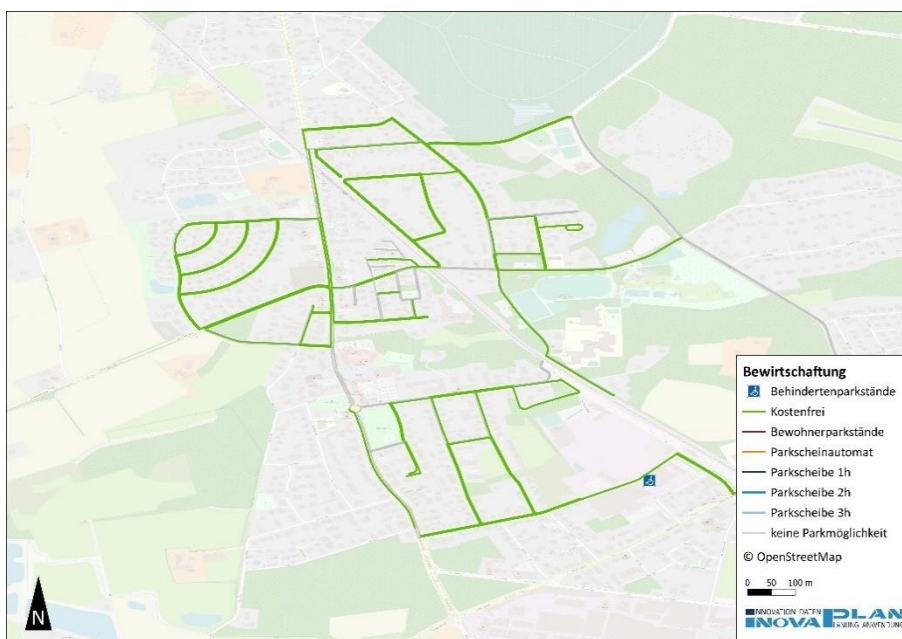
Auslastung durch LZP – Samstag

5 %

Fazit

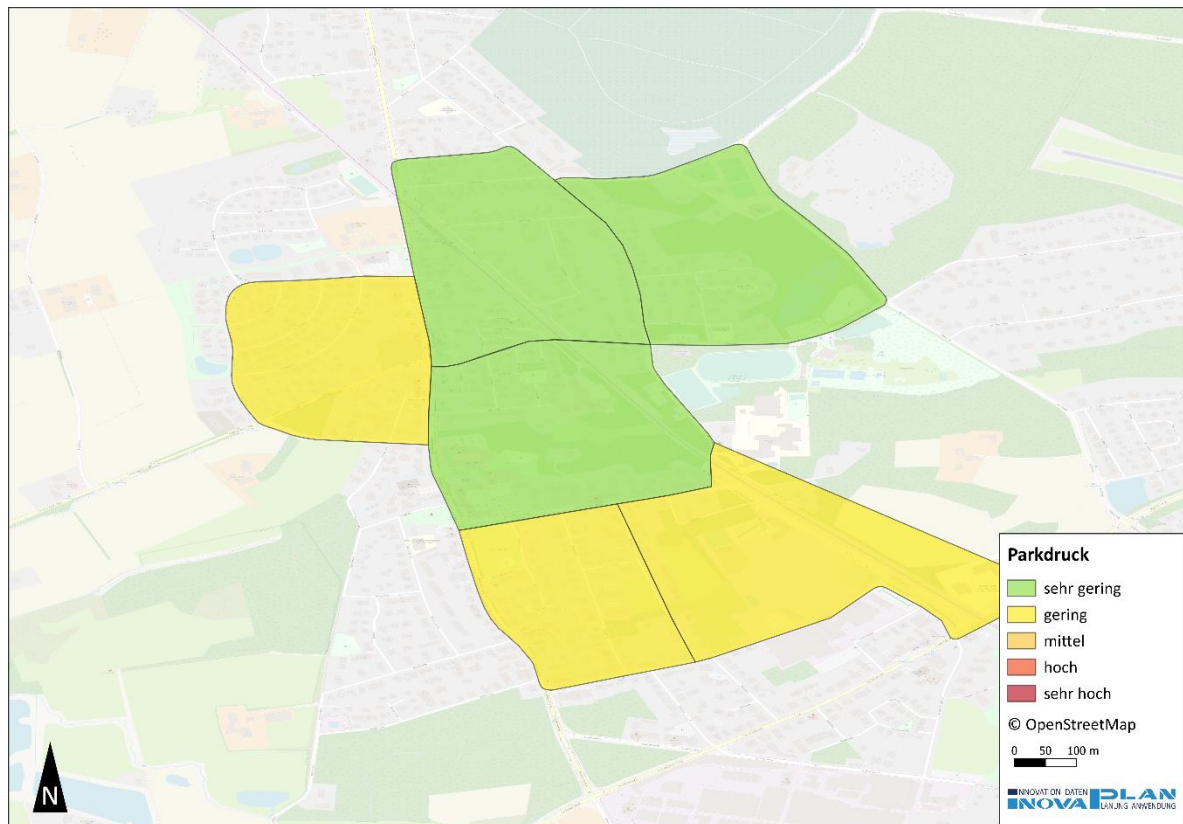
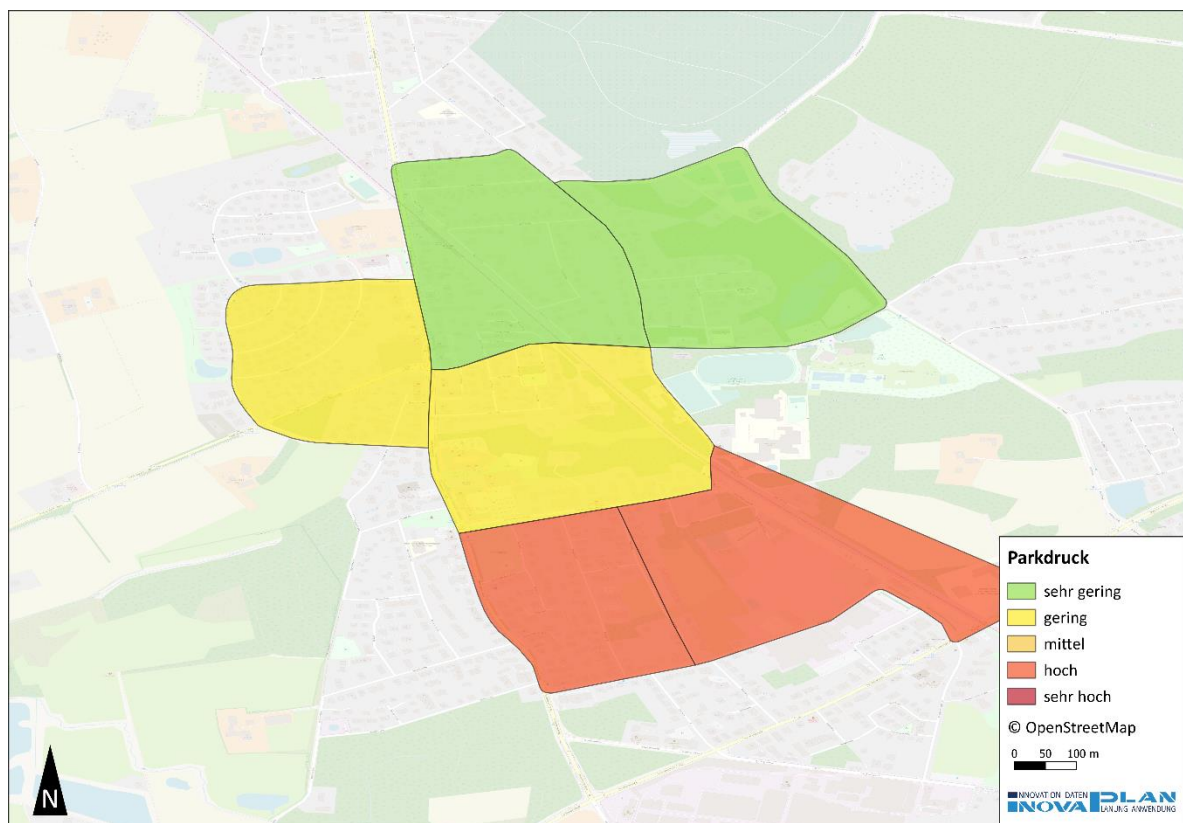
- Es bestehen hohe Kapazitäten für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum. Zusätzliche Stellplätze sind auf den privaten Grundstücken vorhanden.
- Einige Parkstände (Bsp. Rheinallée, Sennestadthaus) werden durch eine Begrenzung der Parkdauer bewirtschaftet, ansonsten ist eine uneingeschränkte Nutzung möglich.
- Insgesamt geringer bis mittlerer Parkdruck in allen Erhebungszeiträumen im gesamten Untersuchungsgebiet.
- Insgesamt geringes bis mittleres Aufkommen an Langzeitparkenden. Verteilung besonders in Wohngebietslage im Nord-Osten des Erhebungsgebietes.

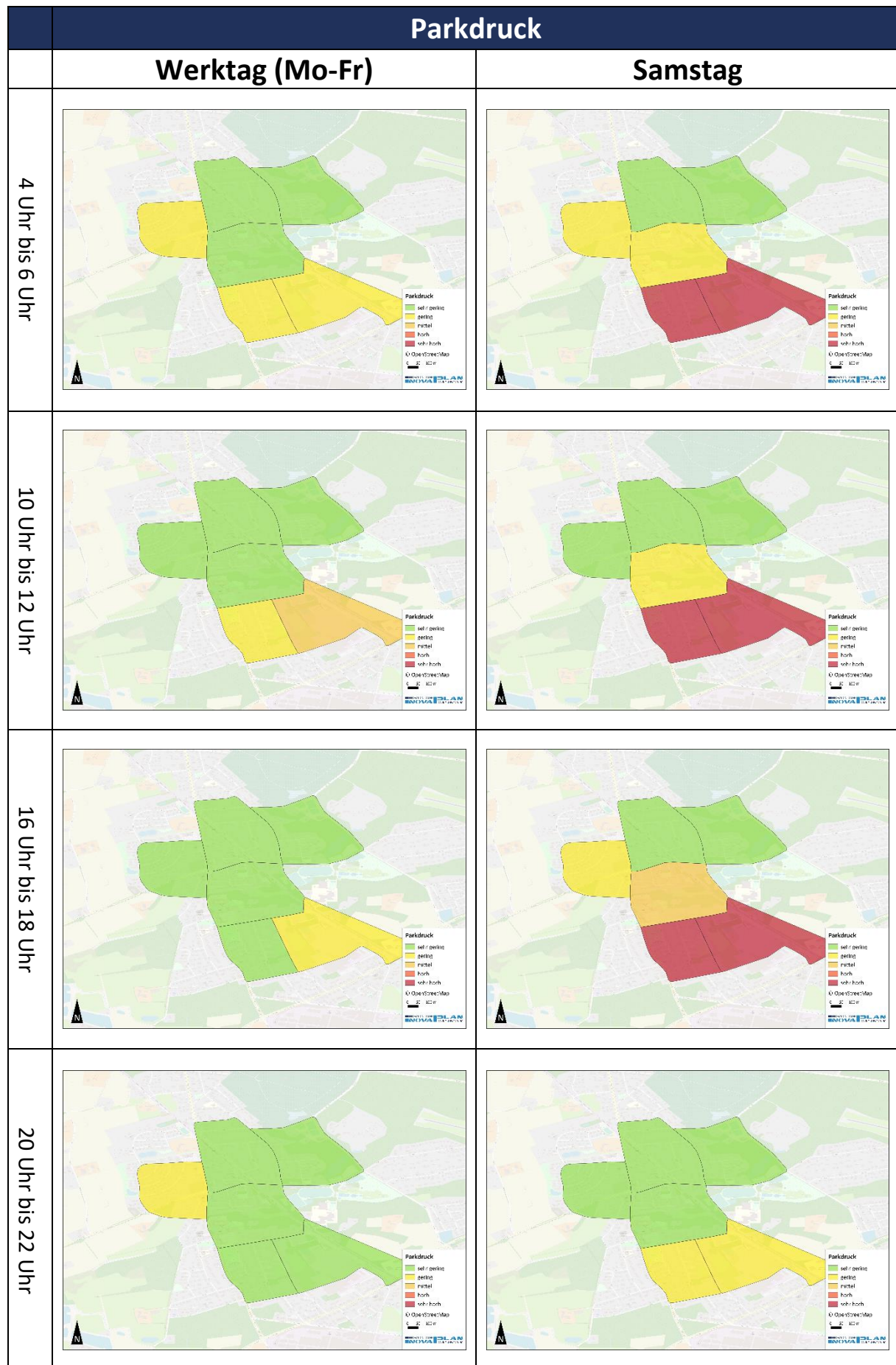
Stadtbezirk: Senne



Kennzahlen

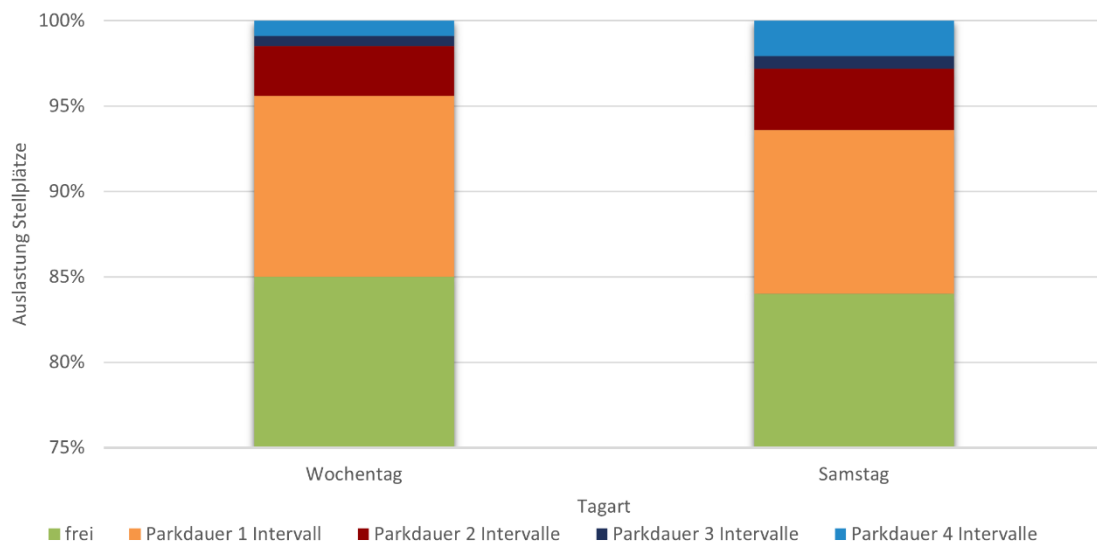
Länge erhobene Strecke	24 km
Erhobene Parkstände	1.060
Anzahl unbewirtschafteter Parkstände	1.059
Anzahl bewirtschaftete Parkstände	1
Anzahl Parkstände mit Beschränkung Parkdauer	0
Anzahl Behindertenparkstände	1
Anzahl Parkstände Bewohnerparken	0
Anzahl Parkstände mit Parkscheinautomat	0

Parkdruck - Übersicht**Ø Werktag (Mo-Fr)****Ø Samstag**



Verteilung der Parkdauer

Stellplatzauslastung nach Parkdauer - Senne



Langzeit-Parkende (LZP)

Werktag (Mo-Fr)



Samstag



Auslastung durch LZP – Werktag (Mo-Fr)

2 %

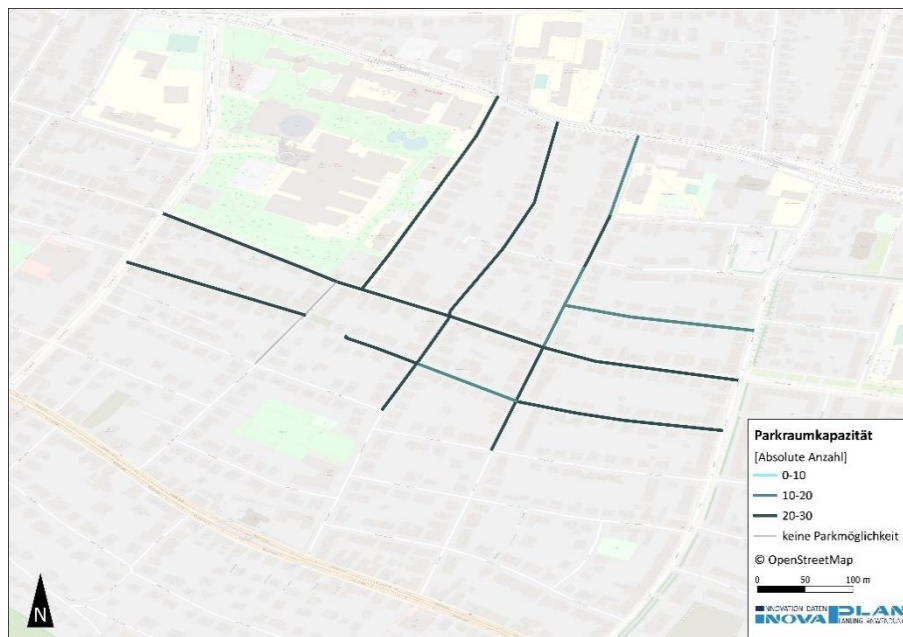
Auslastung durch LZP – Samstag

6 %

Fazit

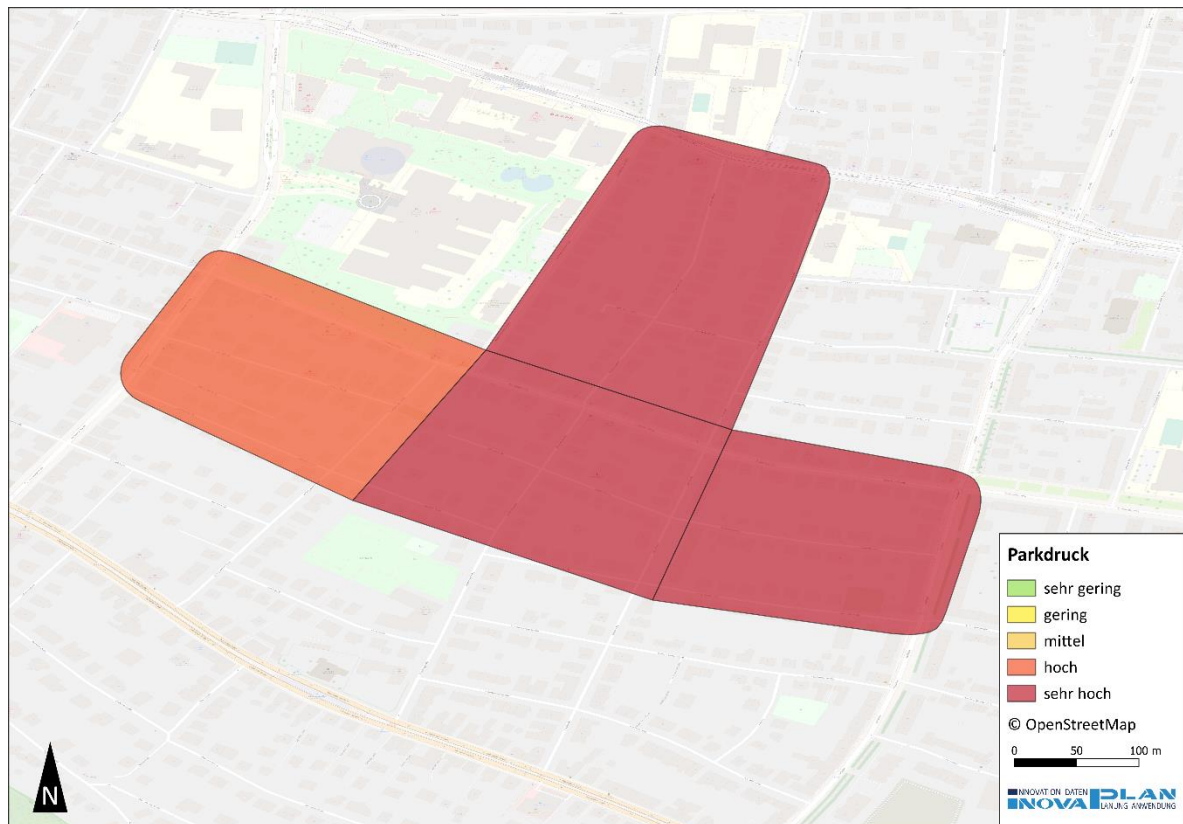
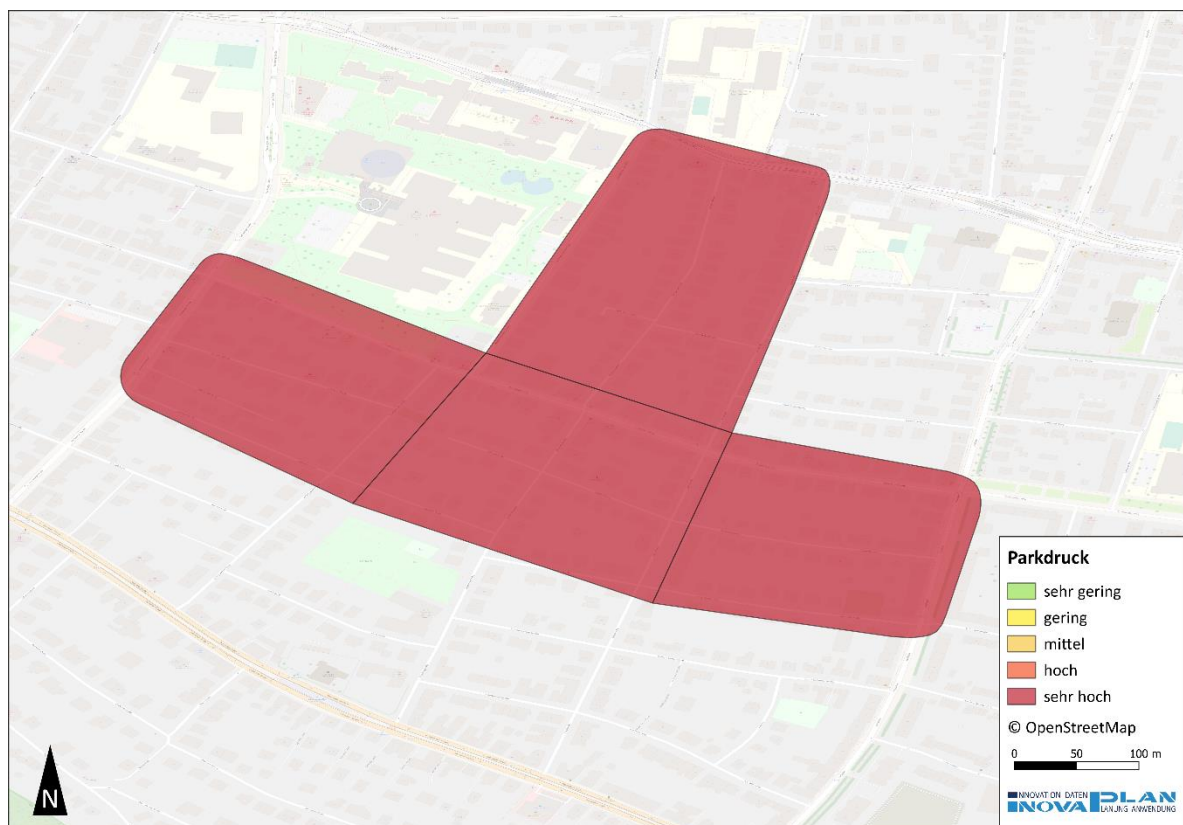
- Es findet keine Bewirtschaftung des vorhandenen Parkraums im öffentlichen Straßenraum statt.
- Der Parkdruck im Erhebungsraum ist insgesamt als gering einzustufen, durchschnittlich sind etwa 60 % der Parkstände nicht belegt.
- Eine höhere Auslastung besteht lediglich am Samstag im südlichen Erhebungsraum bzw. rund um die dort vorhandene Sportanlage.
- Werktags (Mo-Fr) geringes Aufkommen an Langzeitparkenden.
Mittleres Aufkommen an Samstagen.

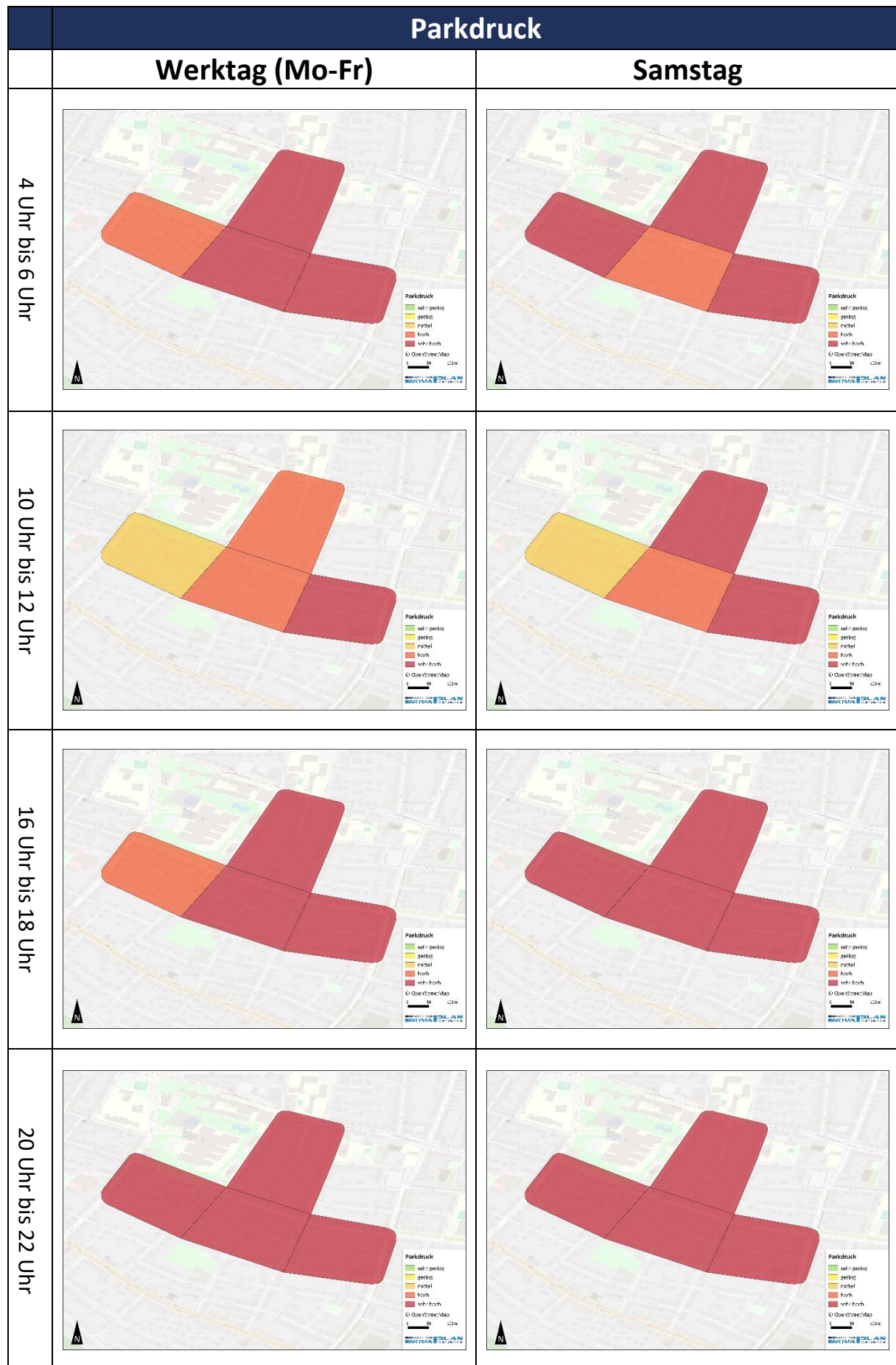
Stadtbezirk: Ehletruper Weg



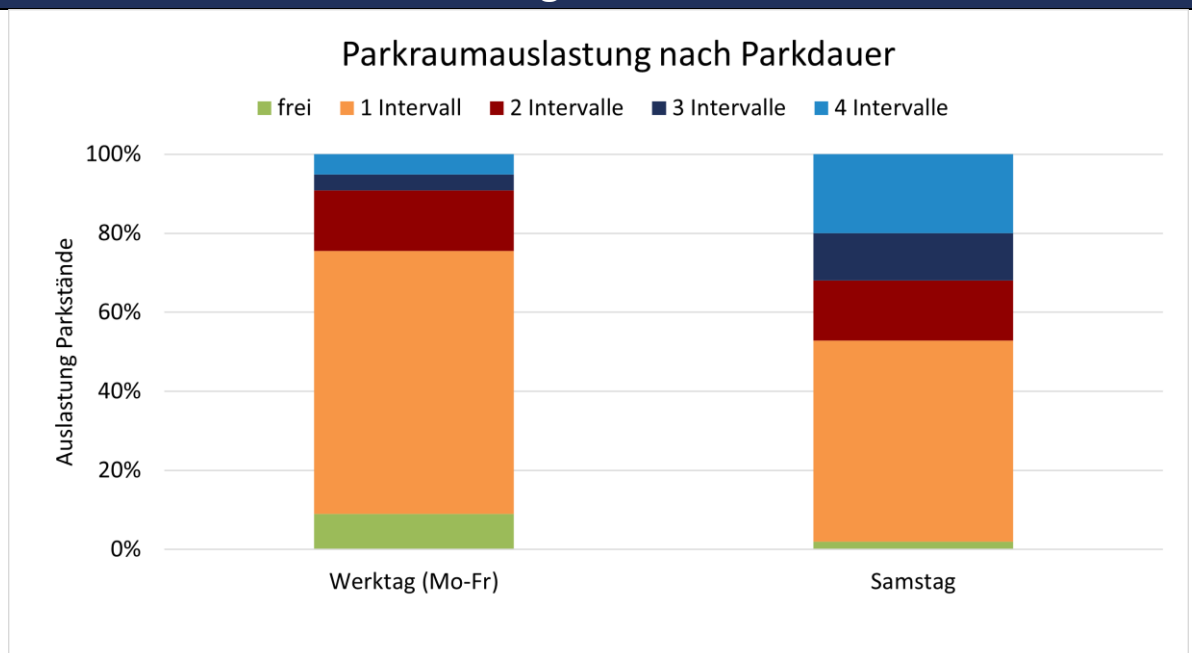
Kennzahlen

Länge erhobene Strecke	6 km
Erhobene Parkstände	707
Anzahl unbewirtschafteter Parkstände	295
Anzahl bewirtschaftete Parkstände	412
Anzahl Parkstände mit Beschränkung Parkdauer	412
Anzahl Behindertenparkstände	0
Anzahl Parkstände Bewohnerparken	0
Anzahl Parkstände mit Parkscheinautomat	0

Parkdruck - Übersicht**Ø Werktag (Mo-Fr)****Ø Samstag**



Verteilung der Parkdauer



Langzeit-Parkende (LZP)

Werktag (Mo-Fr)



Samstag



Auslastung durch LZP – Werktag (Mo-Fr)

5 %

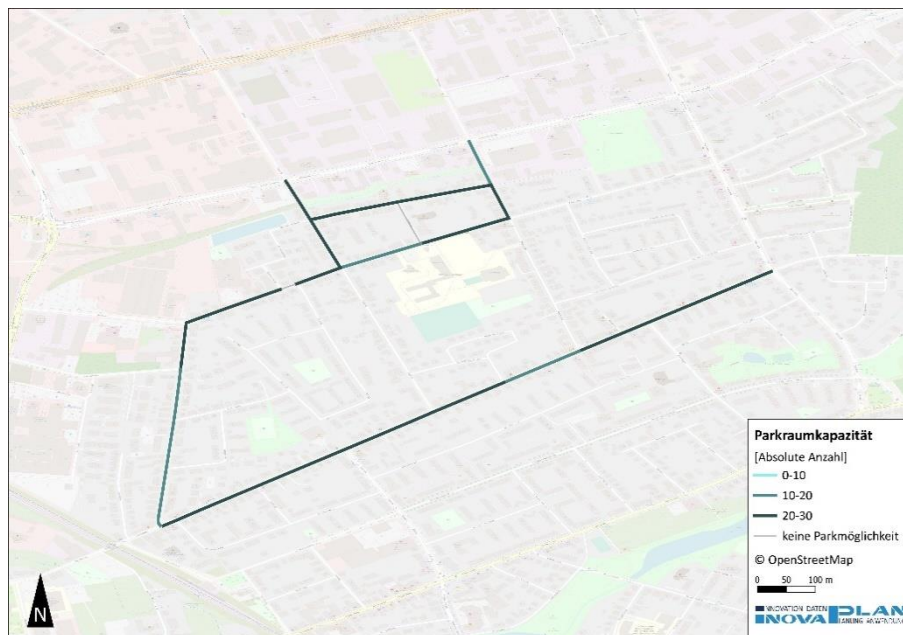
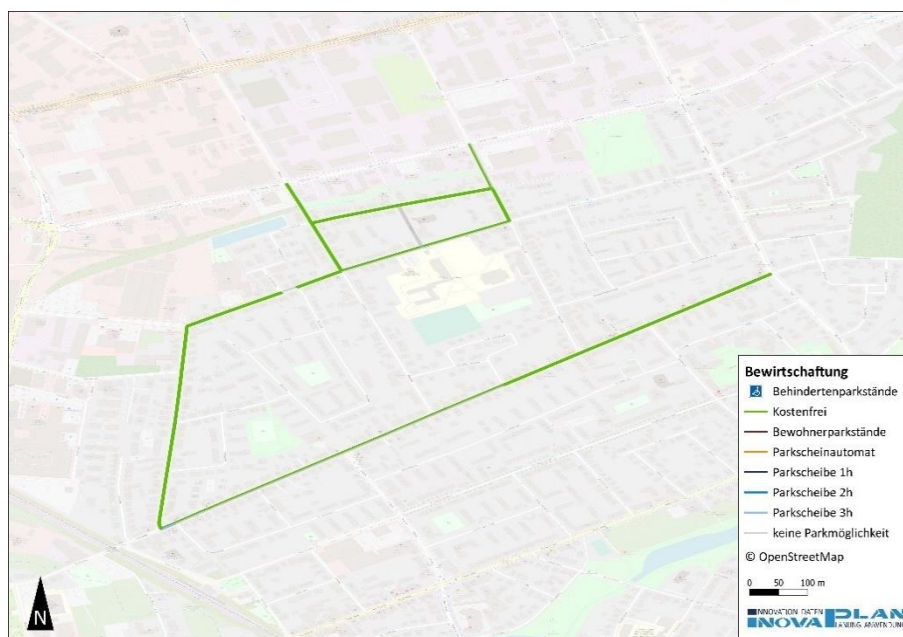
Auslastung durch LZP – Samstag

20 %

Fazit

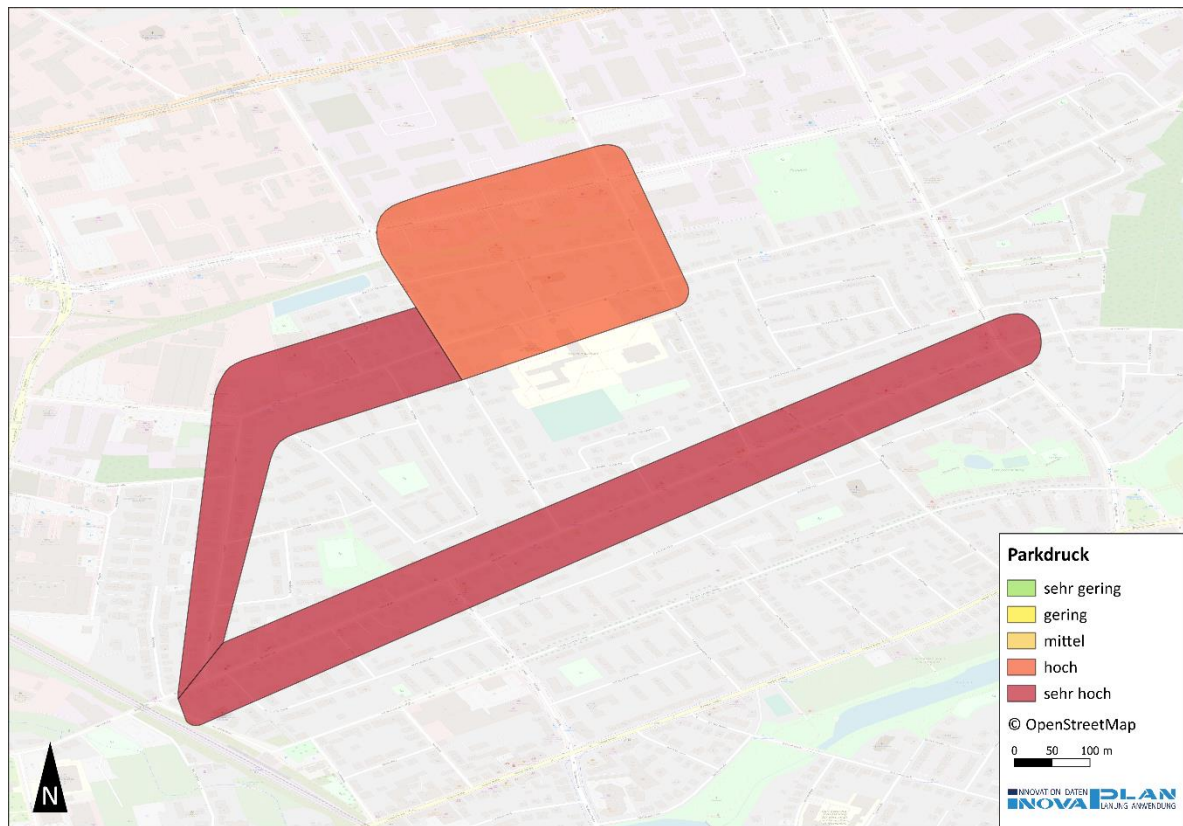
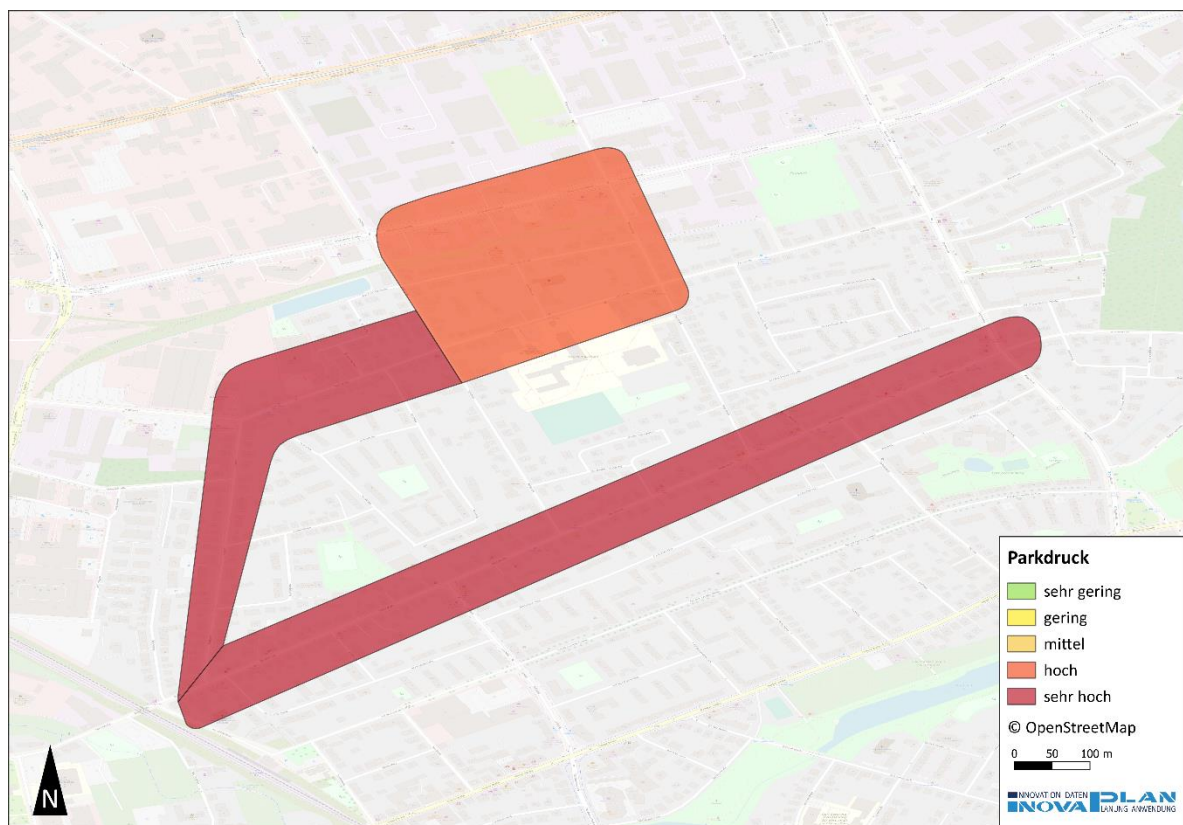
- Hohe Parkraumkapazitäten für den ruhenden Verkehr vorhanden.
- Der Parkraum in der Nähe des Klinikum wird durch eine Beschränkung der Parkdauer bewirtschaftet (ca. 60 % der Parkstände), Bewirtschaftung an Samstagen jedoch nur zwischen 11 und 16 Uhr.
- Es besteht ein dauerhaft hoher Parkdruck, insbesondere die unbewirtschafteten Parkstände im östlichen Erhebungsraum sind stark ausgelastet.
- Besonders an Samstagen besteht zudem eine hohe Auslastung des Parkraums durch Langzeitparkende.

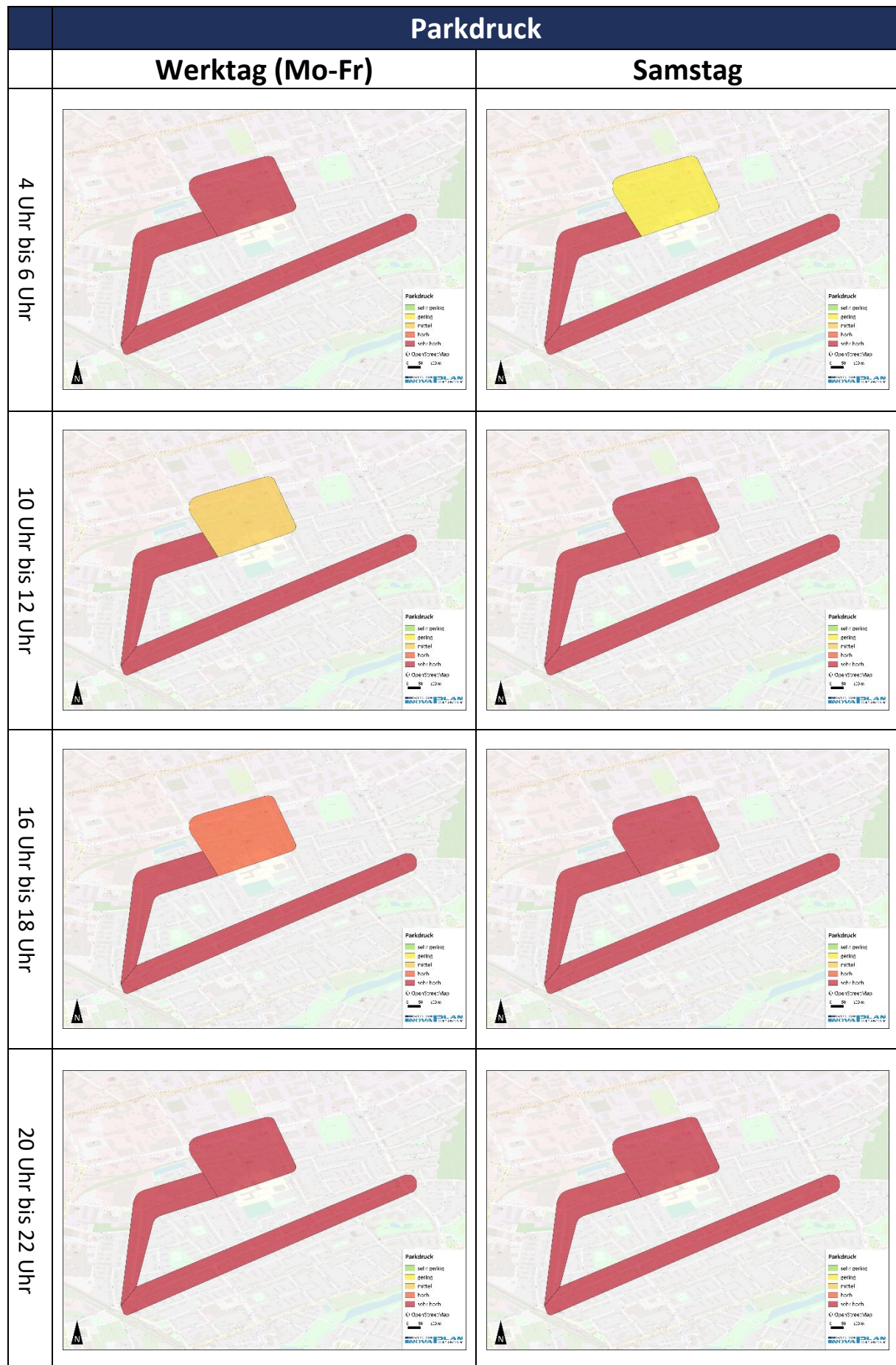
Stadtbezirk: Bleichstraße



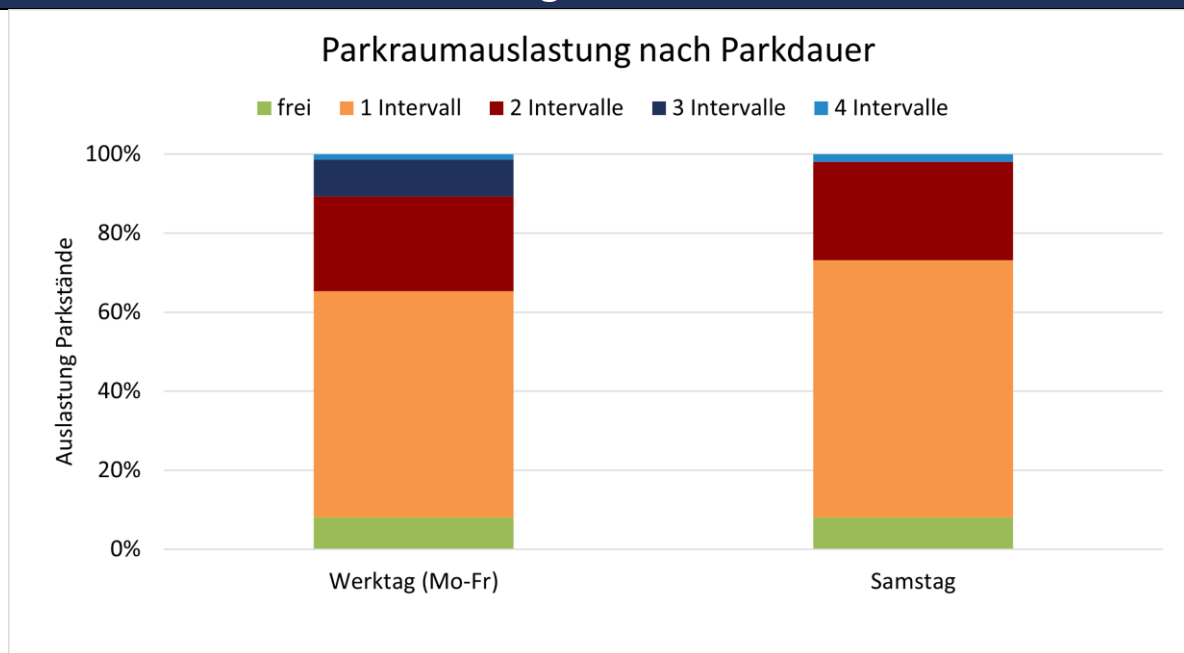
Kennzahlen

Länge erhobene Strecke	7 km
Erhobene Parkstände	511
Anzahl unbewirtschafteter Parkstände	511
Anzahl bewirtschaftete Parkstände	0
Anzahl Parkstände mit Beschränkung Parkdauer	0
Anzahl Behindertenparkstände	0
Anzahl Parkstände Bewohnerparken	0
Anzahl Parkstände mit Parkscheinautomat	0

Parkdruck - Übersicht**Ø Werktag (Mo-Fr)****Ø Samstag**

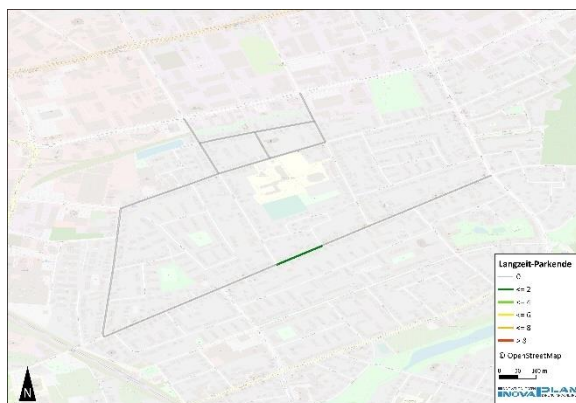


Verteilung der Parkdauer



Langzeit-Parkende (LZP)

Werktag (Mo-Fr)



Samstag



Auslastung durch LZP – Werktag (Mo-Fr)

1 %

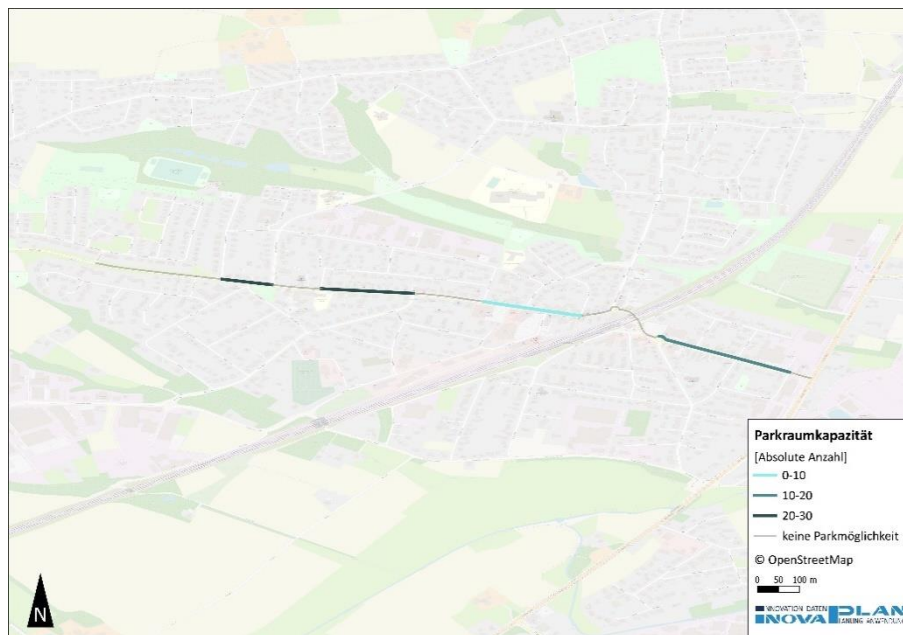
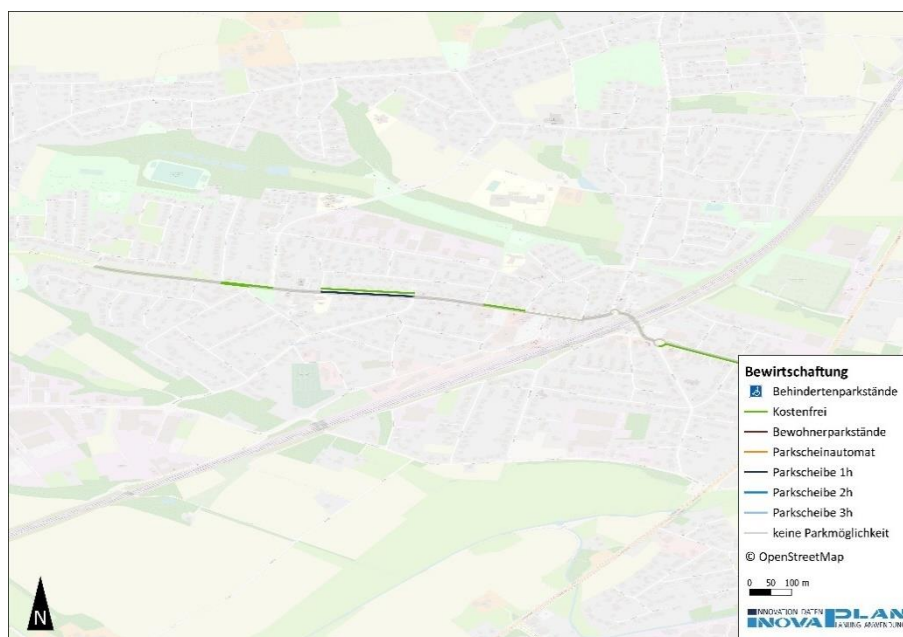
Auslastung durch LZP – Samstag

2 %

Fazit

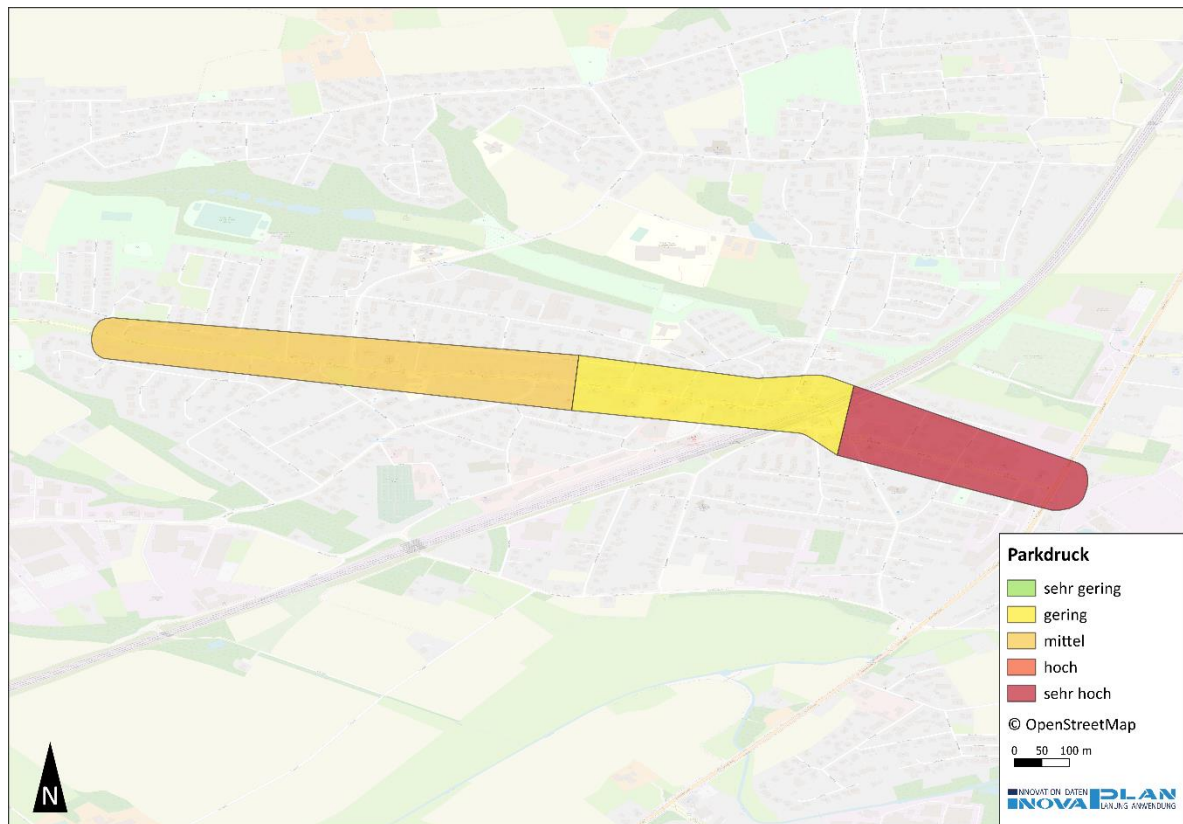
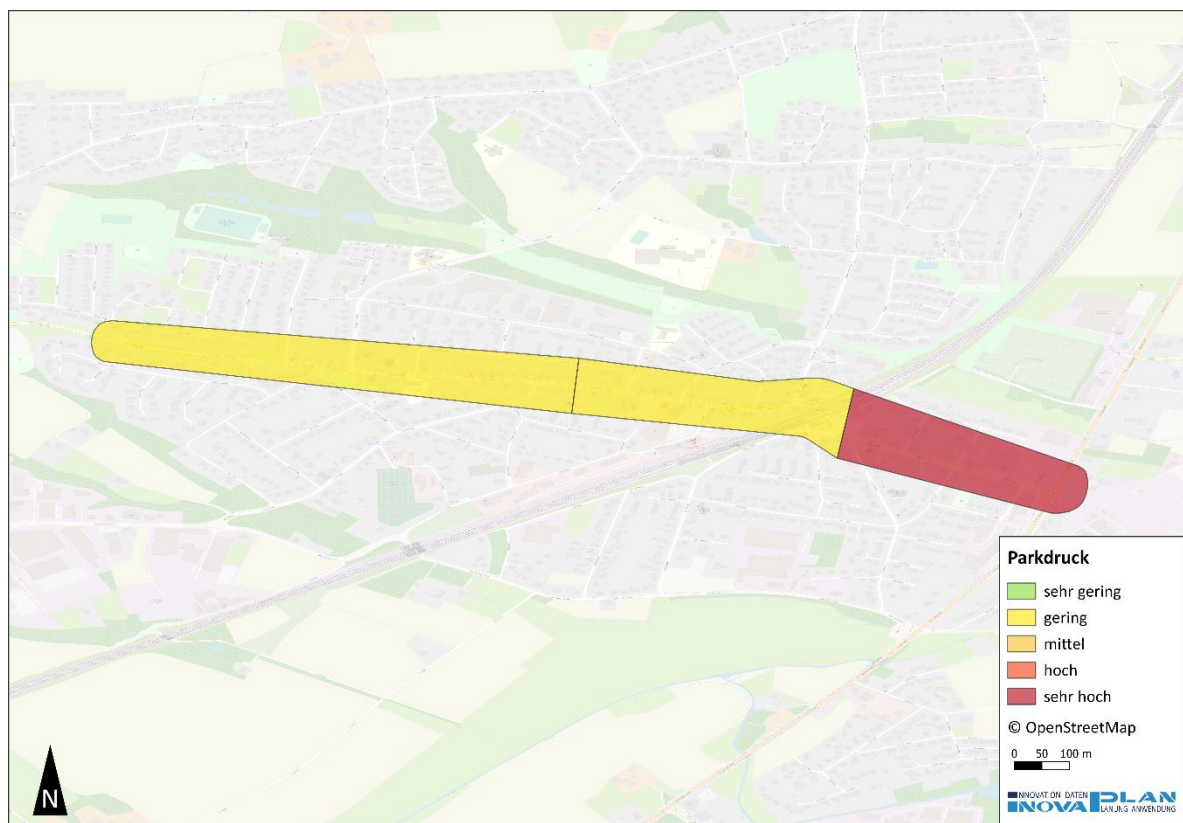
- Hohe Parkraumkapazitäten für den ruhenden Verkehr vorhanden.
- Sämtliche Parkstände im Erhebungsgebiet können uneingeschränkt genutzt werden, eine Bewirtschaftung findet nicht statt.
- In allen Zeitintervallen ist ein hoher Parkdruck zu verzeichnen, lediglich im nördlichen Erhebungsraum sind zum Teil vermehrt freie Kapazitäten vorhanden.
- Langzeitparkende sind nur vereinzelt entlang der Bleichstraße festzustellen.

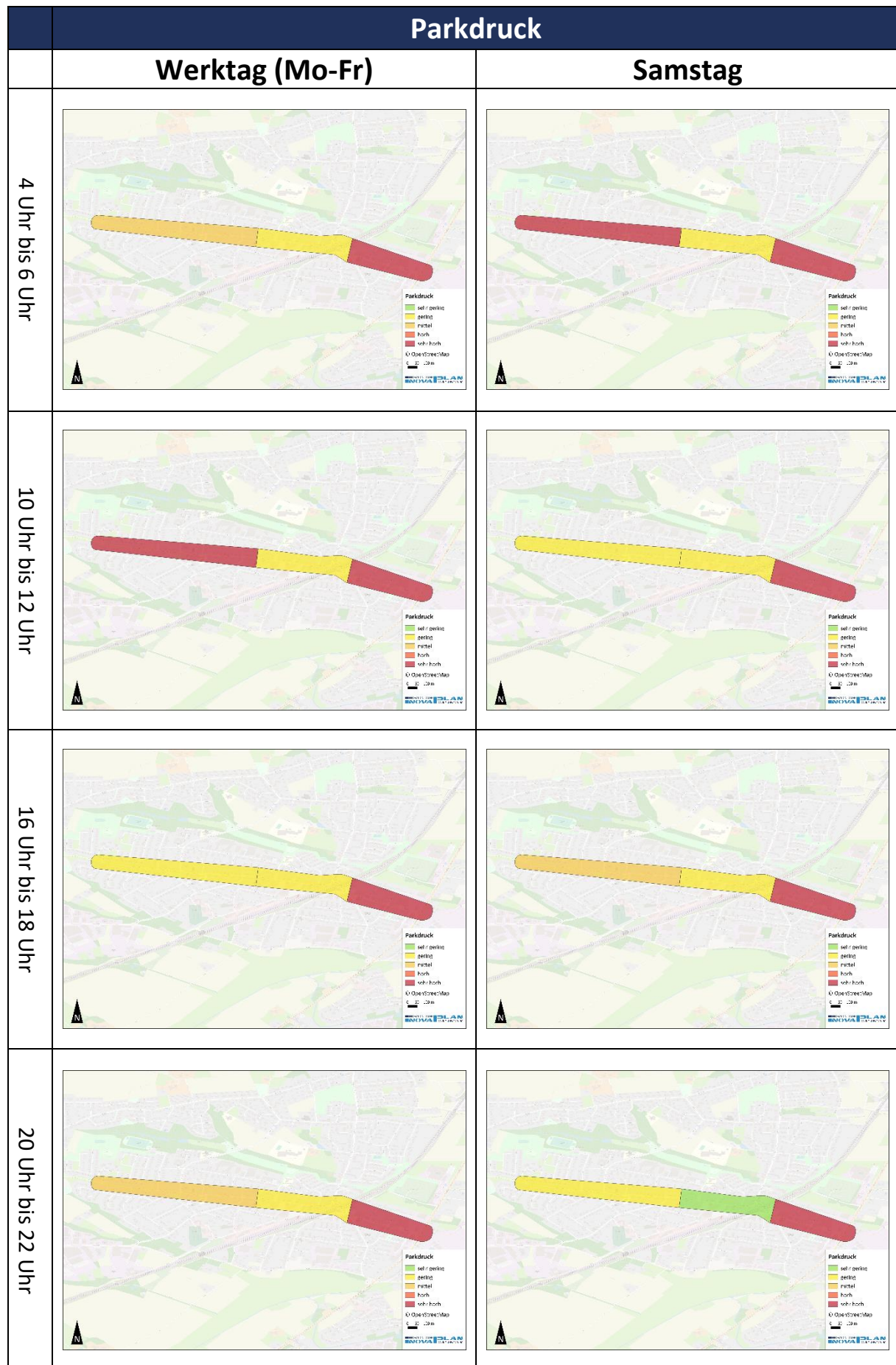
Stadtbezirk: Braker Straße



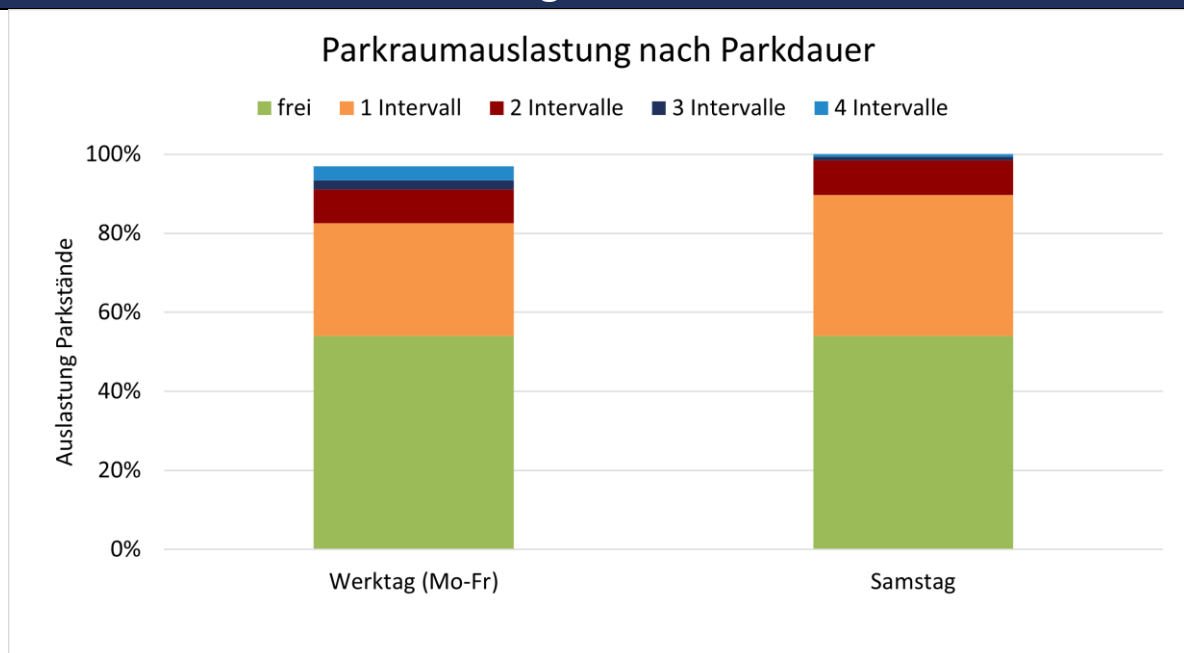
Kennzahlen

Länge erhobene Strecke	4 km
Erhobene Parkstände	124
Anzahl unbewirtschafteter Parkstände	124
Anzahl bewirtschaftete Parkstände	0
Anzahl Parkstände mit Beschränkung Parkdauer	0
Anzahl Behindertenparkstände	0
Anzahl Parkstände Bewohnerparken	0
Anzahl Parkstände mit Parkscheinautomat	0

Parkdruck - Übersicht**Ø Werktag (Mo-Fr)****Ø Samstag**

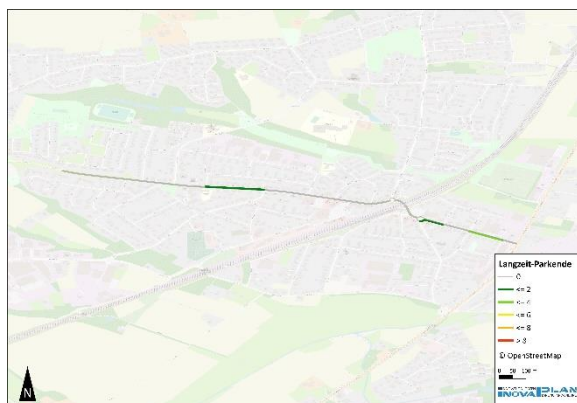


Verteilung der Parkdauer

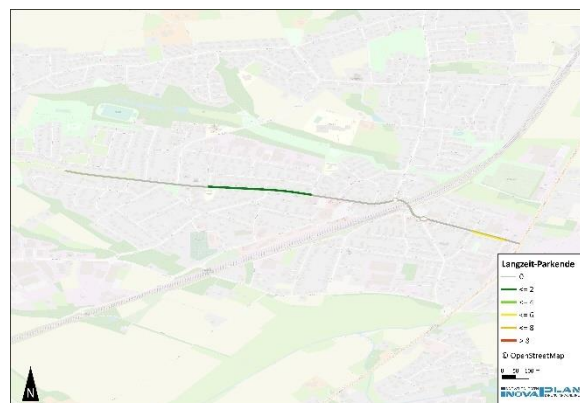


Langzeit-Parkende (LZP)

Werktag (Mo-Fr)



Samstag



Auslastung durch LZP – Werktag (Mo-Fr)

4 %

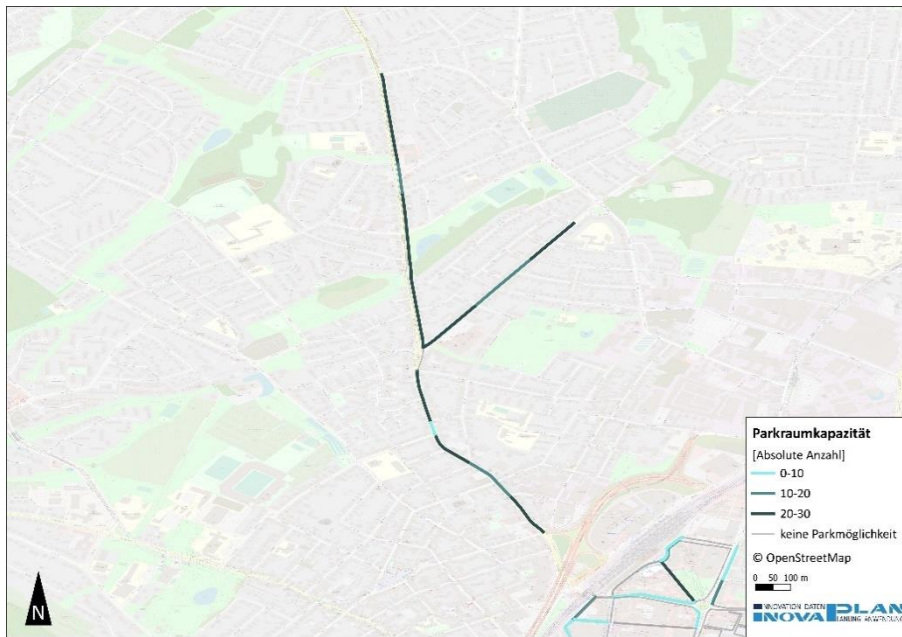
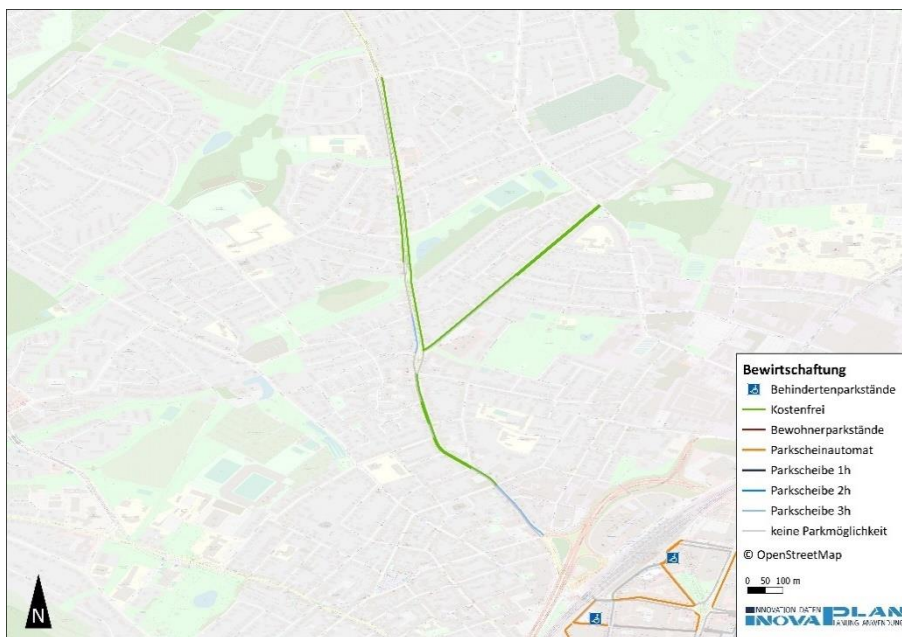
Auslastung durch LZP – Samstag

3 %

Fazit

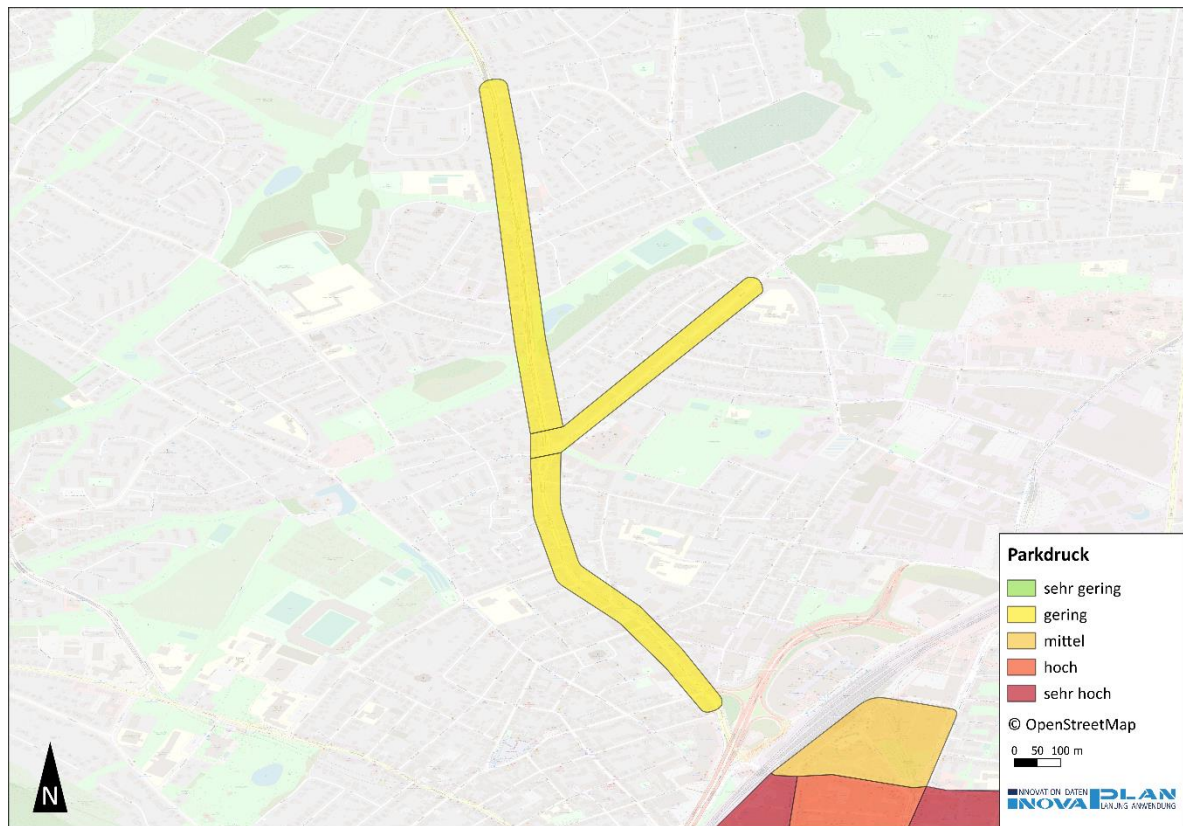
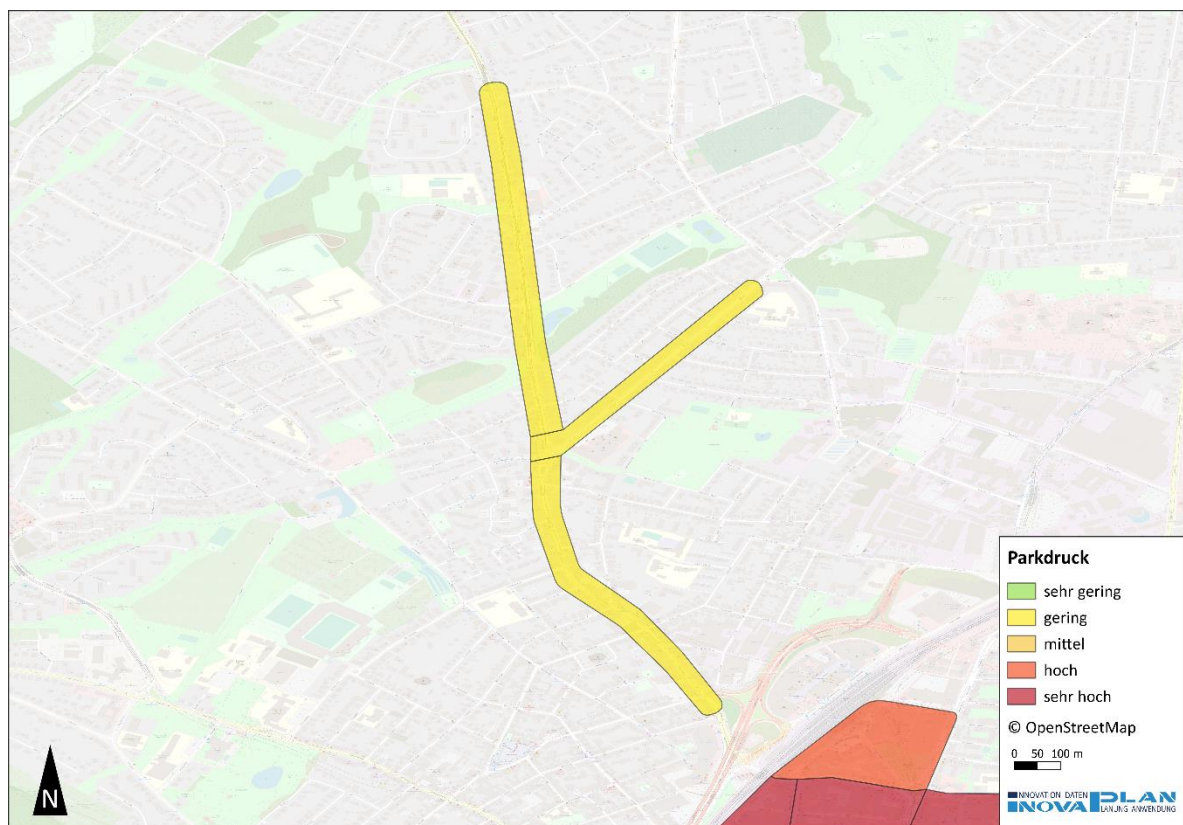
- Parken ist nur auf vereinzelten Abschnitten der Braker Straße möglich.
- Sämtliche erhobenen Parkstände werden nicht bewirtschaftet.
- Insgesamt liegt im Erhebungsraum ein mittlerer Parkdruck vor. Im östlichen Bereich, ab dem Bahnhof, zeigt sich dauerhaft ein sehr hoher Parkdruck.
- Sowohl Werktags (Mo-Fr) als auch Samstags besteht ein vergleichsweise geringes Aufkommen an Langzeitparkenden.

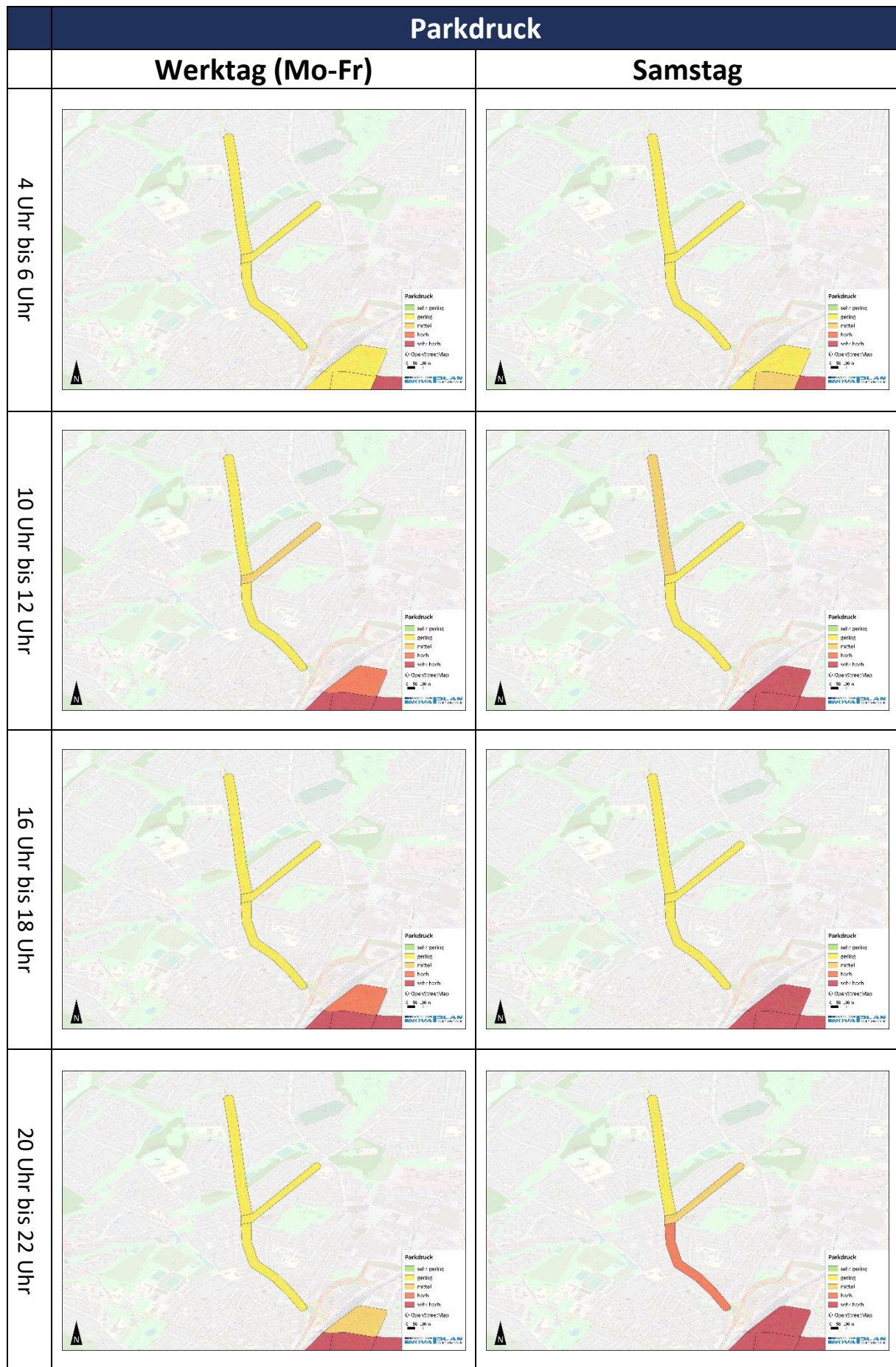
Stadtbezirk: Jöllenbecker Straße



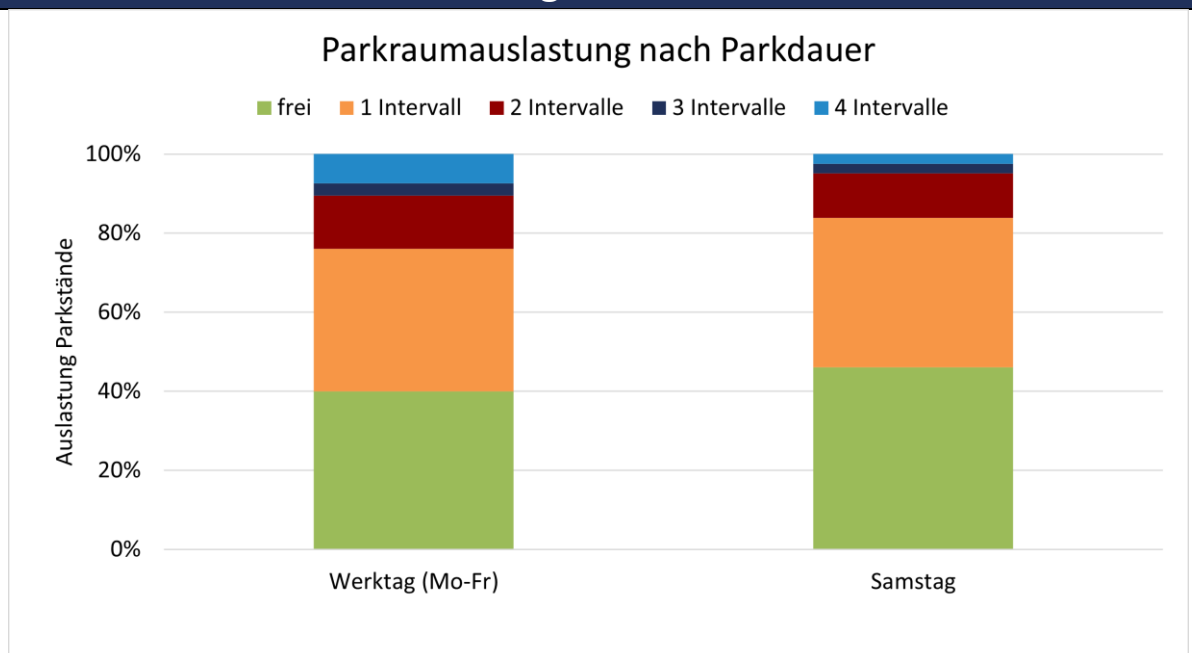
Kennzahlen

Länge erhobene Strecke	6 km
Erhobene Parkstände	583
Anzahl unbewirtschafteter Parkstände	361
Anzahl bewirtschaftete Parkstände	222
Anzahl Parkstände mit Beschränkung Parkdauer	222
Anzahl Behindertenparkstände	0
Anzahl Parkstände Bewohnerparken	0
Anzahl Parkstände mit Parkscheinautomat	0

Parkdruck - Übersicht**Ø Werktag (Mo-Fr)****Ø Samstag**

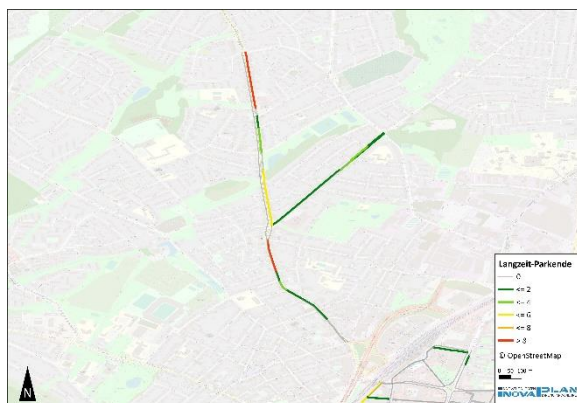


Verteilung der Parkdauer

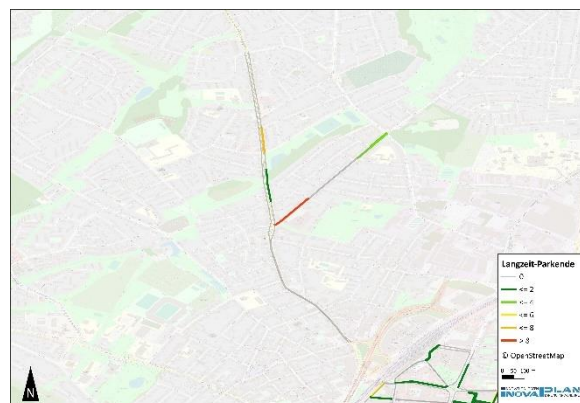


Langzeit-Parkende (LZP)

Werktag (Mo-Fr)



Samstag



Auslastung durch LZP – Werktag (Mo-Fr)

7 %

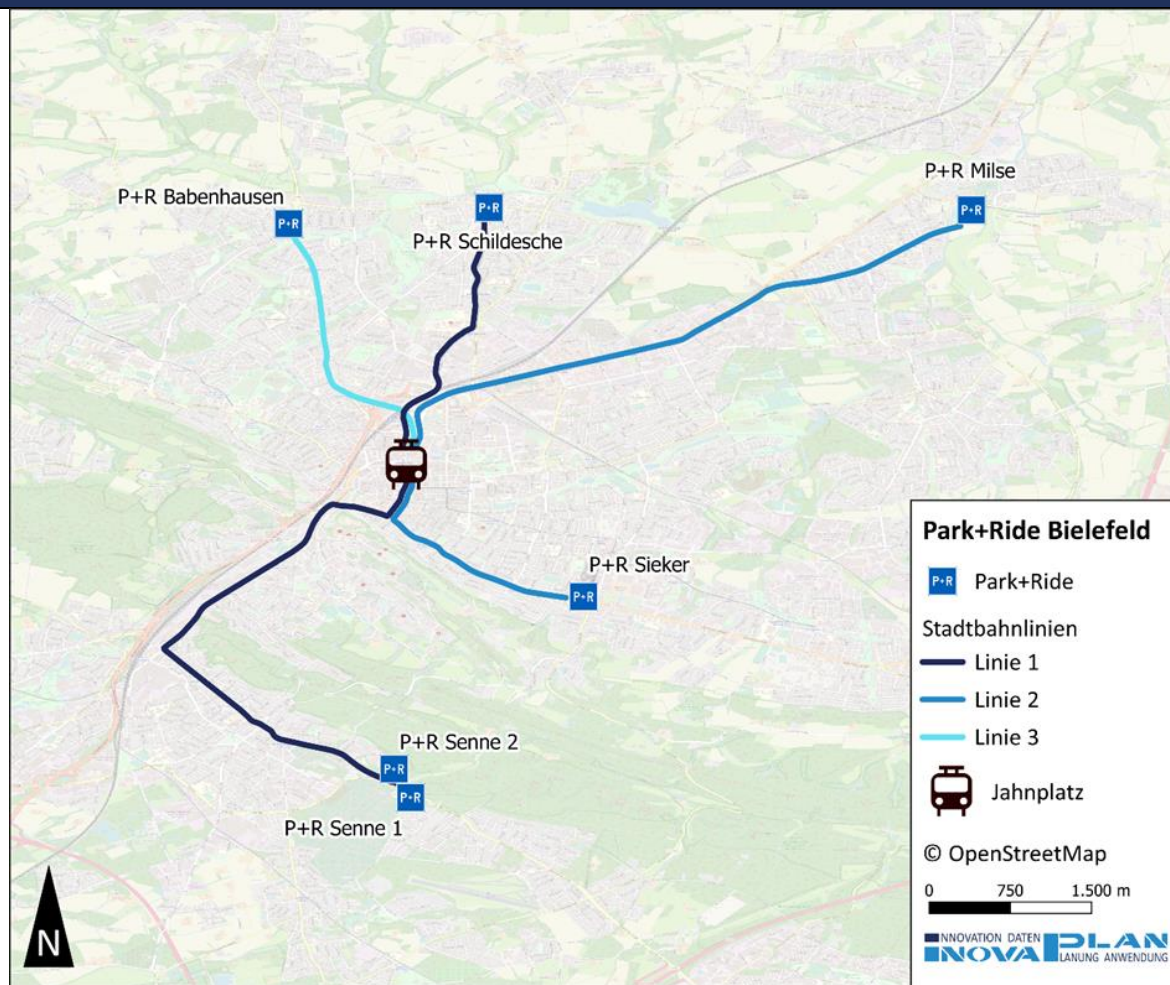
Auslastung durch LZP – Samstag

2 %

Fazit

- Hohe Parkraumkapazitäten für den ruhenden Verkehr vorhanden.
- Etwa 40 % der Parkstände werden durch eine Beschränkung der Parkdauer bewirtschaftet.
- Geringer bis mittlerer Parkdruck über alle Zeitschichten und Bereiche hinweg.
- Etwa 40 % der Parkstände sind nicht belegt.
- Werktags (Mo-Fr) besteht ein mittleres Aufkommen an Langzeitparkenden entlang der untersuchten Straßen.

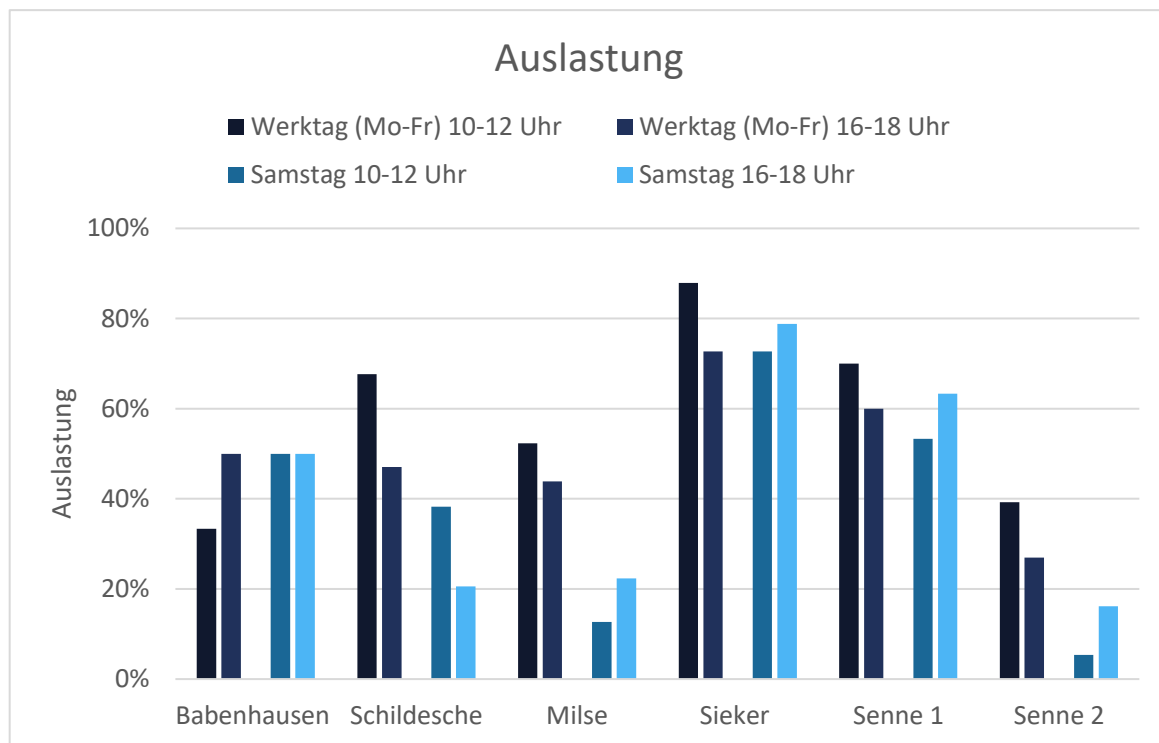
Park + Ride Anlagen Bielefeld



Kennzahlen

P+R-Anlagen		Reisezeit ins Zentrum (bis Jahnplatz) [min]		
Name	Kapazität	ÖV	mIV	Rad
Babenhausen	12	9	12	17
Schildesche	34	9	11	17
Milse	260	15	17	26
Sieker	66	9	10	11
Senne 1	30	20	15	24
Senne 2	130	20	15	24

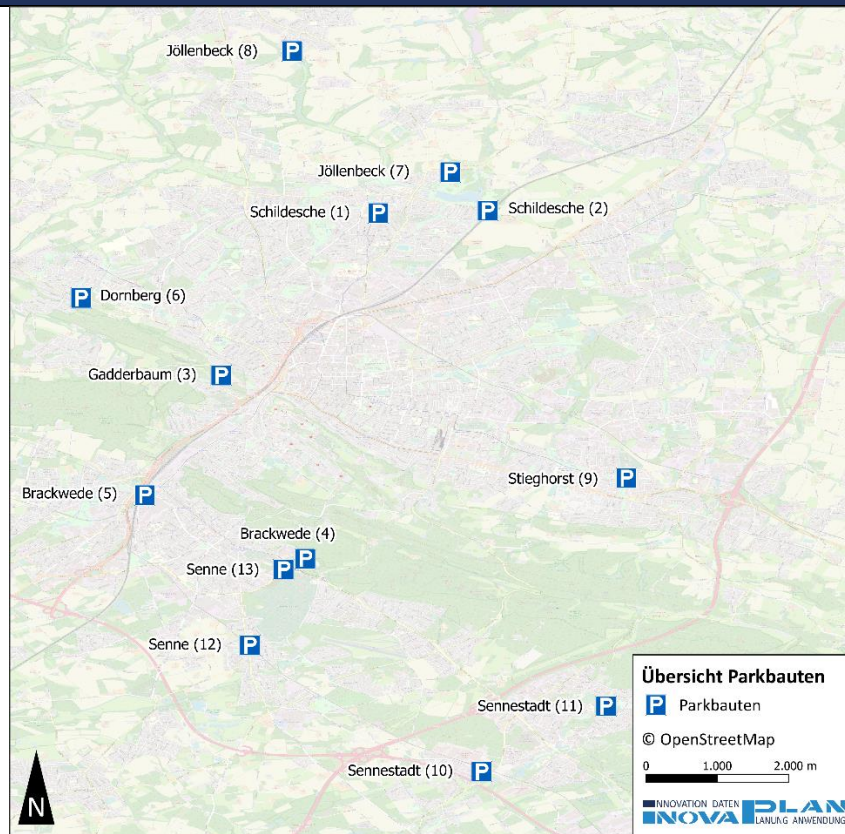
Auslastung



Fazit

- Die P+R-Anlagen in Milse bzw. Senne bieten die höchsten Kapazitäten, zum Teil sind nur wenige Parkstände vorhanden (Bsp. Babenhhausen).
- Die Nutzung der Parkplätze ist kostenfrei möglich.
- Keine der Anlagen war während der Erhebungszeitintervalle vollständig ausgelastet (Auswirkungen in Folge, der zum Zeitpunkt der Erhebung grassierenden Corona-Pandemie, sind jedoch nicht auszuschließen).
- Die P+R-Anlage Sieker weist im Vergleich die höchsten Auslastungen auf, dennoch bestehen auch hier weitere Kapazitätsreserven.
- Auslastung der P+R-Anlagen am Samstag insgesamt geringer, insbesondere bei den Anlagen Milse und Senne 2 deutlich unter der eines Werktages (Mo-Fr).
- Der ÖV weist bei allen, außer den im Stadtbezirk Senne verorteten P+R-Anlagen, die geringsten Reisezeiten auf und stellt somit eine attraktive Alternative zum Pkw dar.

Erhobene Parkbauten Stadtgebiet

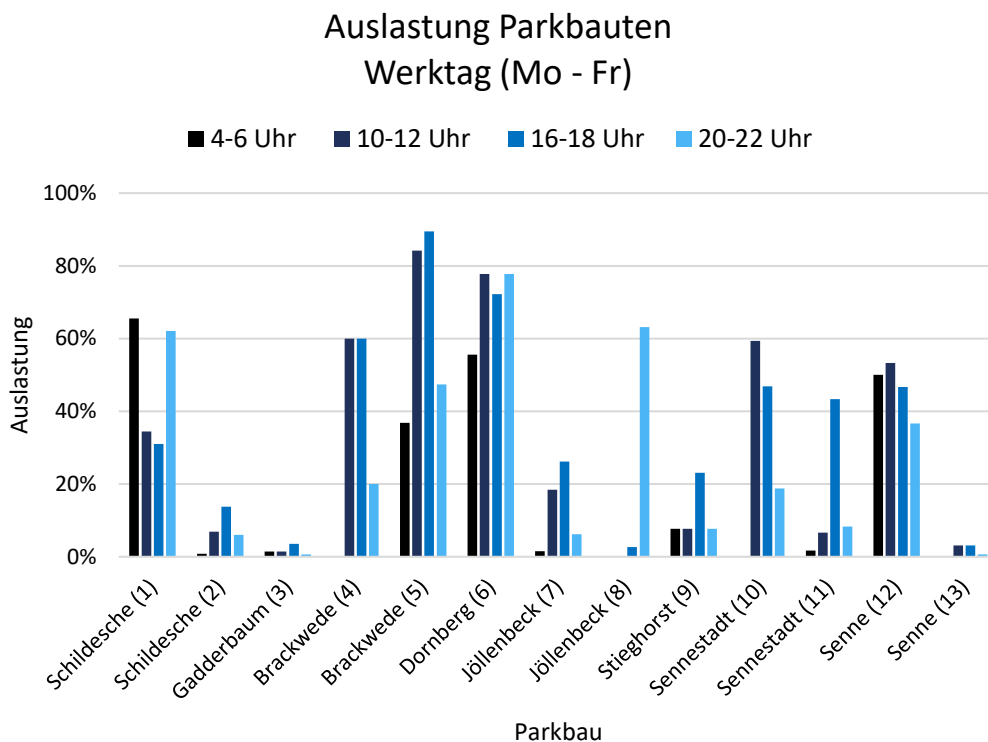


Kennzahlen

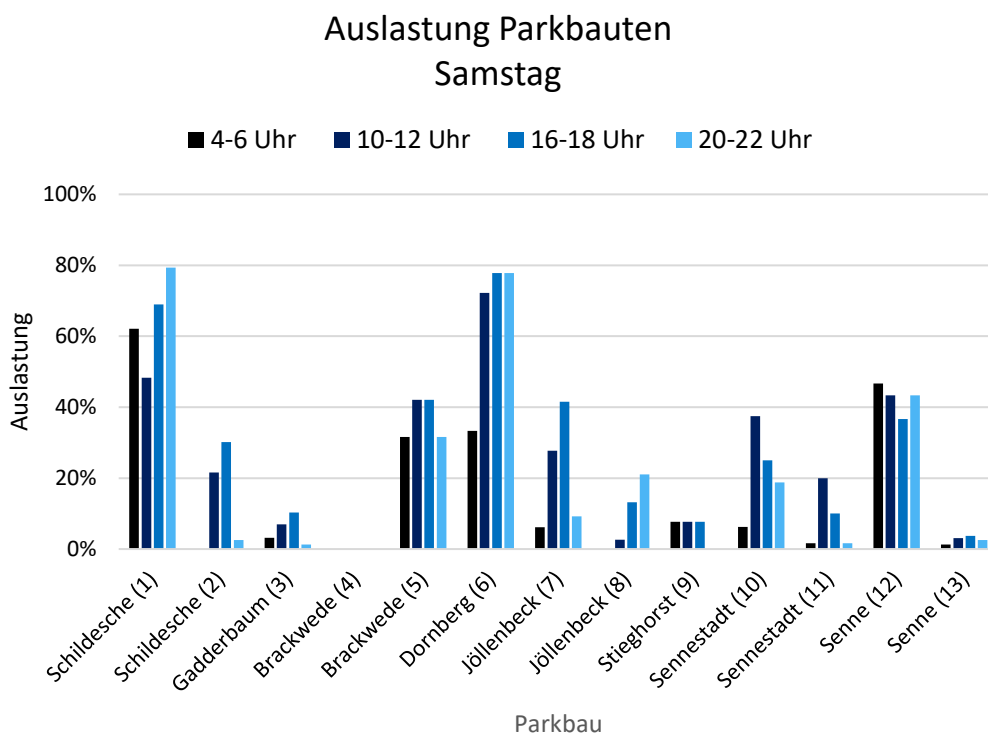
Stadtbezirk	Nr.	Erhobene Parkstände	Ø Parkdruck Werktag (Mo-Fr)	Ø Parkdruck Samstag
Schildesche	1	30	Sehr gering	Gering
	2	120	Sehr gering	Sehr gering
Gadderbaum	3	480	Sehr gering	Sehr gering
Brackwede	4	10	Sehr gering	Sehr gering
	5	20	Gering	Sehr gering
Dornberg	6	20	Mittel	Gering
Jöllenbeck	7	70	Sehr gering	Sehr gering
	8	40	Sehr gering	Sehr gering
Stieghorst	9	10	Sehr gering	Sehr gering
Sennestadt	10	30	Sehr gering	Sehr gering
	11	60	Sehr gering	Sehr gering
Senne	12	30	Sehr gering	Sehr gering
	13	160	Sehr gering	Sehr gering
Summe		1.060	-	-

Auslastung

Werktag (Mo-Fr)

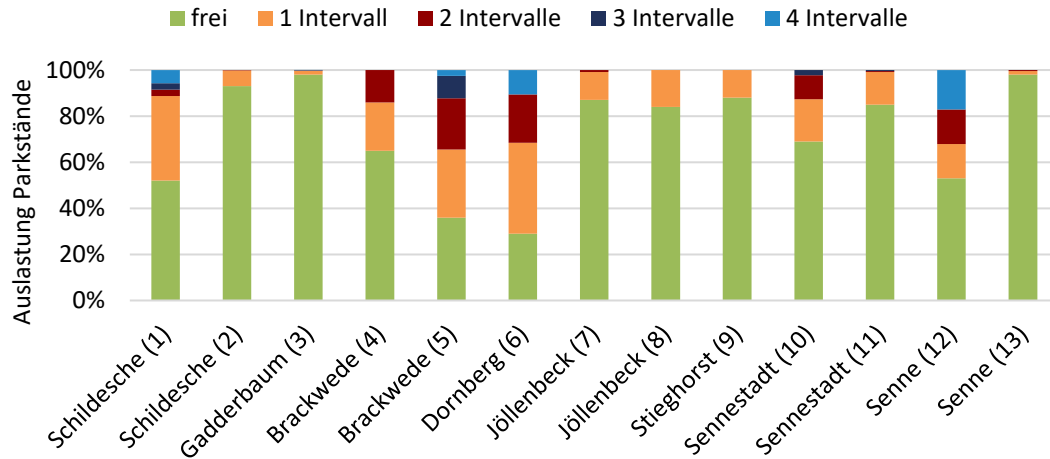


Samstag

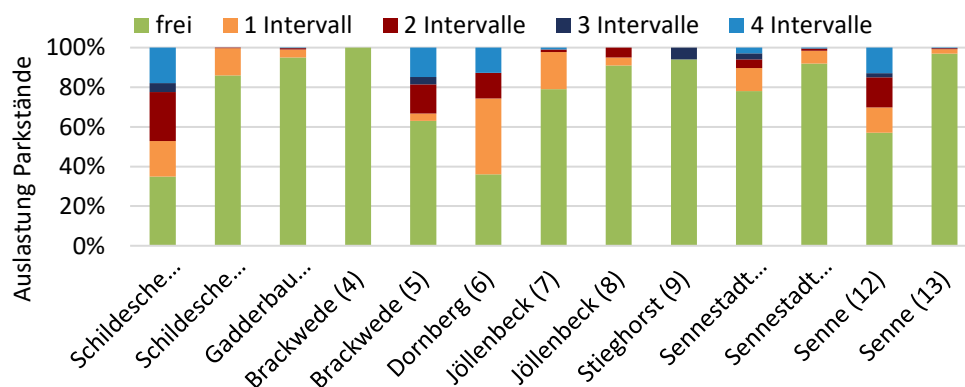


Langzeit-Parkende

Parkraumauslastung nach Parkdauer Werktag (Mo-Fr)



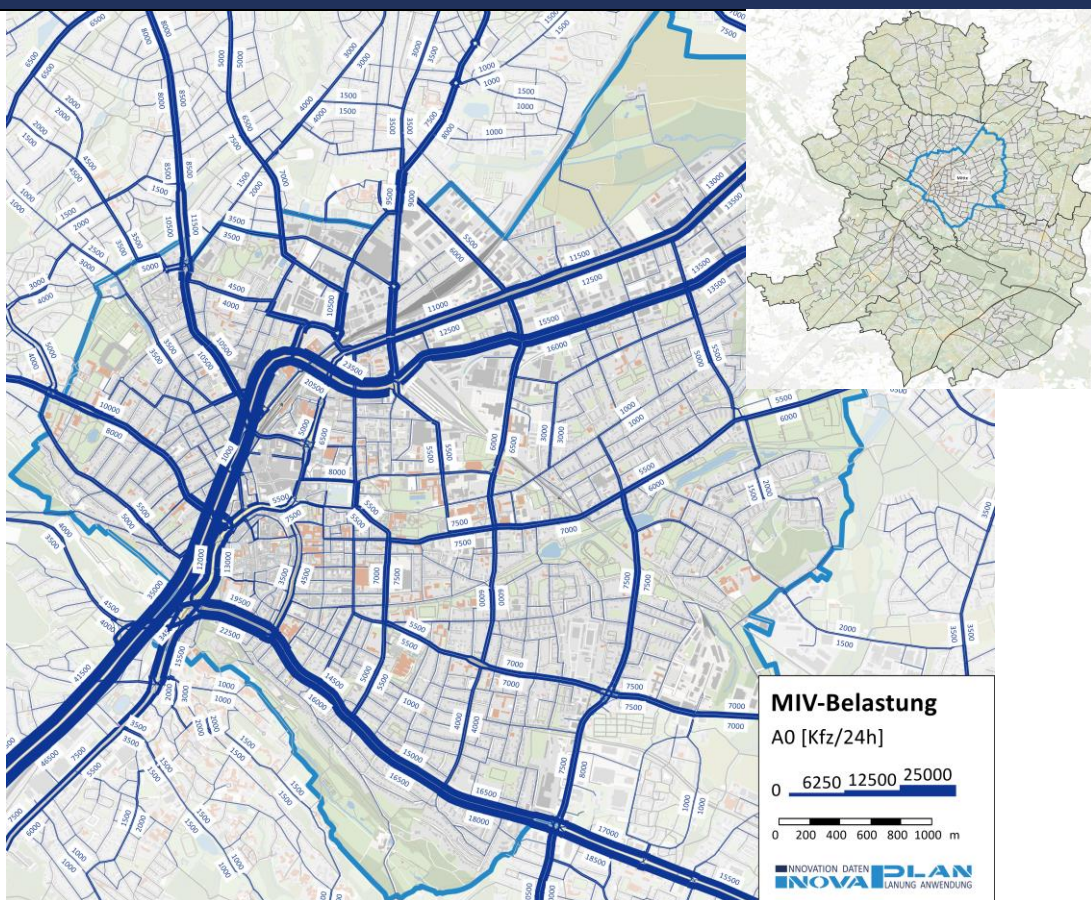
Parkraumauslastung nach Parkdauer Samstag



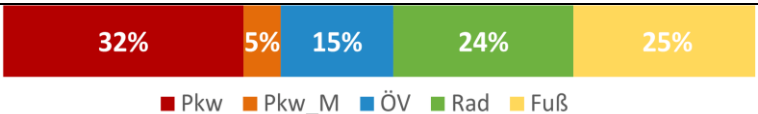
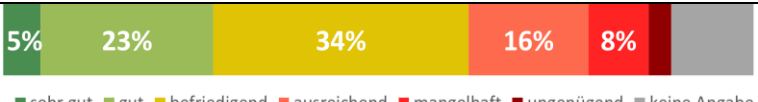
Fazit

- Im Rahmen der Erhebung konnte meist nur eine (sehr) geringe Auslastung der vorhandenen Parkbauten ermittelt werden. In allen Erhebungsintervallen standen noch Kapazitätsreserven zur Verfügung.
- Parkbauten in Nähe eines SPNV-Haltes (5; 10; 12) weisen besonders Werktags (Mo-Fr) eine erhöhte Auslastung auf.
- Der Parkbau am Margaretenweg (1) weist eine kontinuierlich hohe Auslastung auf. Dies lässt sich auf die Lage innerhalb eines Wohngebietes, die Nähe zu Bildungs- und Verwaltungsgebäude sowie der nahegelegenen Stadtbahnhaltestelle zurückführen.
- Die weiteren Parkbauten liegen oftmals in der Nähe zu Freizeiteinrichtungen und Naherholungsgebieten. Sie weisen einzelne Spitzen auf, sind aber meist wenig ausgelastet.
- Vereinzelt wurden auch Langzeitparkende erfasst. Deren Aufkommen ist besonders in Bahnhofsnähe (bspw. (5)) und Wohngebietsnähe (bspw. (6)) erhöht.

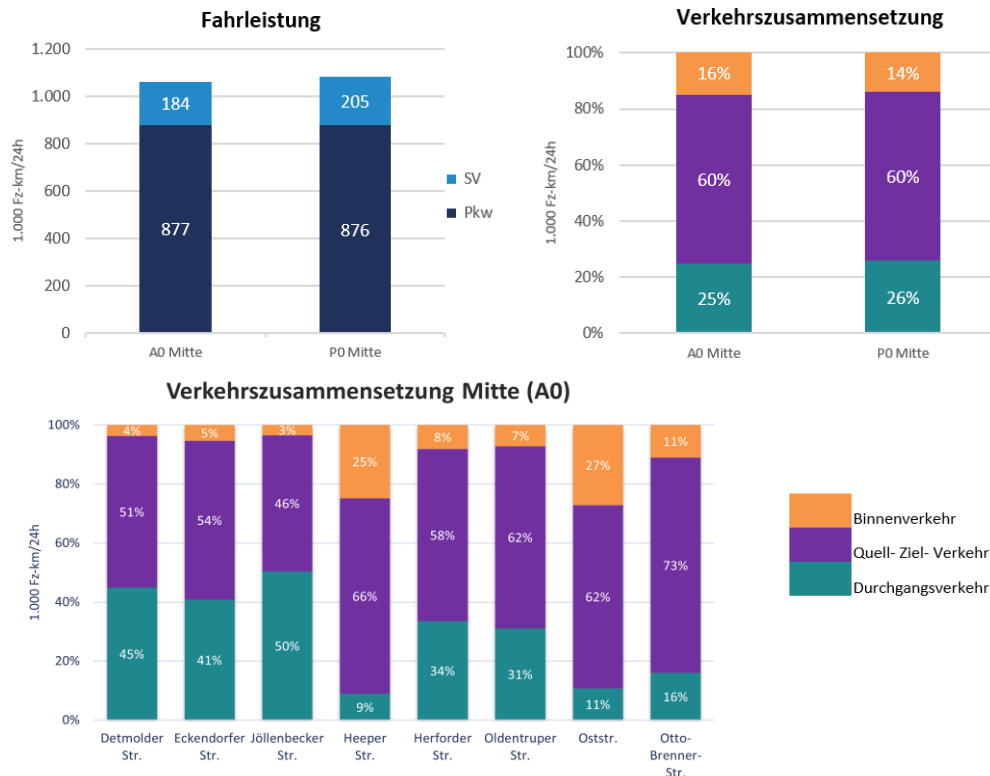
Stadtbezirk Mitte



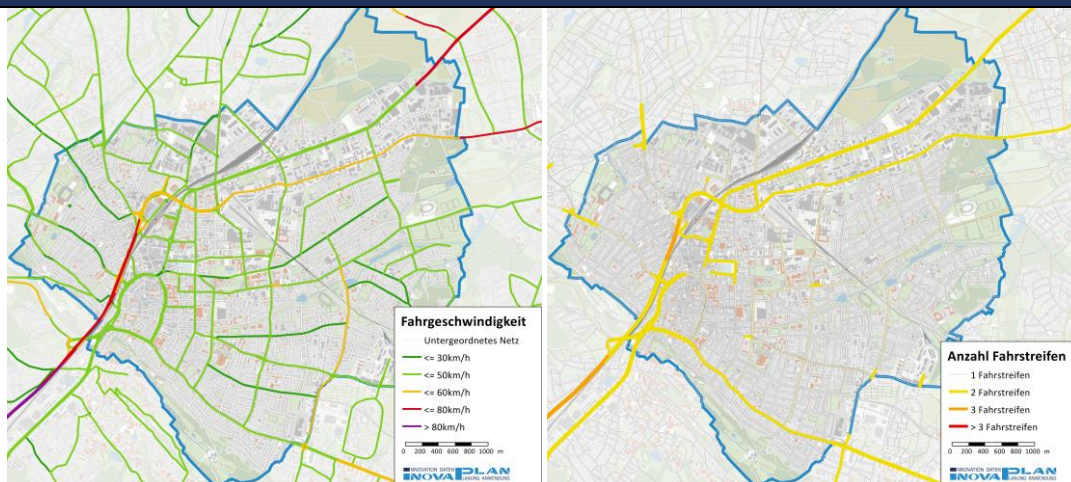
Kennziffern

Fläche	19km ²
Bevölkerung 2019	81.500 EW (4.300 EW/km ²)
Bevölkerungsentwicklung 2019-2030	+ 2.400 EW
Arbeitsplätze 2019	49.400 AP (2.600 AP/km ²)
Arbeitsplatzentwicklung 2019-2030	- AP
Länge Streckennetz	288 km
Anzahl Pkw im Bezirk	21.780 (0,84/Haushalt)
Pkw-Verfügbarkeit	74,4%
Modal Split	 <p>32% 5% 15% 24% 25%</p> <p>■ Pkw ■ Pkw_M ■ ÖV ■ Rad ■ Fuß</p>
Bewertung der mIV-Infrastruktur	 <p>5% 23% 34% 16% 8%</p> <p>■ sehr gut ■ gut ■ befriedigend ■ ausreichend ■ mangelhaft ■ ungenügend ■ keine Angabe</p>

Auswertungen mIV



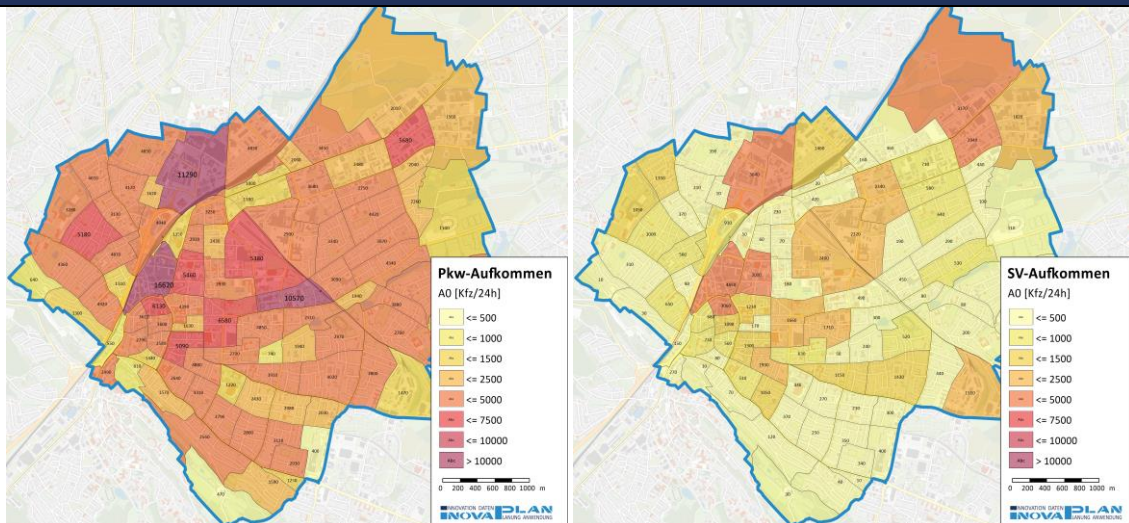
Streckennetz



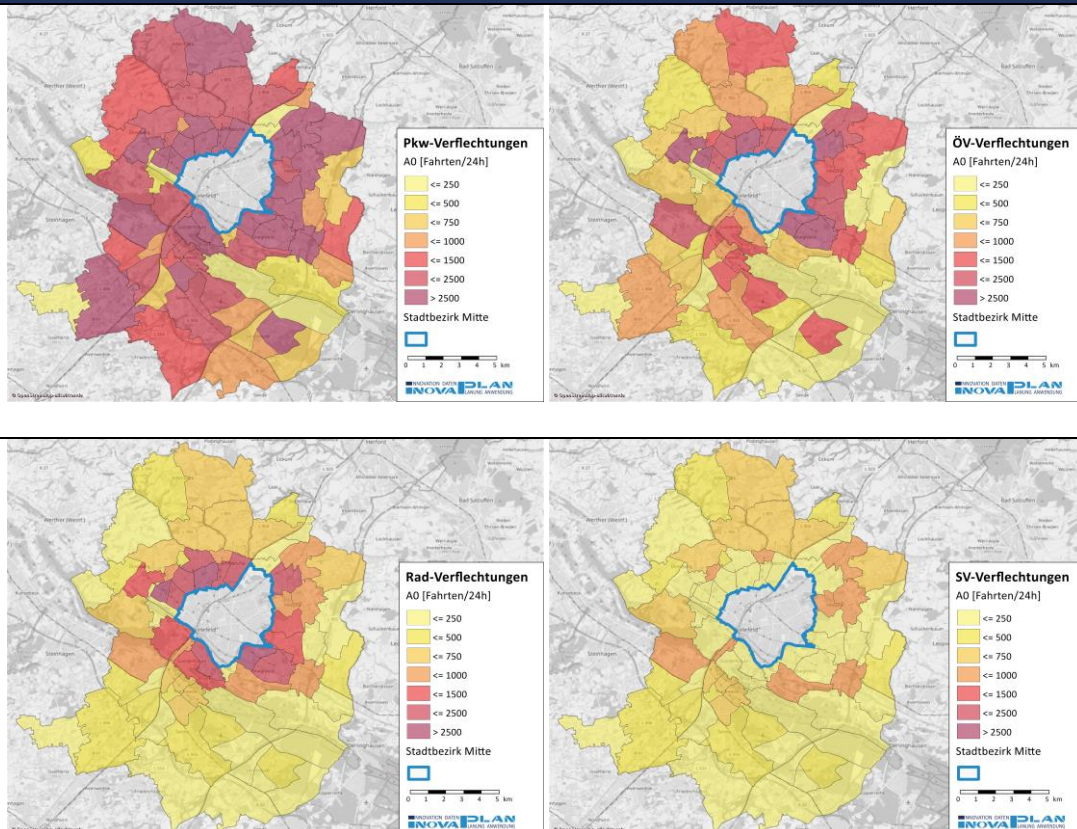
Zwischenfazit

- Stadtteil ist durch hohes Verkehrsaufkommen geprägt. Es werden ca. 1 Mio Fahrzeugkilometer täglich im Straßennetz zurückgelegt, davon etwa 20% durch den Schwerverkehr
- Hohe Arbeitsplatzzahlen sowie Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten haben anziehende Wirkung hinsichtlich des Verkehrsaufkommens
- 60% des Verkehrsaufkommens ist auf Quell-/Zielverkehr zurückzuführen
- Der Binnenverkehr spielt insgesamt eine untergeordnete Rolle (16%) und macht nur bei den innenstadtnahen Straßen ca. ein Drittel des Verkehrs aus
- Über 30% des Hauptstraßennetzes weisen eine Fahrgeschwindigkeit von 30km/h auf
- Stadtteil wird durch 2-streifige Straßen pro Richtung umschlossen

Verkehrsaufkommen



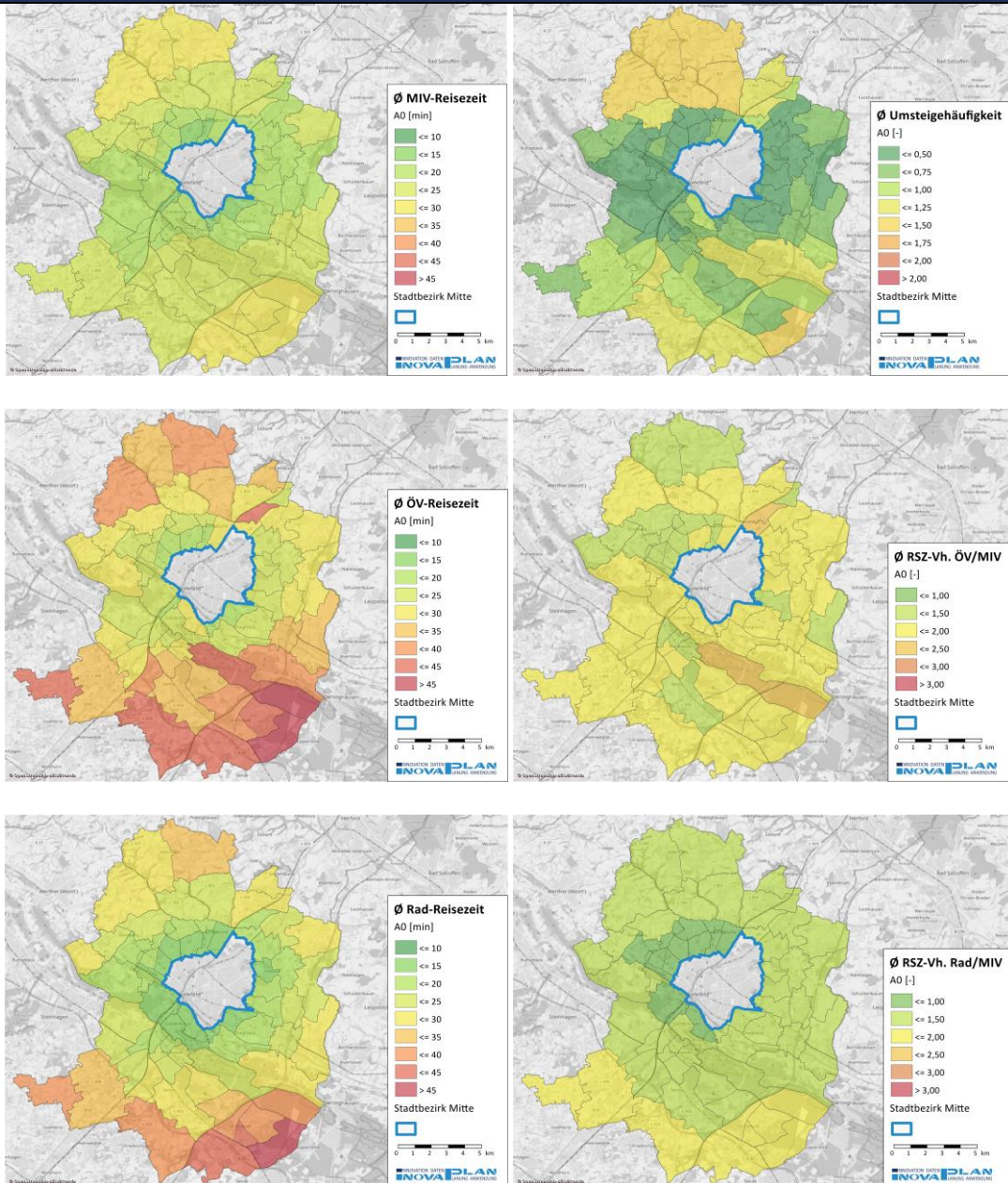
Innerstädtische Verflechtung



Zwischenfazit

- Hohe Einwohner- und Arbeitsplatzdichte führen zu verstärktem Pkw-Aufkommen
- Starkes Verkehrsaufkommen (Pkw + SV) nördlich und südlich des Bahnhofes ist auf die hohe Anzahl an Arbeitsplätzen zurückzuführen
- Hohe Pkw-Verflechtungen mit dem gesamten Stadtgebiet
- Auch hohe Rad- und ÖV-Verflechtungen mit den direkt angrenzenden Stadtteilen
- Innerstädtische Verflechtungen des SV sind als eher gering einzustufen, stärkeres Aufkommen besteht an den Bundesstraßen, Autobahnkreuzen und Gewerbegebieten

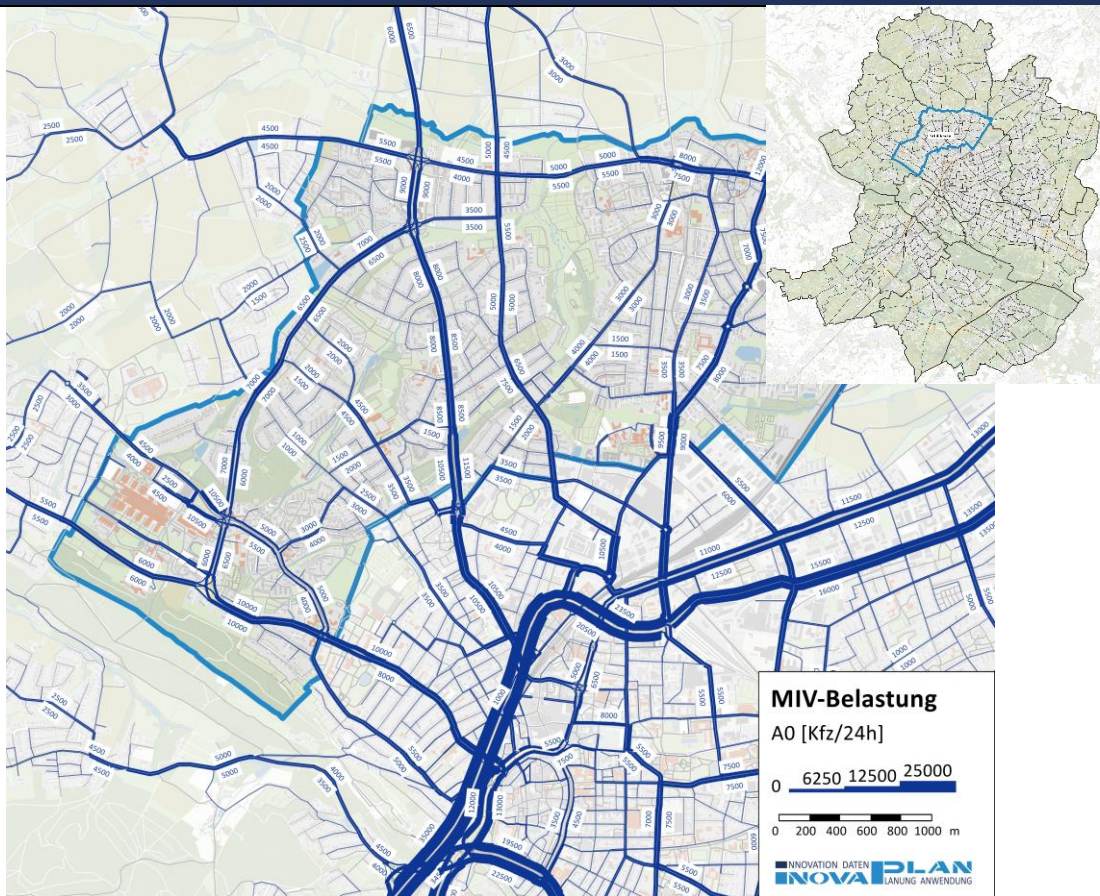
Erreichbarkeitsanalyse



Zwischenfazit

- Das Innenstadtbereich ist mit dem MIV sehr gut zu erreichen, es bestehen geringe Reisezeiten von den umliegenden Stadtteilen
- Trotz geringer Umsteigehäufigkeit liegt die Reisezeit des ÖV auch in den angrenzenden Stadtteilen deutlich über der des MIV
- Innenstadt ist aus den Stadtrandlagen innerhalb von 30 Minuten mit dem ÖV erreichbar
- Auf Relationen zu den am Stadtrand liegenden Stadtteilen sind zum Teil mehrere Umstiege erforderlich

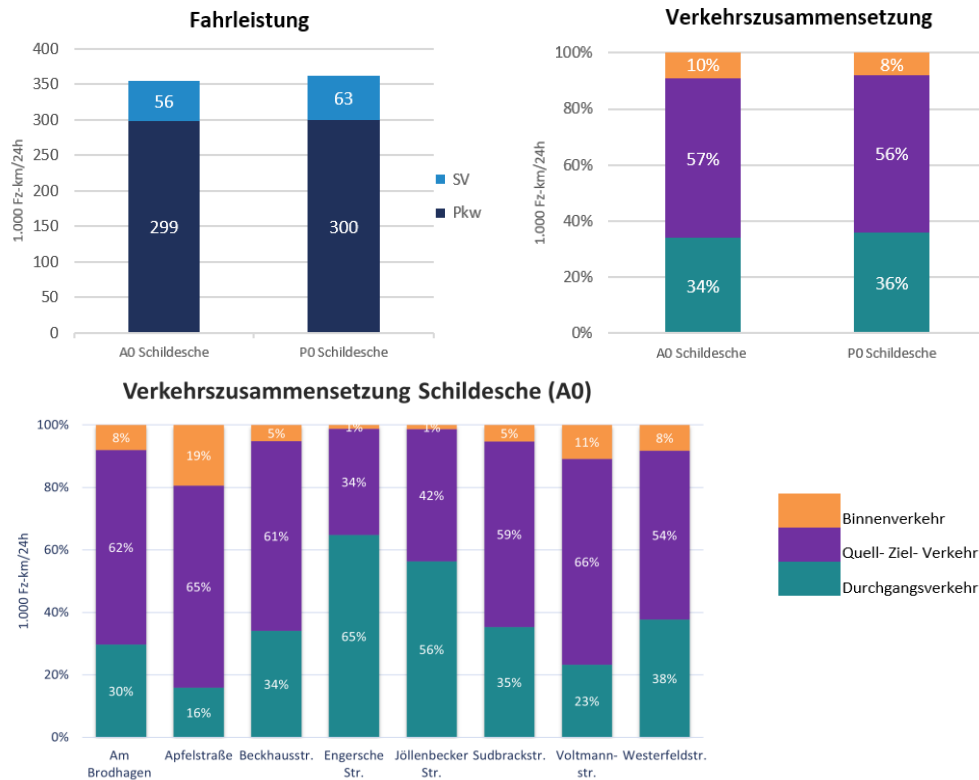
Stadtbezirk Schildesche



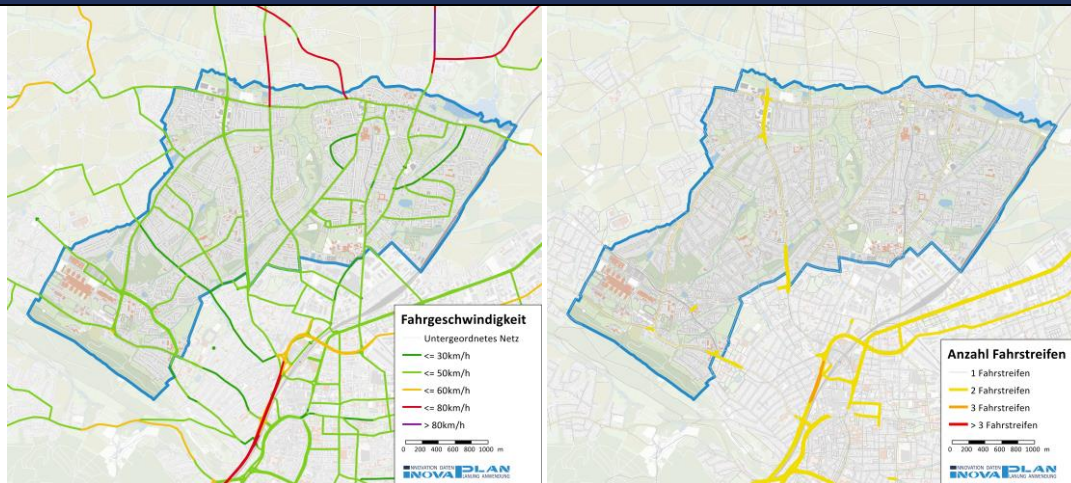
Kennziffern

Fläche	11km ²
Bevölkerung 2019	41.900 EW (3.800 EW/km ²)
Bevölkerungsentwicklung 2019-2030	+ 1.400 EW
Arbeitsplätze 2019	19.000 AP (1.727 AP/km ²)
Arbeitsplatzentwicklung 2019-2030	+ 1.000 AP
Länge Streckennetz	166 km
Anzahl Pkw im Bezirk	19.950 (0,90/Haushalt)
Pkw-Verfügbarkeit	76,5%
Modal Split	<div> <div>34%</div> <div>6%</div> <div>21%</div> <div>26%</div> <div>13%</div> </div> <div> <div>Pkw</div> <div>Pkw_M</div> <div>ÖV</div> <div>Rad</div> <div>Fuß</div> </div>
Bewertung der mIV-Infrastruktur	<div> <div>3%</div> <div>21%</div> <div>31%</div> <div>19%</div> <div>10%</div> <div></div> </div> <div> <div>sehr gut</div> <div>gut</div> <div>befriedigend</div> <div>ausreichend</div> <div>mangelhaft</div> <div>ungenügend</div> <div>keine Angabe</div> </div>

Auswertungen mIV



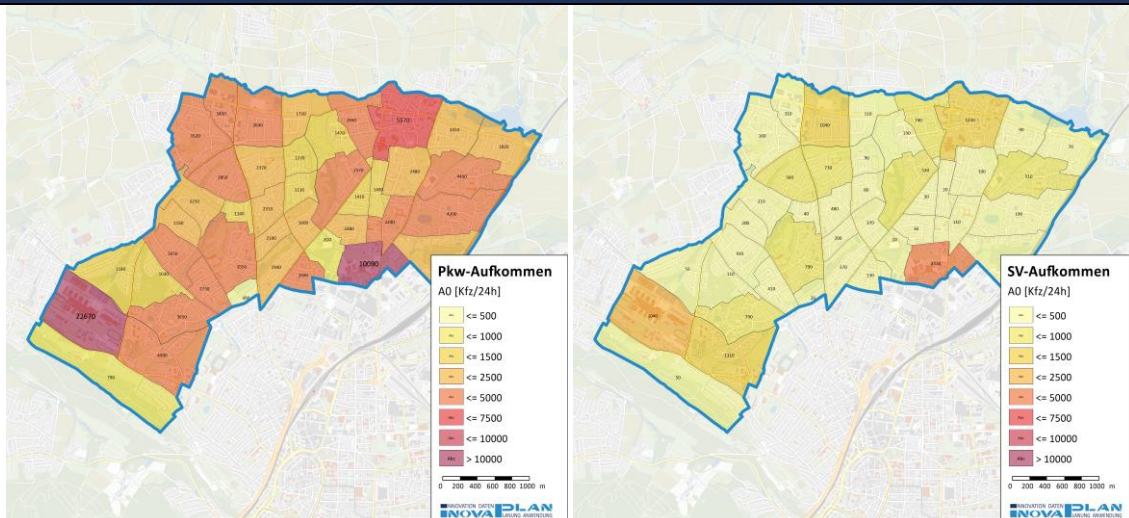
Streckennetz



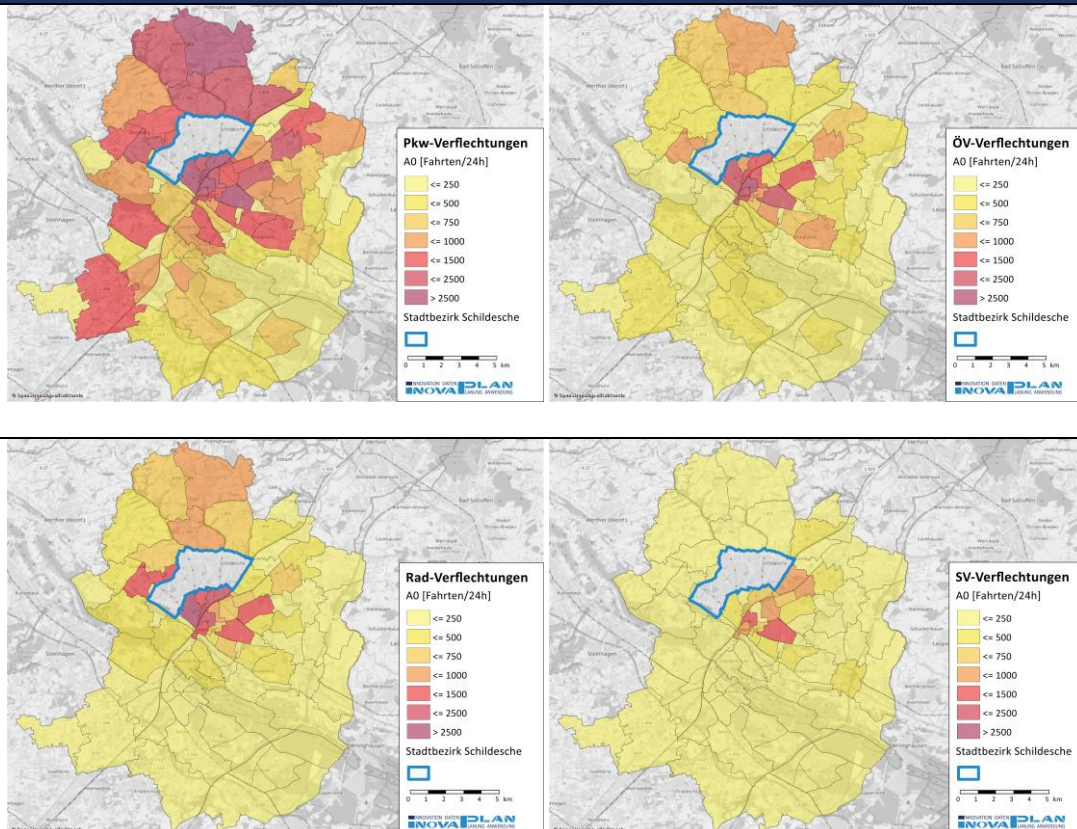
Zwischenfazit

- Vergleichsweise hoher Durchgangsverkehrsanteil auf Jöllenbecker und Engerscher Straße
- Verkehrsaufkommen ist geprägt durch Quell-/Zielverkehr
- Verstärktes Verkehrsaufkommen im Bereich der Universität
- Etwa 75% des Hauptstraßennetzes weist eine Geschwindigkeit von 50km/h auf
- 60% der Wege werden mit dem Umweltverbund zurückgelegt - Spitzenreiter im Stadtgebiet
- Höchste Bevölkerungsdichte im Stadtgebiet

Verkehrsaufkommen



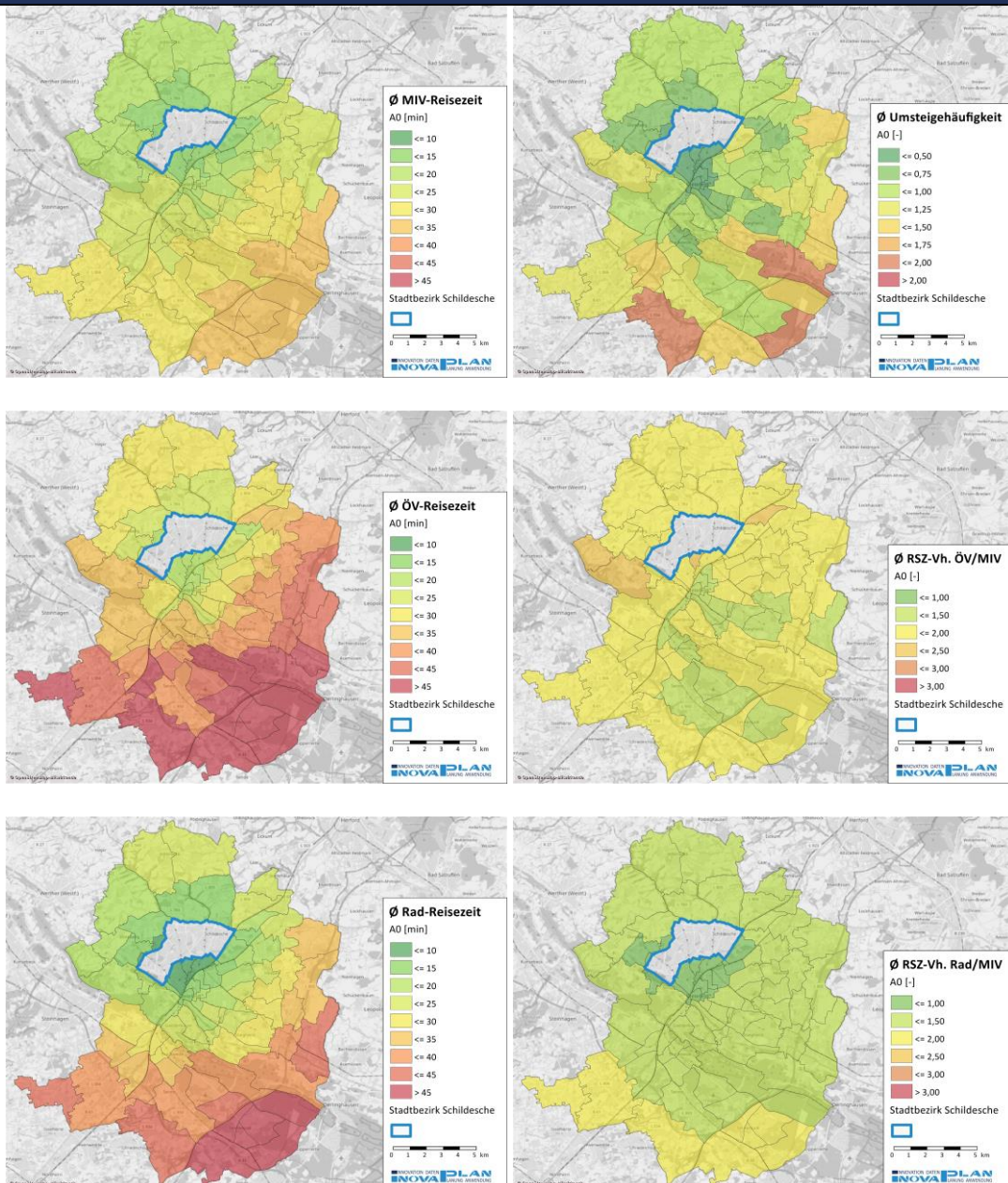
Innerstädtische Verflechtung



Zwischenfazit

- Hohes Verkehrsaufkommen vor allem in Bereichen mit vielen Arbeitsplätzen (Uni, Miele)
- Hohe Pkw-Verflechtung mit dem Norden und der Stadtmitte Bielefelds
- ÖV-Verflechtung bestehen hauptsächlich zur Stadtmitte, weniger zu den anderen Stadtbezirken
- Rad-Verflechtung in angrenzenden Stadtteilen - insbesondere zur Stadtmitte
- Innerstädtische SV-Verflechtung in den Stadtbezirk Mitte zu den dortigen Gewerbegebieten

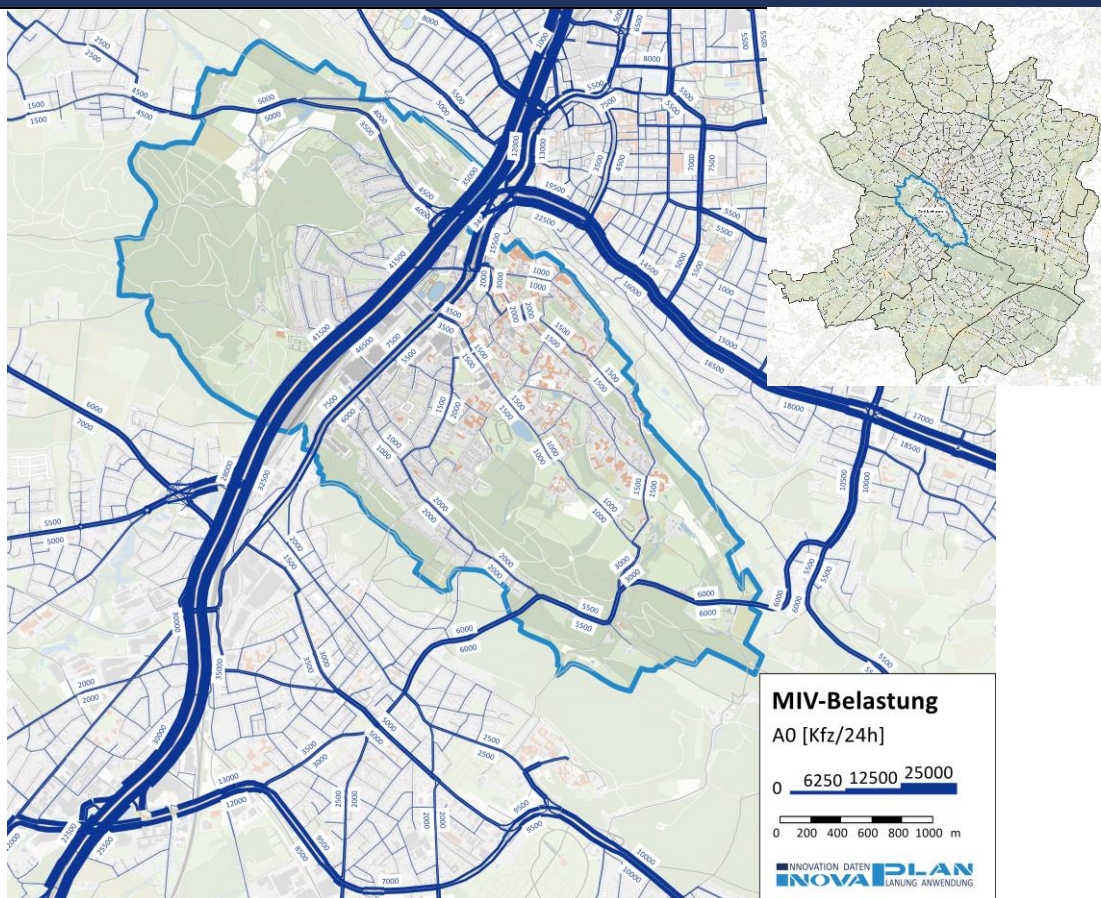
Erreichbarkeitsanalyse



Zwischenfazit

- Insgesamt gute mIV-Erreichbarkeit vor allem zu den Bereichen im Bielefelder Norden (Fahrzeit ca. 15 - 20 Minuten)
- Sehr hohe ÖV-Reisezeiten (> 45 Minuten) zu den südlichen/östlichen Bezirken Bielefelds
- Die Umsteigehäufigkeit liegt für viele Bereiche zwischen 0 und 1 und schlägt sich nicht in der Reisezeit nieder
- Reisezeitverhältnis ÖV/mIV zwischen 1,5 und 2,5 auch für angrenzende Stadtteile
- Reisezeitverhältnis Rad/mIV fällt in weiten Bereichen günstiger aus im Vergleich zum ÖV

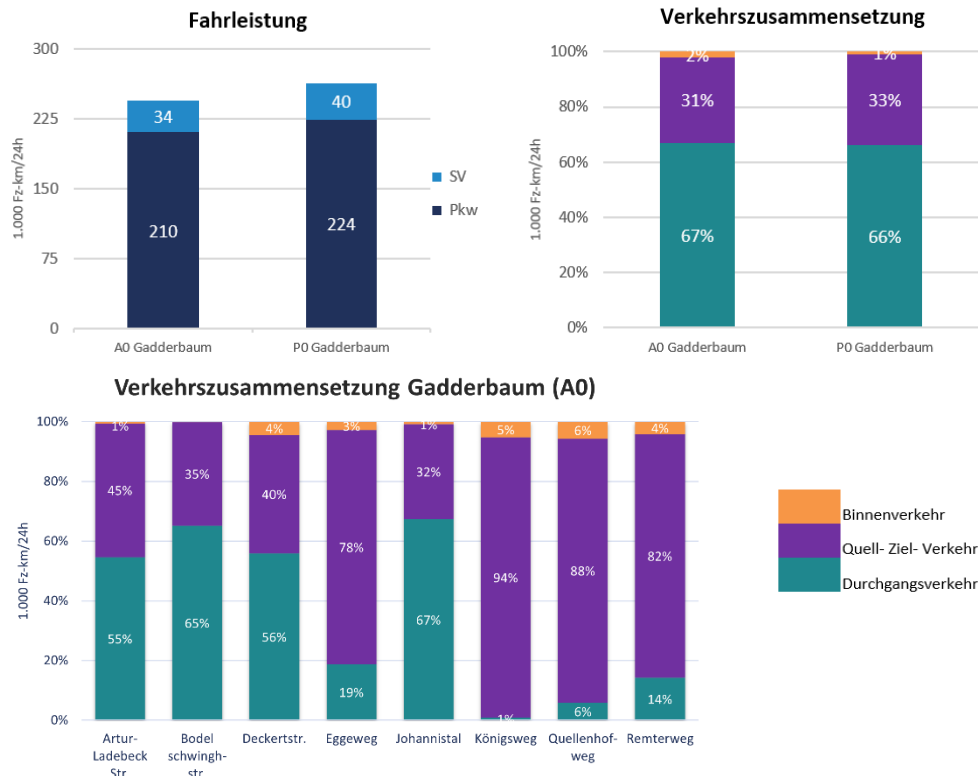
Stadtbezirk Gadderbaum



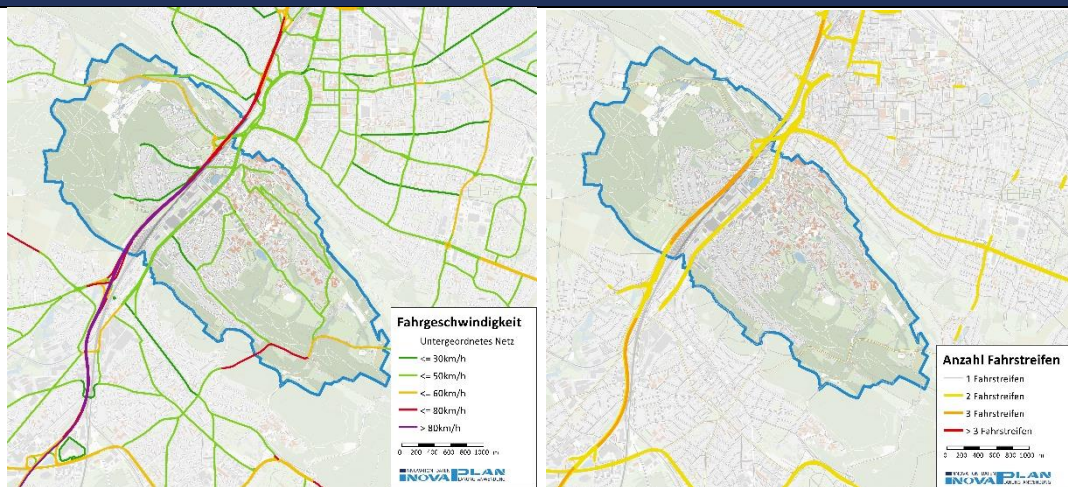
Kennziffern

Fläche	9km ²
Bevölkerung 2019	10.300 EW (1.100 EW/km ²)
Bevölkerungsentwicklung 2019-2030	+ 300 EW
Arbeitsplätze 2019	10.100 AP (1.100 AP/km ²)
Arbeitsplatzentwicklung 2019-2030	- AP
Länge Streckennetz	79 km
Anzahl Pkw im Bezirk	5.770 (1,03/Haushalt)
Pkw-Verfügbarkeit	83,5%
Modal Split	<div> <div>47%</div> <div>5%</div> <div>16%</div> <div>15%</div> <div>16%</div> </div> <div> <div>Pkw</div> <div>Pkw_M</div> <div>ÖV</div> <div>Rad</div> <div>Fuß</div> </div>
Bewertung der mIV-Infrastruktur	<div> <div>4%</div> <div>25%</div> <div>30%</div> <div>18%</div> <div>13%</div> <div></div> </div> <div> <div>sehr gut</div> <div>gut</div> <div>befriedigend</div> <div>ausreichend</div> <div>mangelhaft</div> <div>ungenügend</div> <div>keine Angabe</div> </div>

Auswertungen mIV



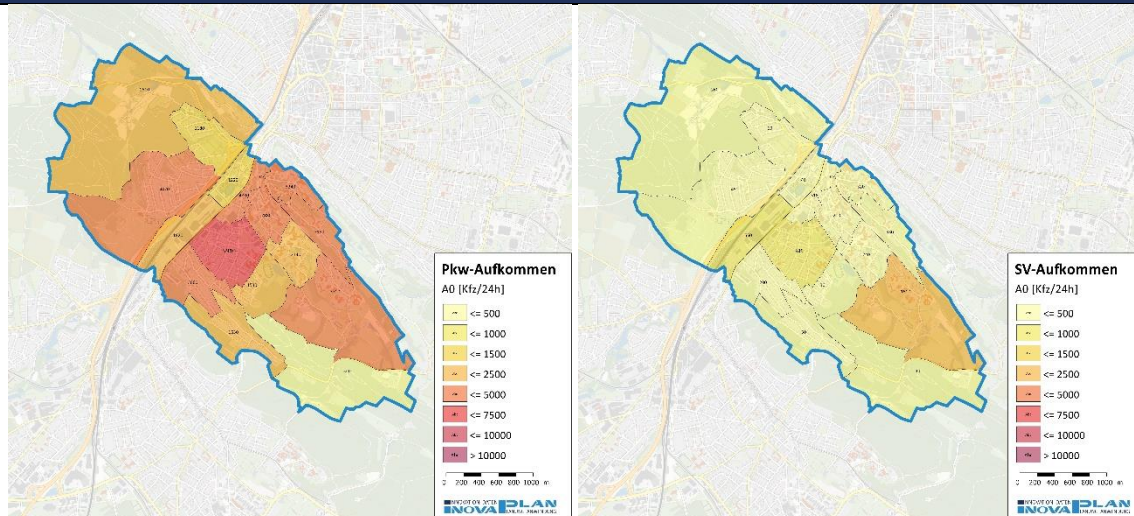
Streckennetz



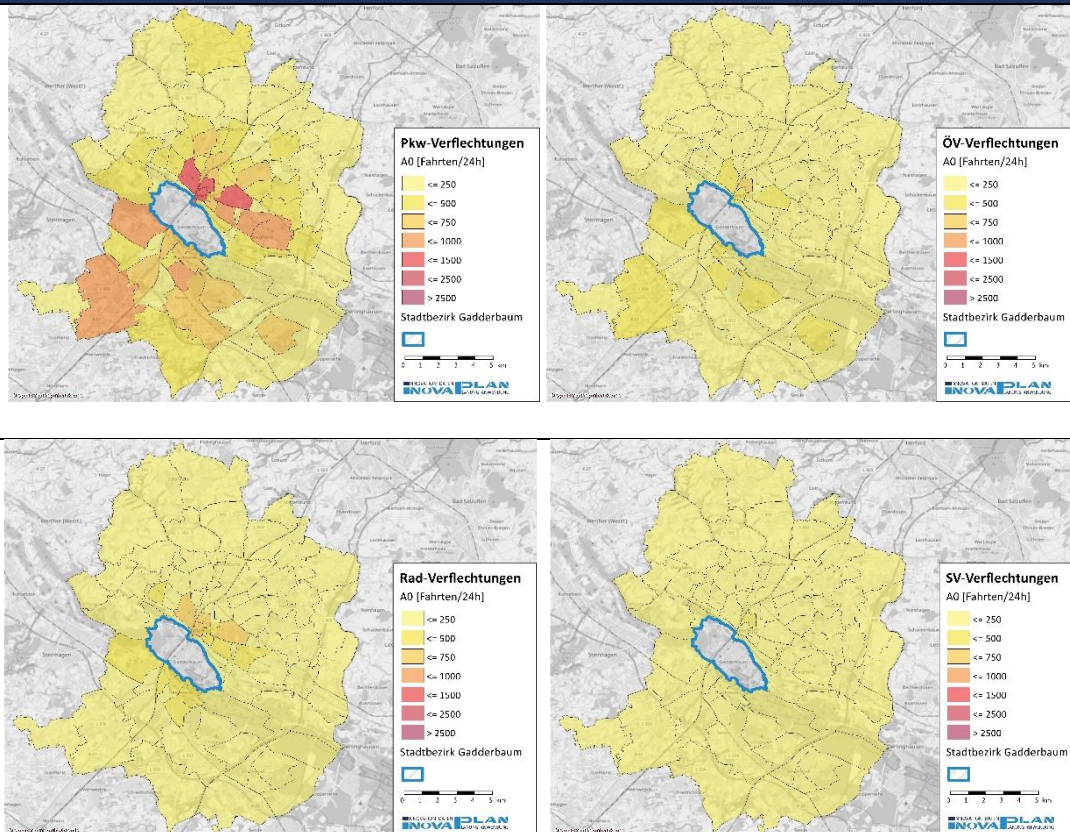
Zwischenfazit

- Stadtteil geprägt durch hohen Anteil an Durchgangsverkehr
- Ca. 50% der Wege werden mit dem Umweltverbund zurückgelegt
- Hohe Arbeitsplatzanzahl hat hohe Pendelnden-Anzahl zur Folge
- Stadtbezirk wird durch den Ostwestfalendamm sowie stark befahrene Artur-Ladebeck-Straße (4 Fahrstreifen) durchschnitten
- Auf ca. 30% des Hauptstraßennetzes ist derzeit Tempo 30 erlaubt

Verkehrsaufkommen



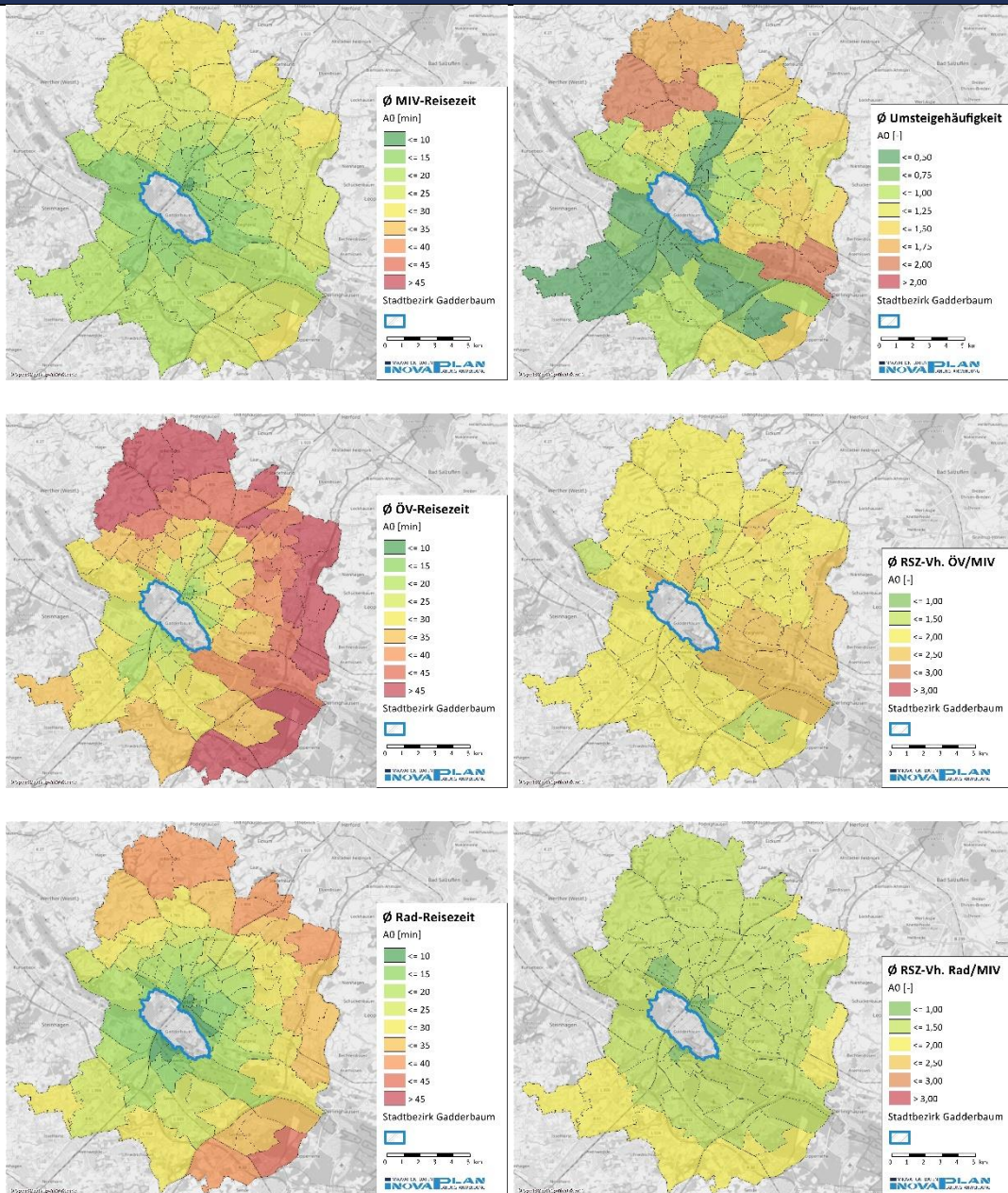
Innerstädtische Verflechtung



Zwischenfazit

- Vergleichsweise hohes Verkehrsaufkommen, was zum Teil auf die Arbeitsplätze und überregionalen Ziele zurückzuführen ist
- Pkw-Verflechtungen zu den Stadtbezirken Mitte und Brackwede, im Vergleich zu anderen Stadtbezirken eher gering
- Geringe ÖV- und Rad-Verflechtungen zu den anderen Stadtteilen

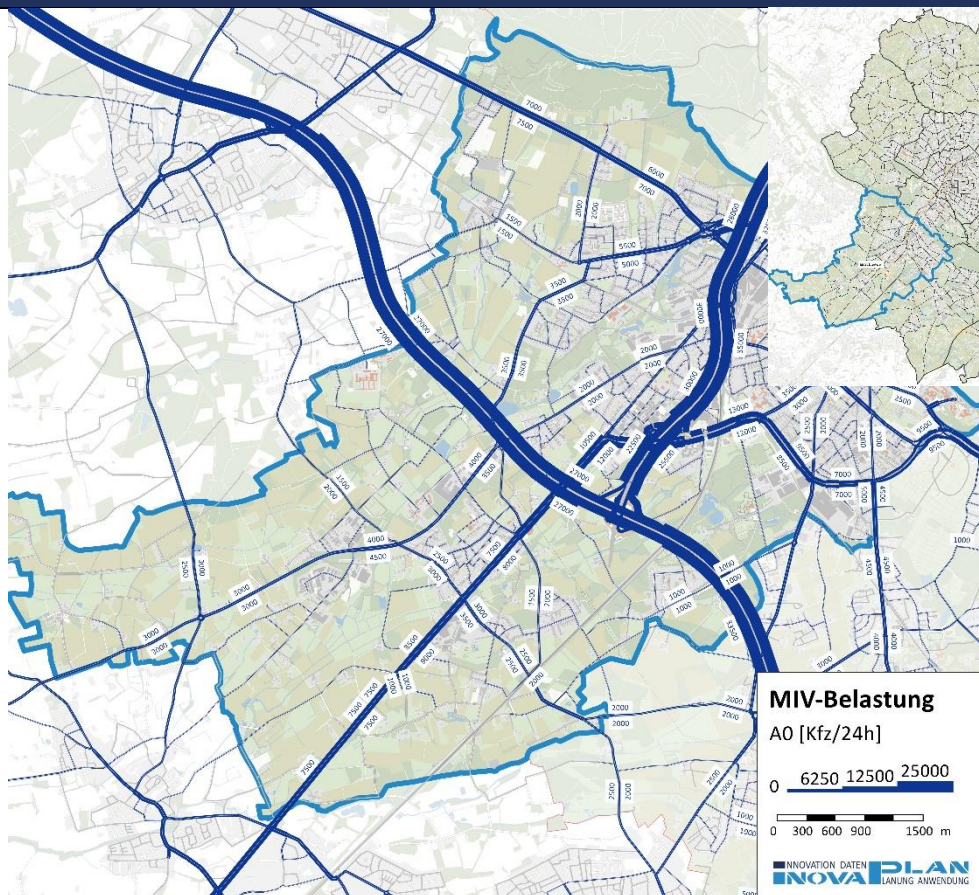
Erreichbarkeitsanalyse



Zwischenfazit

- Geringe mIV-Reisezeiten ins gesamte Stadtgebiet (≤ 30 Minuten)
- Im Vergleich zum mIV sind die Reisezeiten des ÖV deutlich länger - oft doppelter, teils dreifacher Dauer
- In Richtung Norden und Osten sind höhere Umsteigehäufigkeiten vorzufinden, was sich in deutlich längeren Reisezeiten widerspiegelt
- Die Radreisezeit ist für die meisten Stadtteile geringer als die ÖV-Reisezeit, insgesamt gute Erreichbarkeit mit dem Rad gegeben

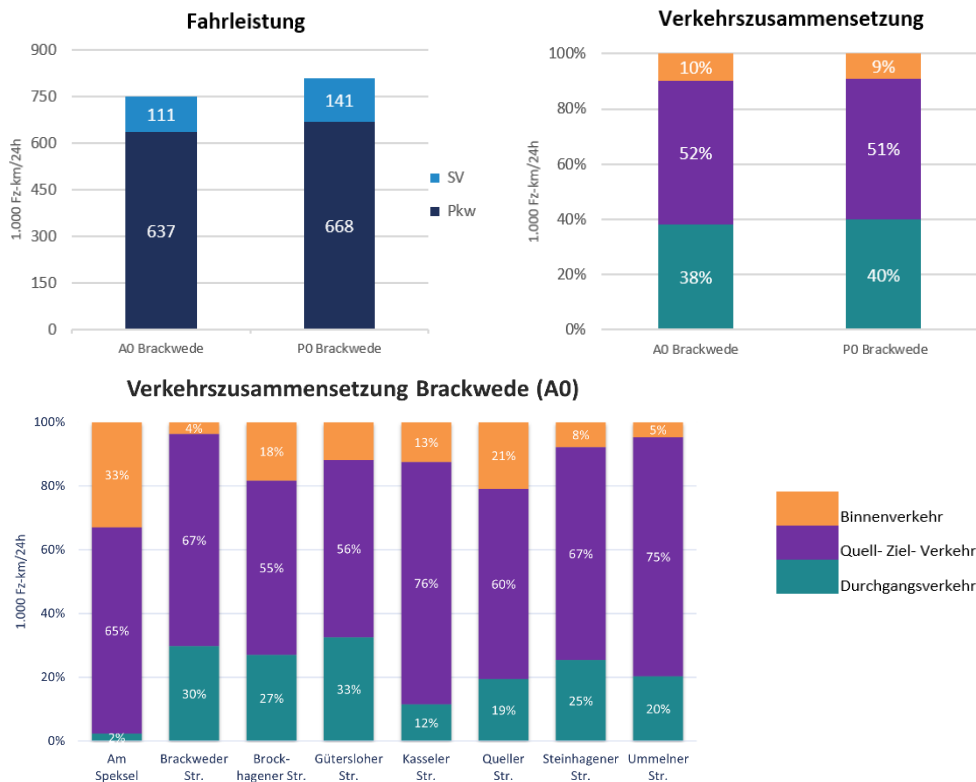
Stadtbezirk Brackwede



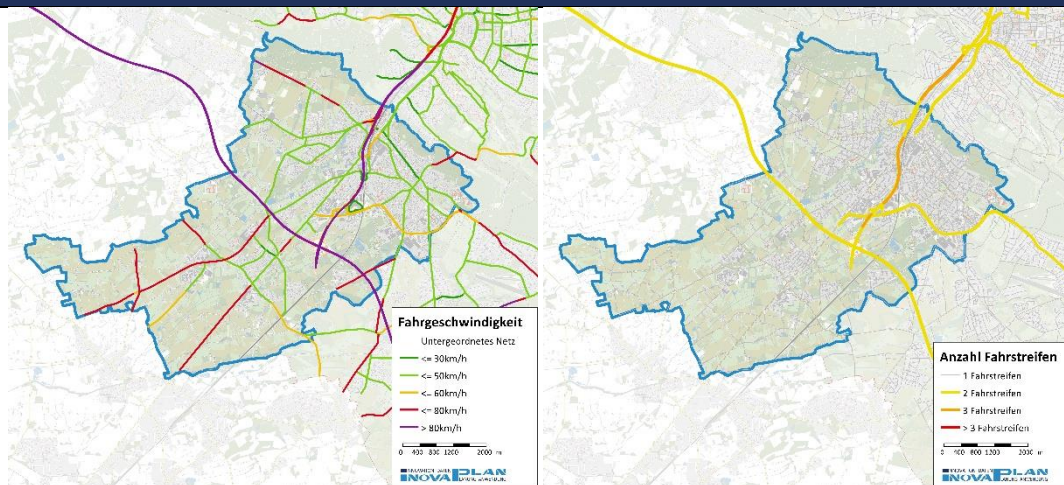
Kennziffern

Fläche	38km ²
Bevölkerung 2019	40.100 EW (1.100 EW/km ²)
Bevölkerungsentwicklung 2019-2030	+ 1.000 EW
Arbeitsplätze 2019	28.900 AP (800 AP/km ²)
Arbeitsplatzentwicklung 2019-2030	+ 300 AP
Länge Streckennetz	276 km
Anzahl Pkw im Bezirk	20.900 (0,98/Haushalt)
Pkw-Verfügbarkeit	84,2%
Modal Split	<div> <div>48%</div> <div>10%</div> <div>13%</div> <div>13%</div> <div>16%</div> </div> <div> <div>Pkw</div> <div>Pkw_M</div> <div>ÖV</div> <div>Rad</div> <div>Fuß</div> </div>
Bewertung der mIV-Infrastruktur	<div> <div>6%</div> <div>35%</div> <div>30%</div> <div>12%</div> <div>6%</div> <div></div> </div> <div> <div>sehr gut</div> <div>gut</div> <div>befriedigend</div> <div>ausreichend</div> <div>mangelhaft</div> <div>ungenügend</div> <div>keine Angabe</div> </div>

Auswertungen mIV



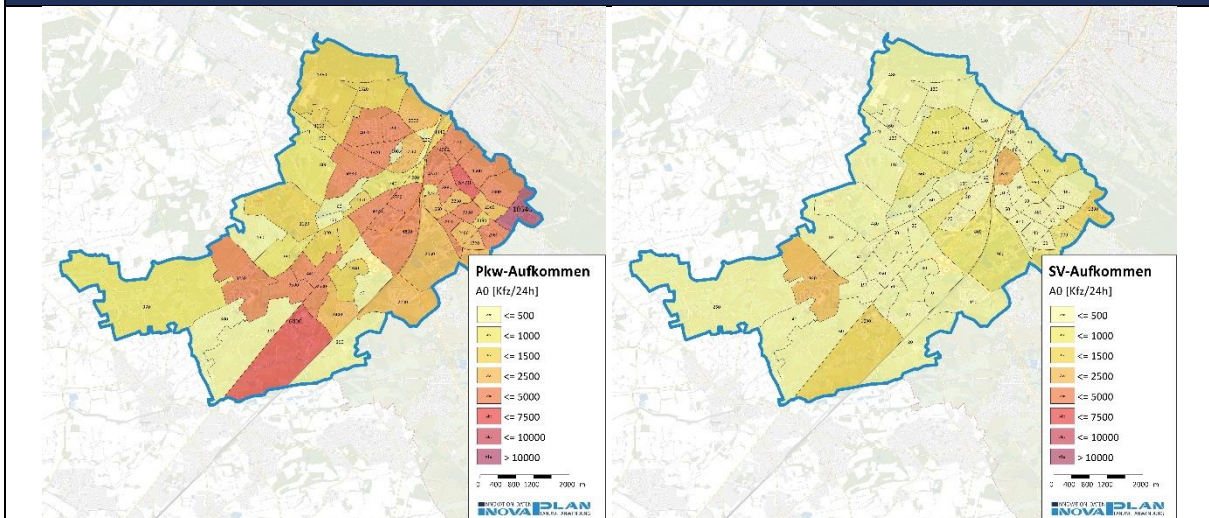
Streckennetz



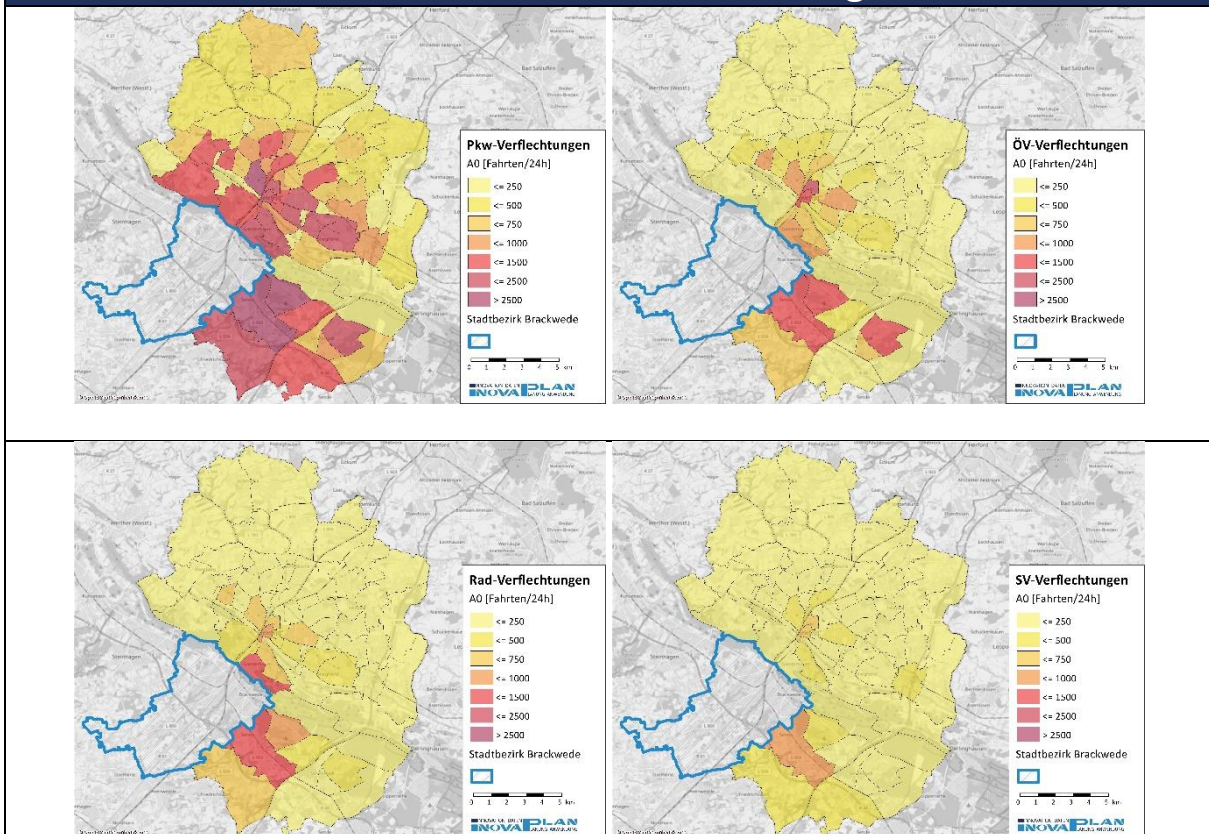
Zwischenfazit

- Starke Verkehrsbelastungen im Bereich der B 61 und der A 33
- Sehr hohe Fahrleistung mit über 700.000 Fz-km/24h
- Fahrleistung geprägt durch Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr
- Ca. 60% der Straßen weisen erlaubte Fahrgeschwindigkeiten ≥ 50 km/h auf
- Vorhandene Infrastruktur wurde im Rahmen der HHB überwiegend als gut bewertet - größte Zufriedenheit im Stadtgebiet

Verkehrsaufkommen



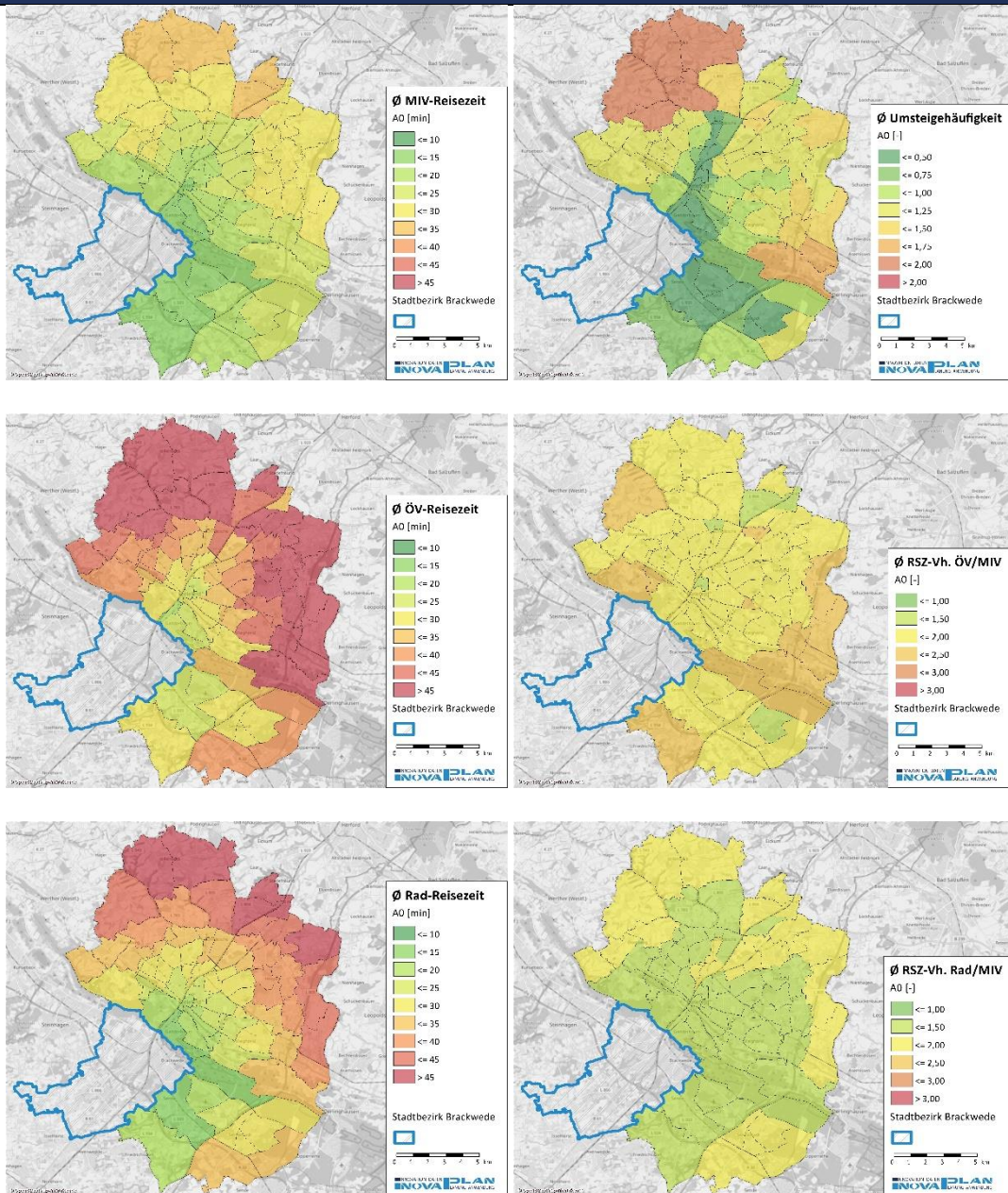
Innerstädtische Verflechtung



Zwischenfazit

- Hohes Verkehrsaufkommen vor allem in einzelnen Bereichen mit hoher Einwohner-/Arbeitsplatzdichte
- Pkw-Verflechtung besonders mit den umliegenden Stadtbezirken im südlichen Stadtgebiet und der Innenstadt
- Hohe ÖV-Verflechtungen mit dem Stadtbezirk Senne im Osten sowie der Innenstadt
- Radverflechtung bestehen hauptsächlich zu den angrenzenden Stadtbezirken Senne und Gadderbaum

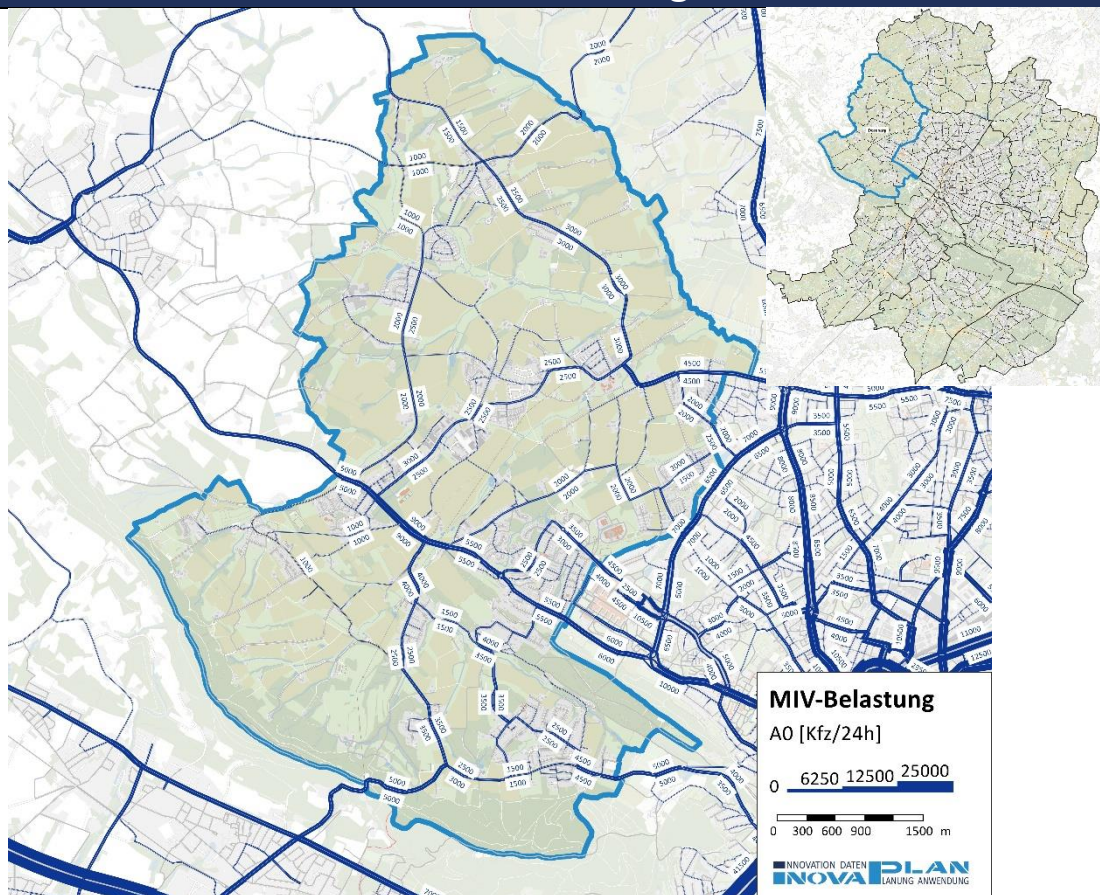
Erreichbarkeitsanalyse



Zwischenfazit

- Insbesondere der Bielefelder Süden sowie die Stadtmitte sind gut mit dem mIV erreichbar
- Geringe ÖV Umsteigehäufigkeit zu den umliegenden Bezirken, in Peripherie stark zunehmend
- Hohe ÖV-Reisezeiten (> 45 min) zu den nördlichen und östlichen Stadtrandbezirken
- Reisezeitverhältnis ÖV / mIV in vielen Bereichen über 2

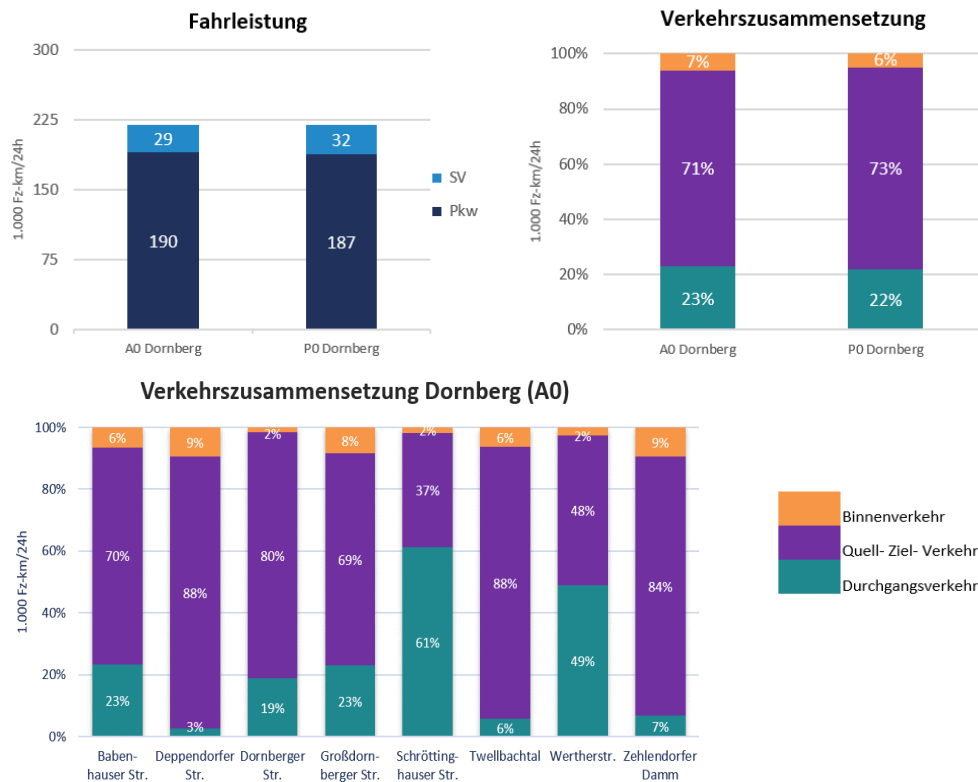
Stadtbezirk Dornberg



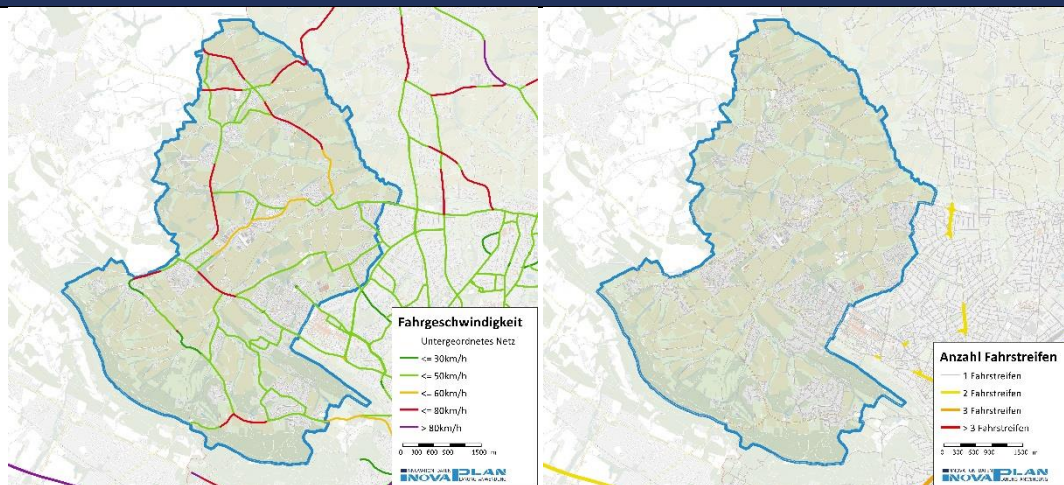
Kennziffern

Fläche	29km ²
Bevölkerung 2019	19.200 EW (700 EW/km ²)
Bevölkerungsentwicklung 2019-2030	+ 2.100 EW
Arbeitsplätze 2019	8.300 AP (300 AP/km ²)
Arbeitsplatzentwicklung 2019-2030	- AP
Länge Streckennetz	156 km
Anzahl Pkw im Bezirk	10.930 (1,19/Haushalt)
Pkw-Verfügbarkeit	88,1%
Modal Split	<div> <div>46%</div> <div>10%</div> <div>15%</div> <div>19%</div> <div>11%</div> </div> <div> <div>Pkw</div> <div>Pkw_M</div> <div>ÖV</div> <div>Rad</div> <div>Fuß</div> </div>
Bewertung der mIV-Infrastruktur	<div> <div>5%</div> <div>19%</div> <div>38%</div> <div>25%</div> <div>8%</div> </div> <div> <div>sehr gut</div> <div>gut</div> <div>befriedigend</div> <div>ausreichend</div> <div>mangelhaft</div> <div>ungenügend</div> <div>keine Angabe</div> </div>

Auswertungen mIV



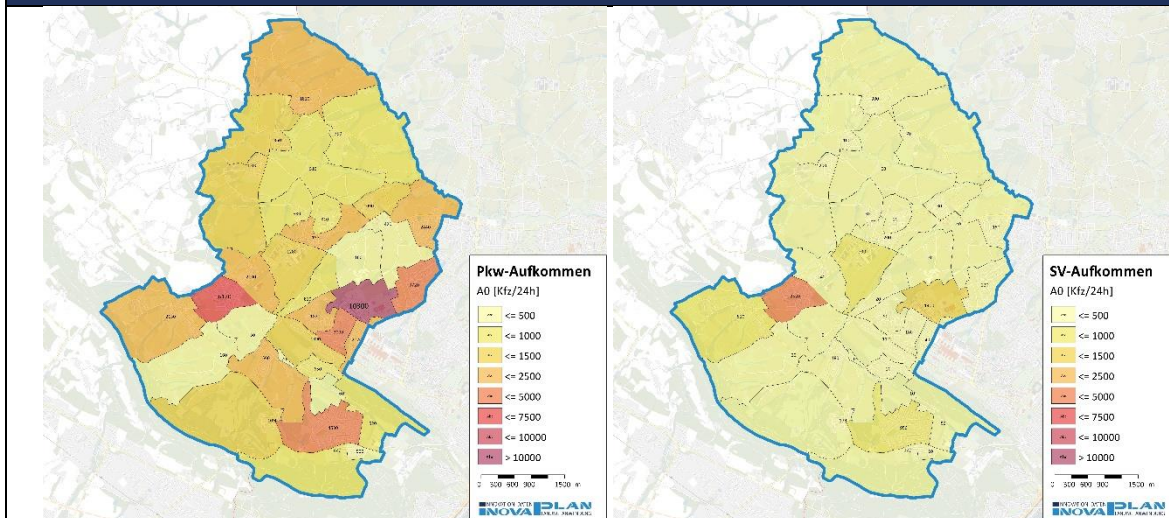
Streckennetz



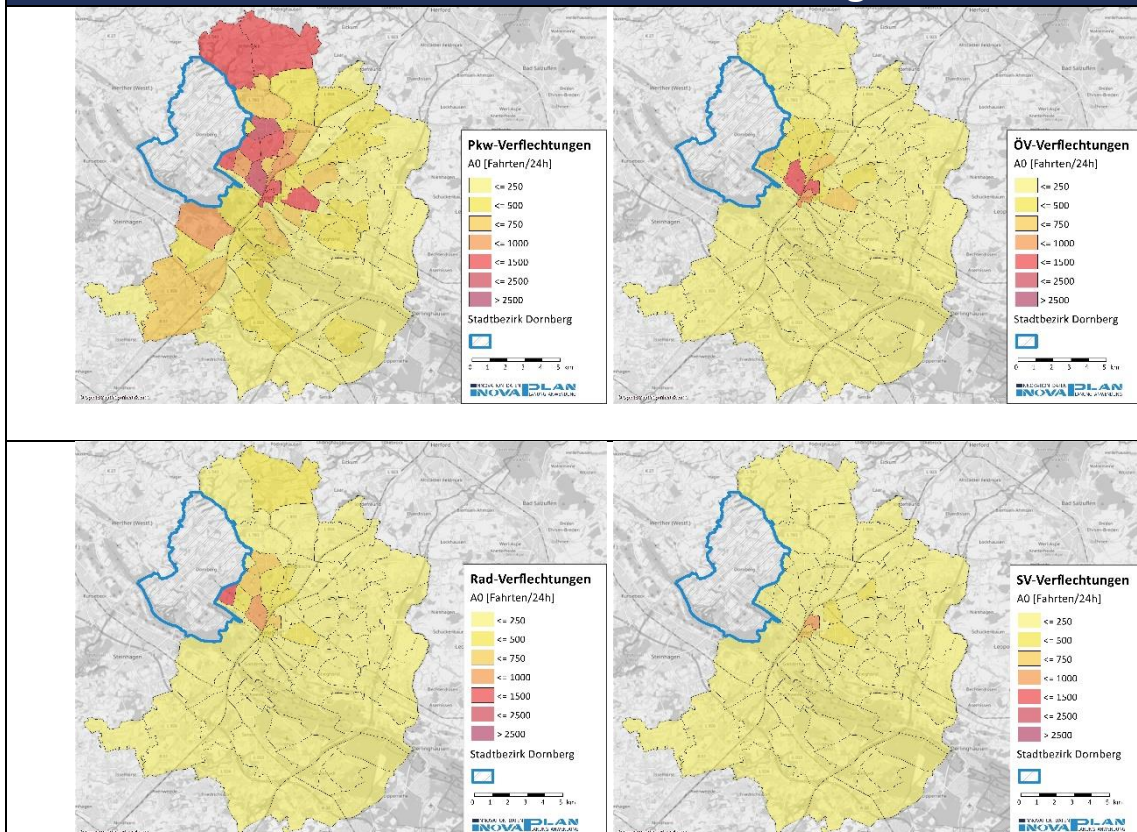
Zwischenfazit

- Weist neben dem Stadtbezirk Senne die niedrigste Einwohnerdichte auf
- Vergleichsweise geringe Verkehrsbelastung gegenüber den anderen Stadtbezirken
- Werther Straße durch hohen Durchgangsverkehr gekennzeichnet, fungiert als Erschließung für die angrenzenden Universität
- Fahrleistung geprägt durch Quell-/Zielverkehr (Anteil ca. 70%)
- Lediglich etwa 5 % der Hauptverkehrsstraßen mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h, etwa 70% mit Tempo 50km/h

Verkehrsaufkommen



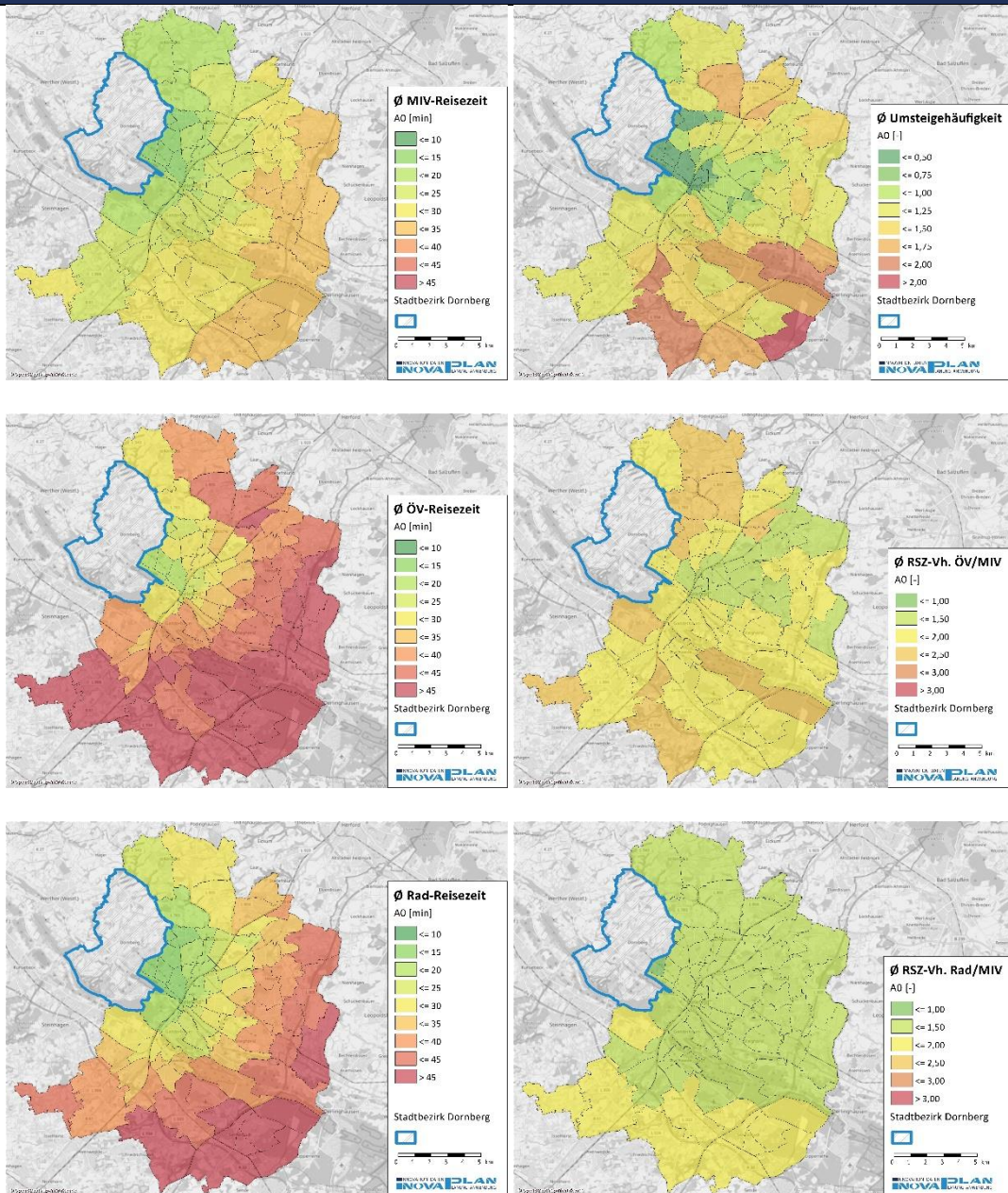
Innerstädtische Verflechtung



Zwischenfazit

- Höheres Verkehrsaufkommen in den Bereichen mit vielen Arbeitsplätzen (z.B. Campus Nord)
- Pkw-Verflechtung besonders zu den umliegenden Stadtbezirken Jöllenbeck und Schildesche
- ÖV-Verflechtung hauptsächlich in Richtung Innenstadt, sowie zu Teilbereichen des benachbarten Stadtbezirks Schildesche
- Höhere Rad-Verflechtung in Richtung Universität

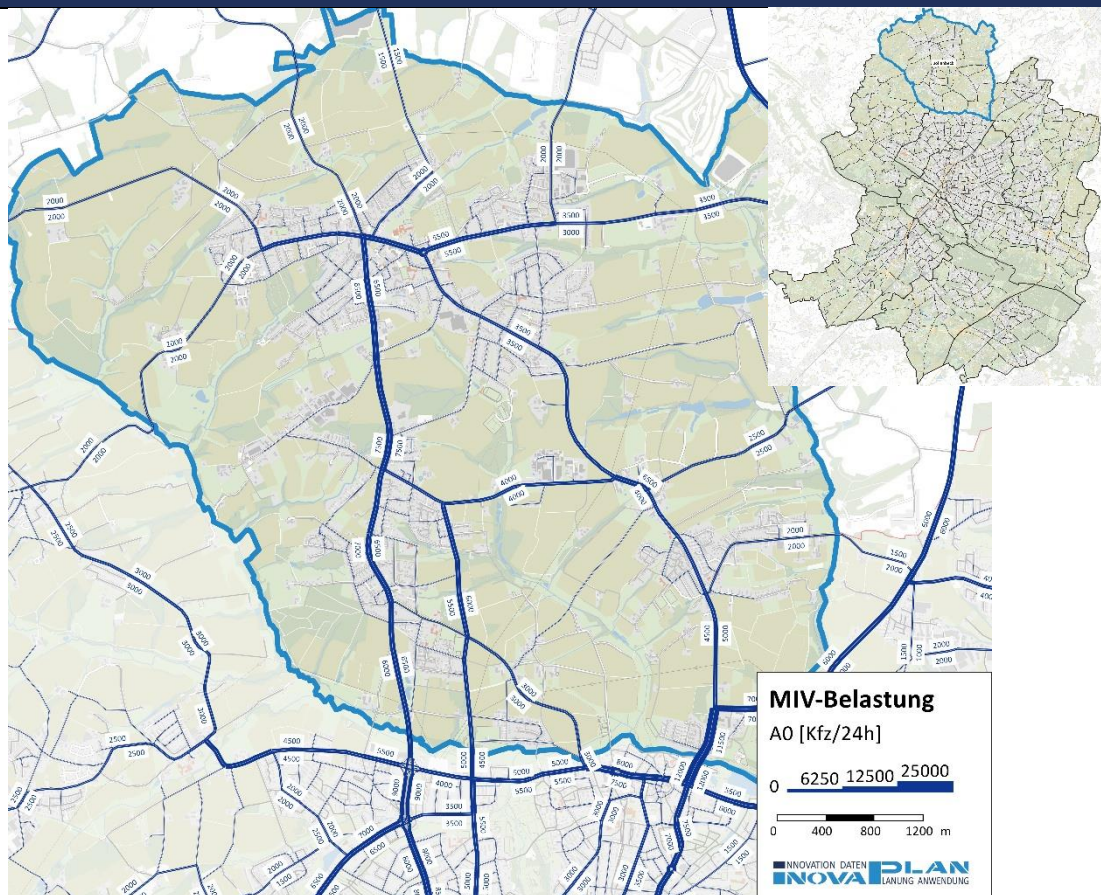
Erreichbarkeitsanalyse



Zwischenfazit

- Gute mIV-Erreichbarkeit der Bereiche im nördlichen Stadtgebiet
- Geringe ÖV-Reisezeiten zu den Bereichen rund um die Universität
- Aufgrund erforderlicher Umstiege schlechte ÖV-Erreichbarkeit des übrigen Stadtgebietes
- Gute Erreichbarkeit der angrenzenden Stadteile mit dem Rad, Topografie ist zu berücksichtigen

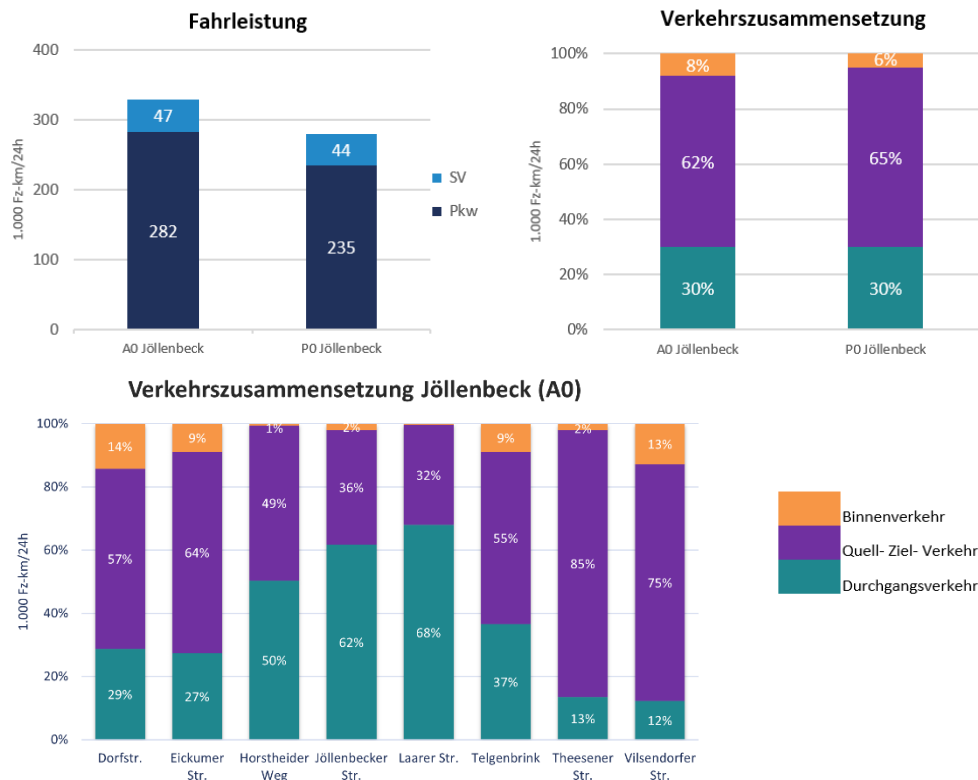
Stadtbezirk Jöllenbeck



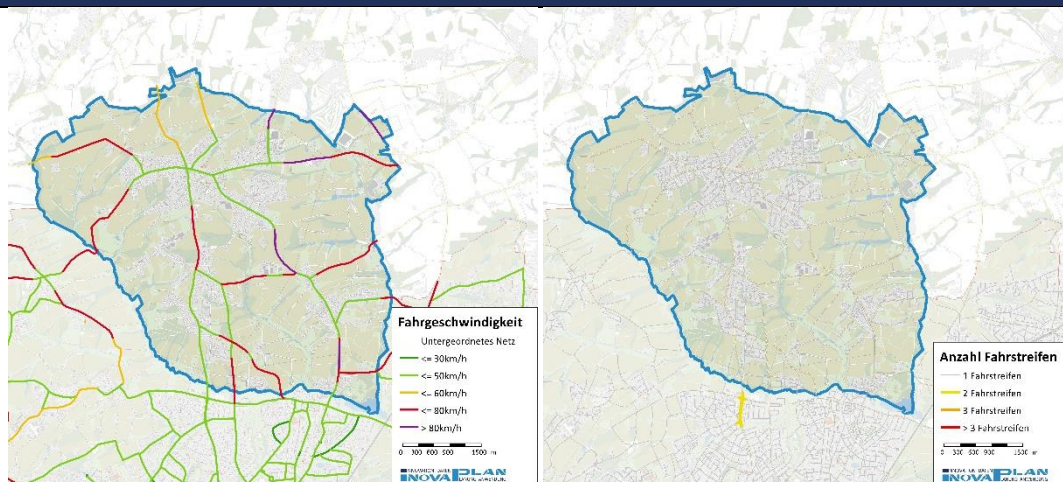
Kennziffern

Fläche	30km ²
Bevölkerung 2019	22.200 EW (700 EW/km ²)
Bevölkerungsentwicklung 2019-2030	- EW
Arbeitsplätze 2019	6.200 AP (200 AP/km ²)
Arbeitsplatzentwicklung 2019-2030	- AP
Länge Streckennetz	148 km
Anzahl Pkw im Bezirk	14.160 (1,39/Haushalt)
Pkw-Verfügbarkeit	88,9%
Modal Split	<div> <div>55%</div> <div>10%</div> <div>10%</div> <div>10%</div> <div>15%</div> </div> <div> <div>Pkw</div> <div>Pkw_M</div> <div>ÖV</div> <div>Rad</div> <div>Fuß</div> </div>
Bewertung der mIV-Infrastruktur	<div> <div>3%</div> <div>24%</div> <div>34%</div> <div>25%</div> <div>10%</div> </div> <div> <div>sehr gut</div> <div>gut</div> <div>befriedigend</div> <div>ausreichend</div> <div>mangelhaft</div> <div>ungenügend</div> <div>keine Angabe</div> </div>

Auswertungen mIV



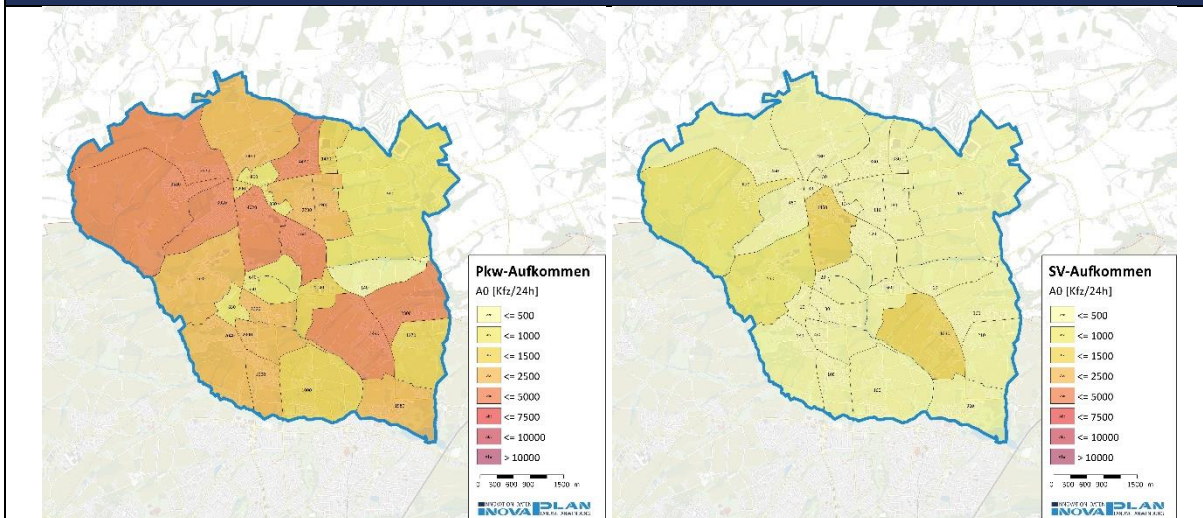
Streckennetz



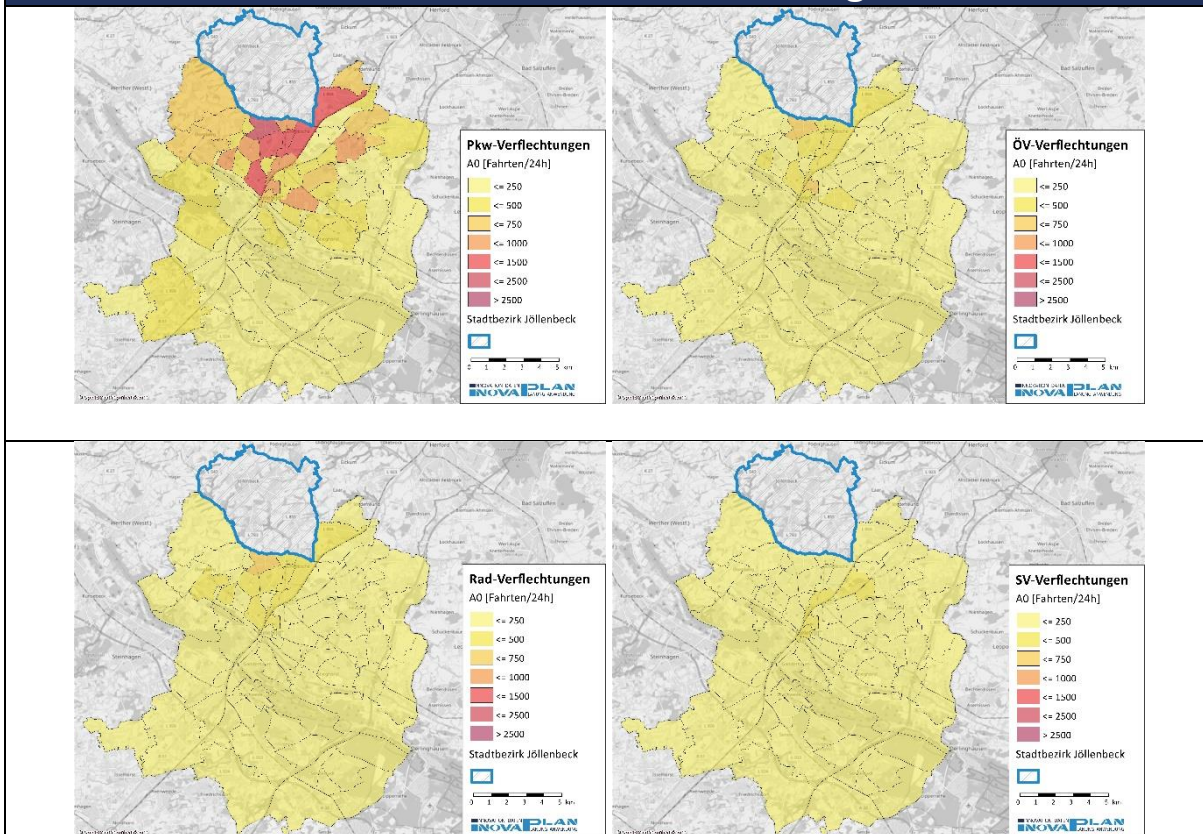
Zwischenfazit

- Durch Stadtrandlage hohe mIV-Affinität
- Stadtbezirk mit dem höchsten mIV- und niedrigsten Rad-Anteil am Modal Split
- Anzahl der Pkw pro HH mit 1,39 höchste im ganzen Stadtbezirk
- Etwa 50 % des Straßennetzes weist eine erlaubte Fahrgeschwindigkeit >60km/h auf
- Verkehrsaufkommen zu über 60% durch Quell- und Zielverkehre geprägt, Anteil Binnenverkehre eher gering
- Jöllenbecker Straße ist die am stärksten belastete Straße und weist einen hohen Durchgangsverkehrsanteil auf

Verkehrsaufkommen



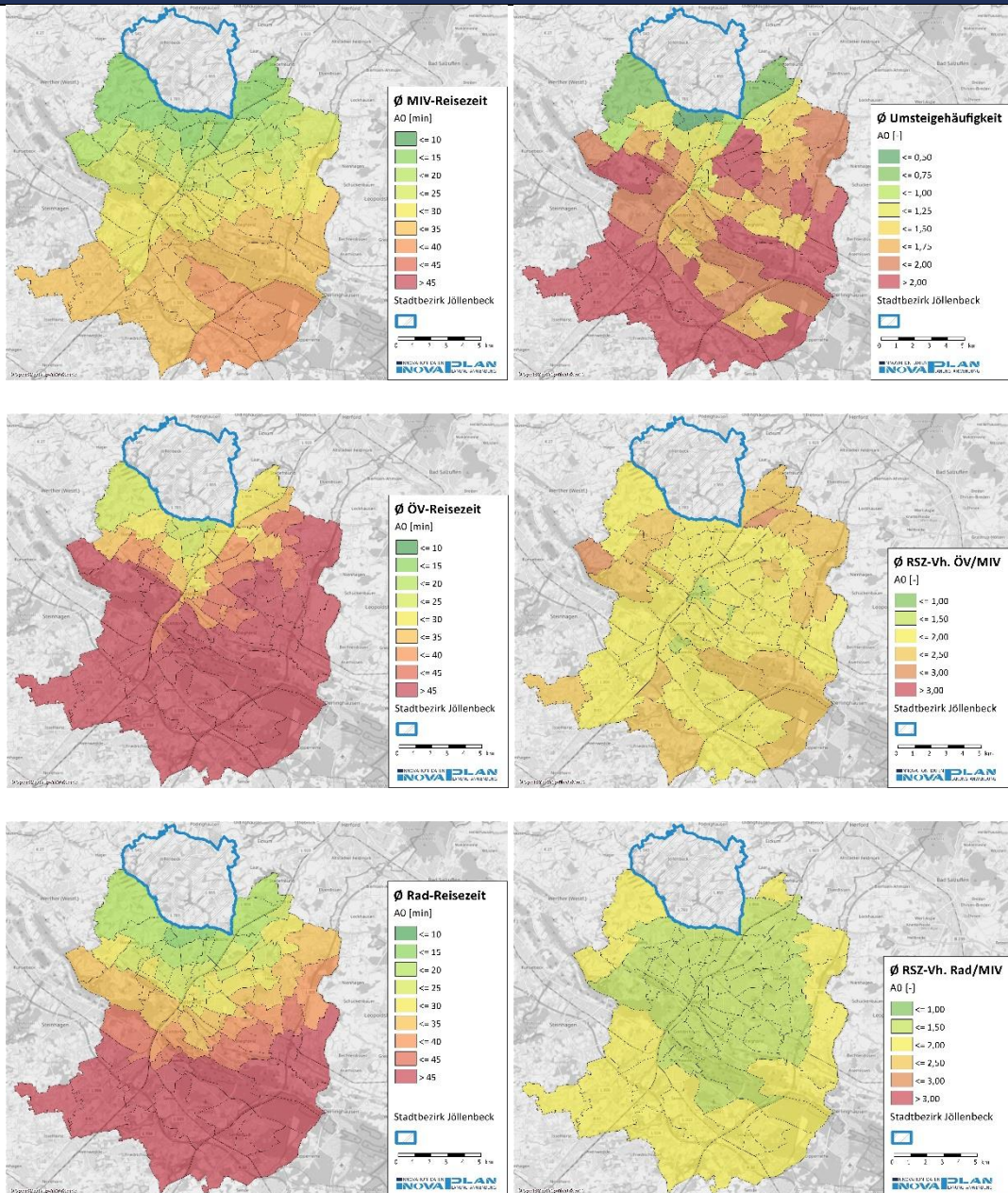
Innerstädtische Verflechtung



Zwischenfazit

- Keine besonderen Aufkommensschwerpunkte im Hinblick auf die mIV-Verkehrsnachfrage
- Pkw-Verflechtung zu umliegenden Stadtbezirken, Schildesche bzw. Dornberg
- Verflechtungen in die anderen Stadtbezirke sind eher gering
- Insgesamt nur geringe ÖV- und Radverflechtungen, auch in die umliegenden Bereiche

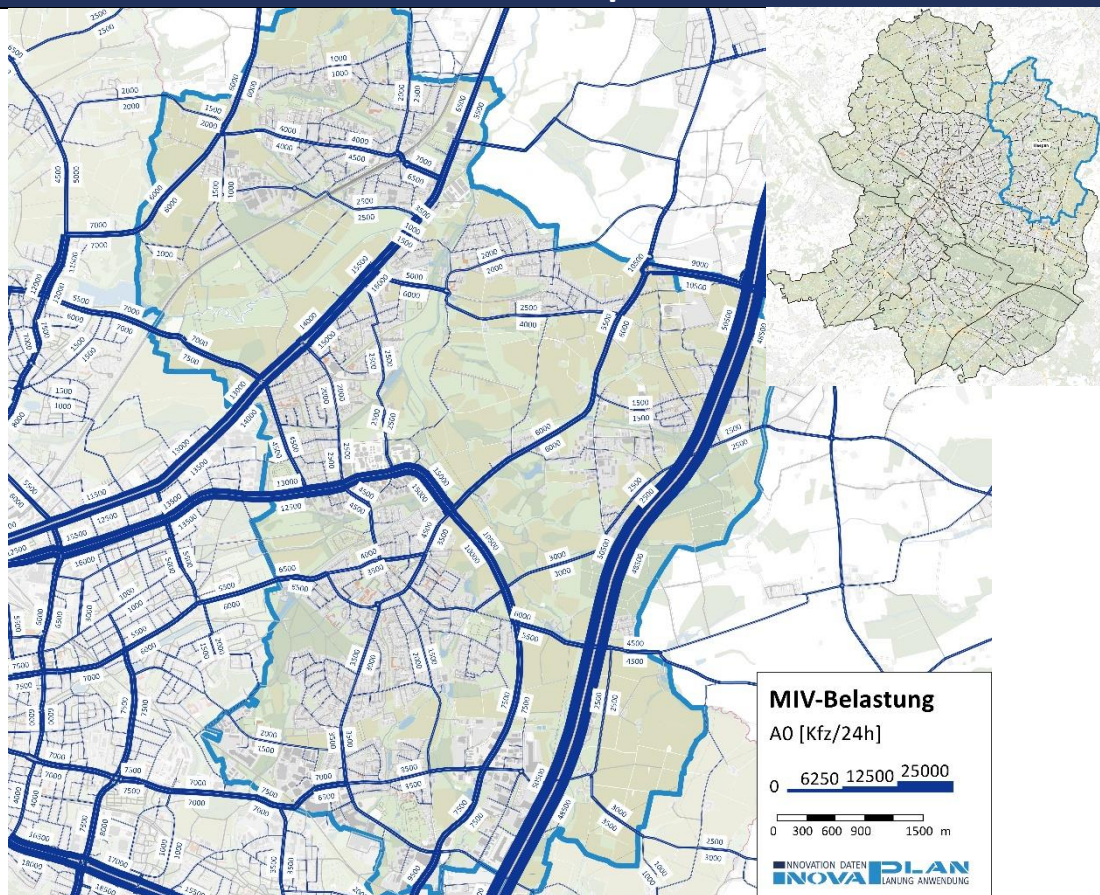
Erreichbarkeitsanalyse



Zwischenfazit

- Nördliches Stadtgebiet ist gut mit dem MIV erreichbar
- Bei Nutzung des ÖV sind auf nahezu sämtlichen Relationen Umstiege erforderlich
- ÖV stellt angesichts langer Reisezeiten auf den meisten Relationen keine attraktive Alternative zum MIV dar
- Radverkehr weist im Vergleich zum MIV attraktive Reisezeiten auf, Einschränkungen durch Topografie sind zu beachten

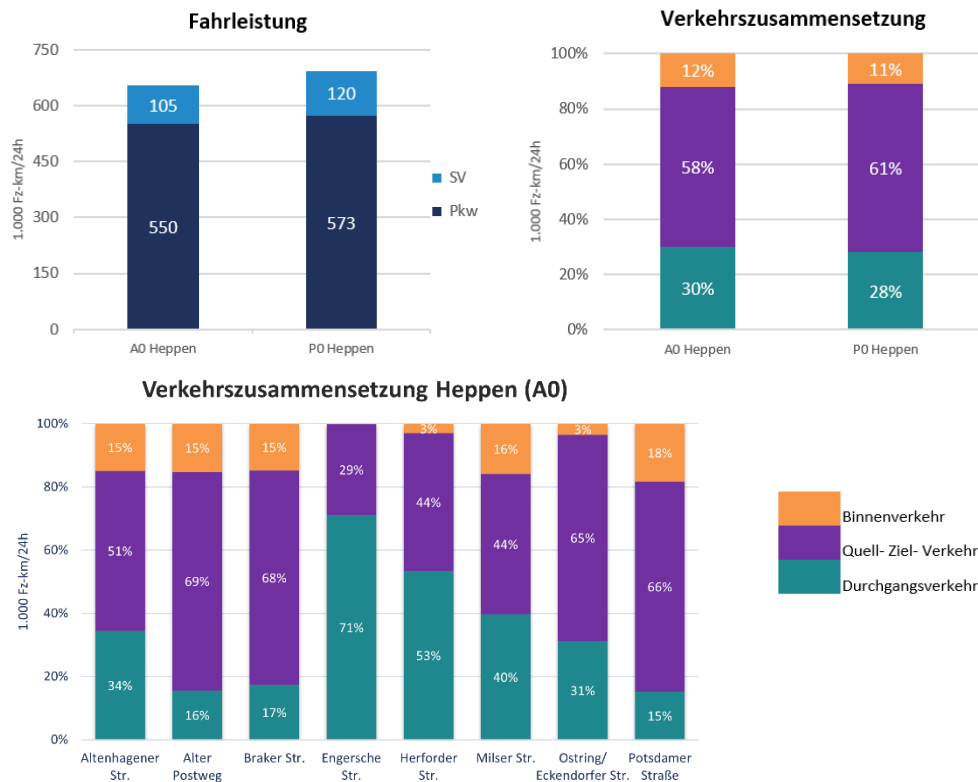
Stadtbezirk Heepen



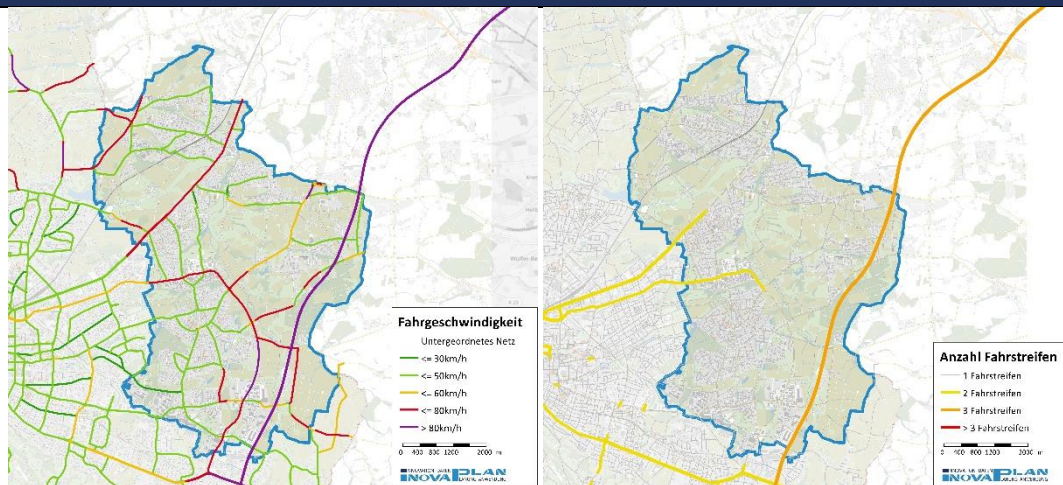
Kennziffern

Fläche	38km ²
Bevölkerung 2019	47.600 EW (1.300 EW/km ²)
Bevölkerungsentwicklung 2019-2030	- EW
Arbeitsplätze 2019	20.900 AP (600 AP/km ²)
Arbeitsplatzentwicklung 2019-2030	+ 1.500 AP
Länge Streckennetz	259 km
Anzahl Pkw im Bezirk	27.200 (1,24/Haushalt)
Pkw-Verfügbarkeit	89,2%
Modal Split	<div> <div>44%</div> <div>10%</div> <div>11%</div> <div>18%</div> <div>17%</div> </div> <div> <div>Pkw</div> <div>Pkw_M</div> <div>ÖV</div> <div>Rad</div> <div>Fuß</div> </div>
Bewertung der mIV-Infrastruktur	<div> <div>2%</div> <div>24%</div> <div>36%</div> <div>21%</div> <div>10%</div> </div> <div> <div>sehr gut</div> <div>gut</div> <div>befriedigend</div> <div>ausreichend</div> <div>mangelhaft</div> <div>ungenügend</div> <div>keine Angabe</div> </div>

Auswertungen mIV



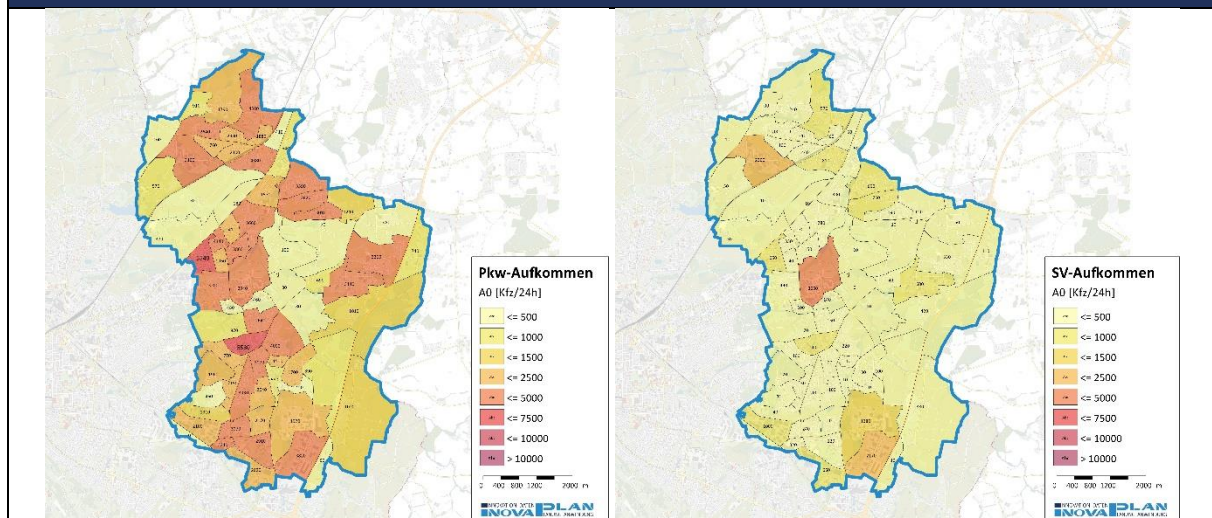
Streckennetz



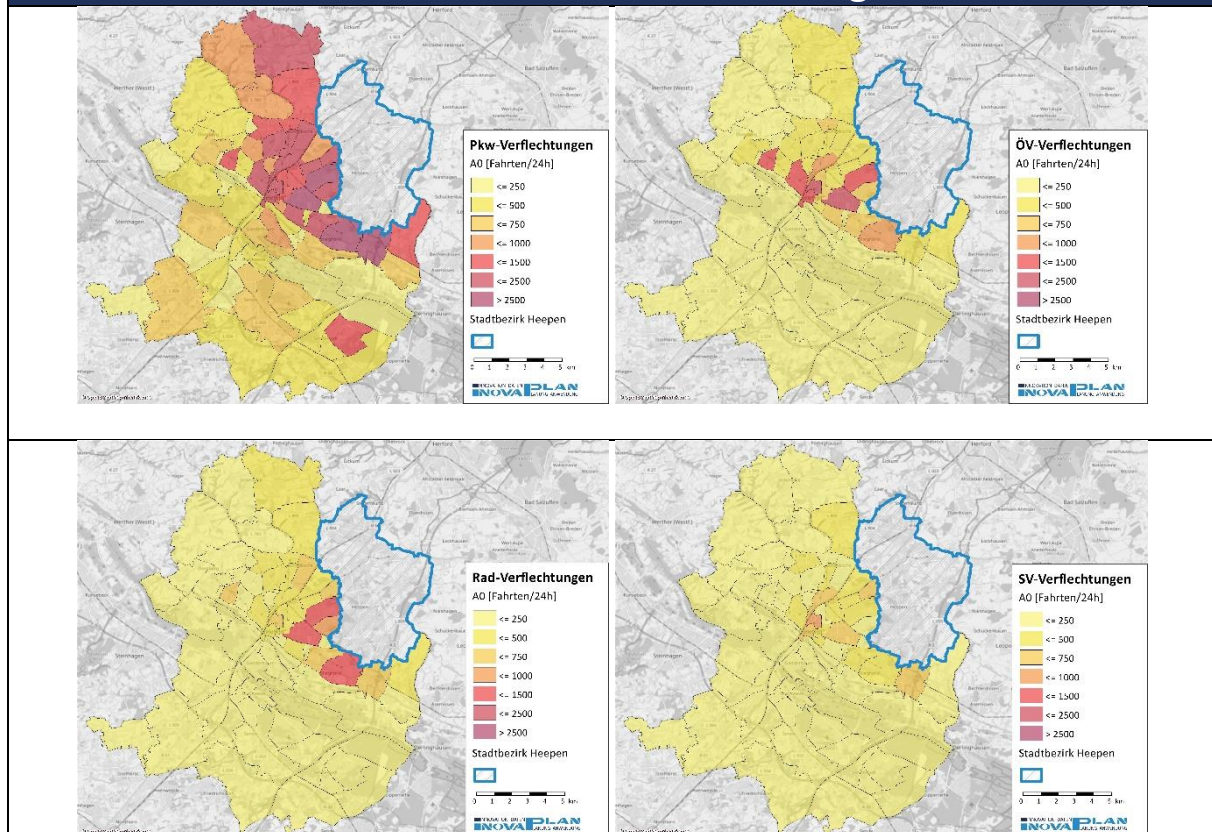
Zwischenfazit

- Neben der Stadtmitte einer der bevölkerungsstärksten Stadtbezirke
- Hohes Verkehrsaufkommen im Bereich der A 2 im Westen sowie der B 61 und Eckendorfer Straße im Norden
- Fahrleistung im Inneren des Stadtbezirkes durch Quell-Ziel-Verkehr geprägt, starke Durchgangsverkehre auf den regionalen Straßen
- Im Vergleich ist der ÖV-Anteil mit 11% relativ niedrig
- Etwa 55 % des Straßennetze weisen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50km/h, aber nur 5% von 30km/h auf
- Etwa ein Drittel der Bevölkerung bewertet die mIV-Infrastruktur als mangelhaft oder ungenügend

Verkehrsaufkommen



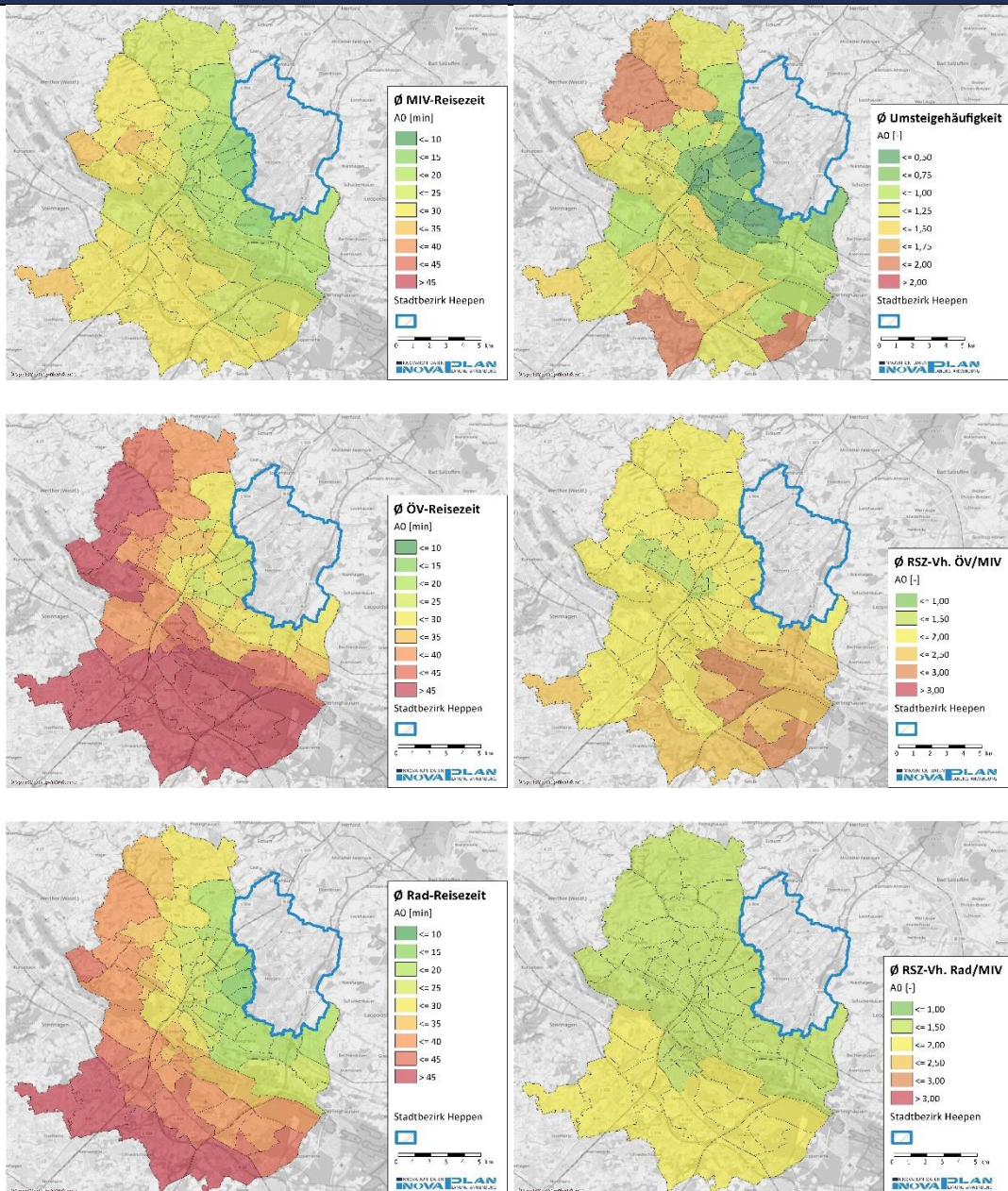
Innerstädtische Verflechtung



Zwischenfazit

- Erhöhtes Verkehrsaufkommen korreliert mit den Siedlungsschwerpunkten und den Gebieten mit höheren Arbeitsplatzzahlen
- Pkw-Verflechtungen besonders in die umliegenden Stadtbezirke, kaum Verflechtungen in die südlichen Stadtbereiche
- ÖV-Verflechtung in Richtung Stadtmitte und Universität
- Stärkere Verflechtung des Radverkehrs in die südlich angrenzenden Stadtteile sowie in Richtung Innenstadt

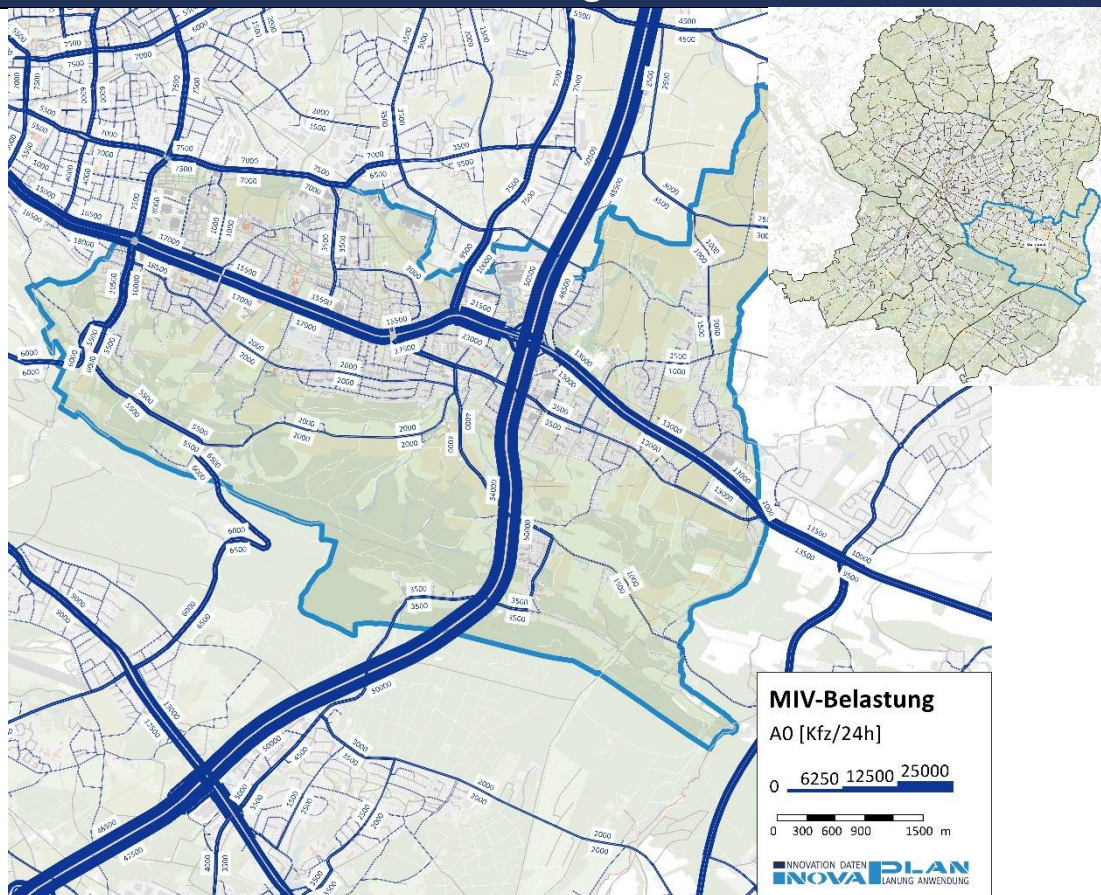
Erreichbarkeitsanalyse



Zwischenfazit

- Geringe MIV-Reisezeiten für das gesamte Stadtgebiet zunehmend in süd-westlicher aufgrund der Entfernung
- Trotz direkter Verbindungen hohe ÖV-Reisezeiten in die angrenzenden Stadtbezirke
- Günstiges Reisezeitverhältnis des ÖV Richtung Universität entlang der Stadtbahn
- Günstiges Reisezeitverhältnis für den Radverkehr zu den angrenzenden Stadtbezirken, Teutoburger Wald wirkt als Grenze in Richtung Süden

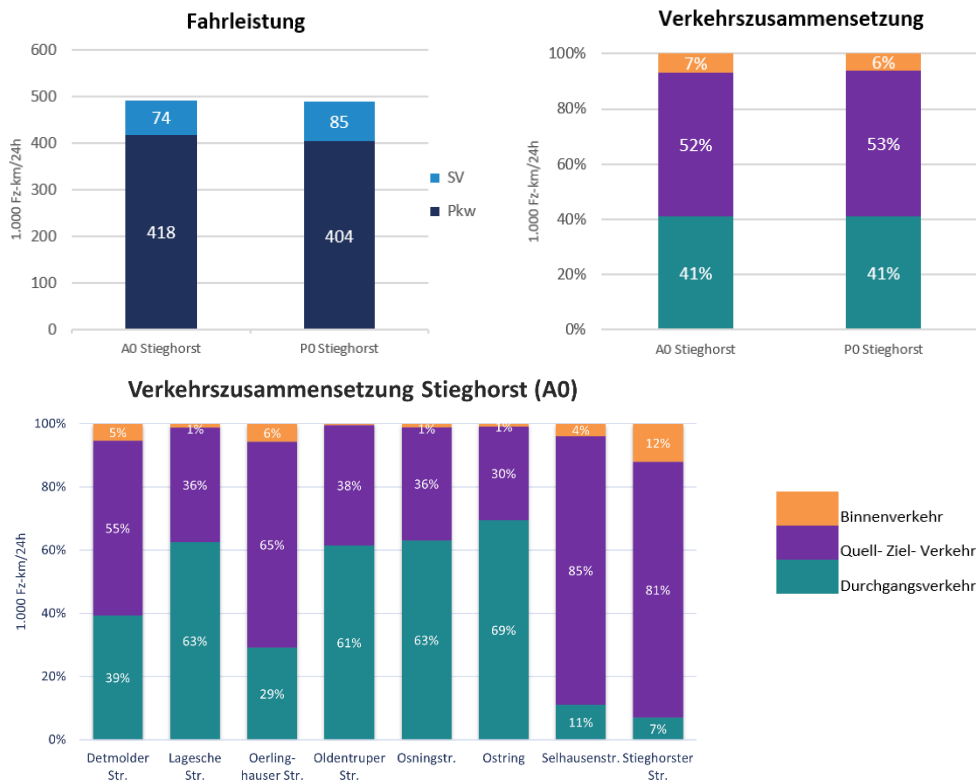
Stadtbezirk Stieghorst



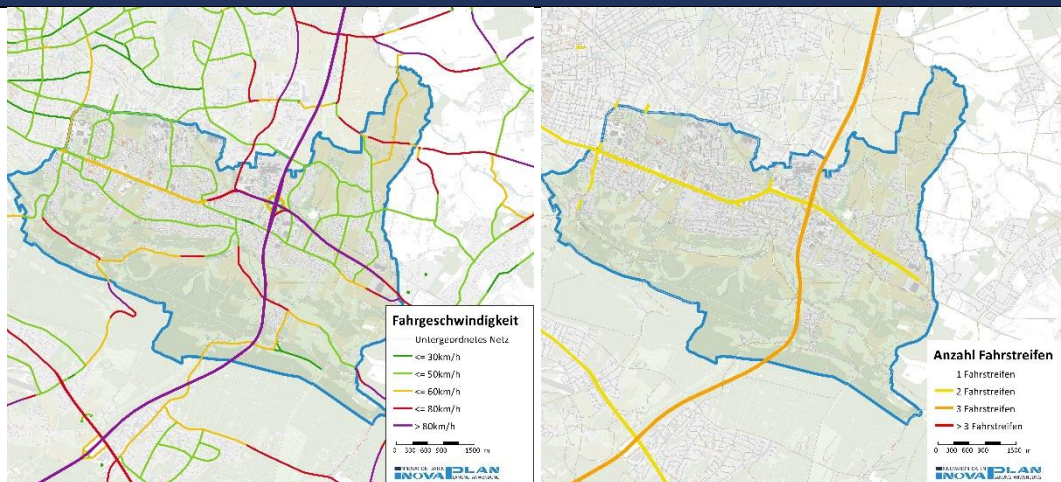
Kennziffern

Fläche	28km ²
Bevölkerung 2019	32.300 EW (1.200 EW/km ²)
Bevölkerungsentwicklung 2019-2030	+ 1.700 EW
Arbeitsplätze 2019	14.500 AP (500 AP/km ²)
Arbeitsplatzentwicklung 2019-2030	+ 300 AP
Länge Streckennetz	199 km
Anzahl Pkw im Bezirk	18.760 (1,22/Haushalt)
Pkw-Verfügbarkeit	89,4%
Modal Split	<div> <div>57%</div> <div>7%</div> <div>14%</div> <div>13%</div> <div>10%</div> </div> <div> <div>Pkw</div> <div>Pkw_M</div> <div>ÖV</div> <div>Rad</div> <div>Fuß</div> </div>
Bewertung der mIV-Infrastruktur	<div> <div>2%</div> <div>30%</div> <div>37%</div> <div>14%</div> <div>6%</div> <div></div> </div> <div> <div>sehr gut</div> <div>gut</div> <div>befriedigend</div> <div>ausreichend</div> <div>mangelhaft</div> <div>ungenügend</div> <div>keine Angabe</div> </div>

Auswertungen mIV



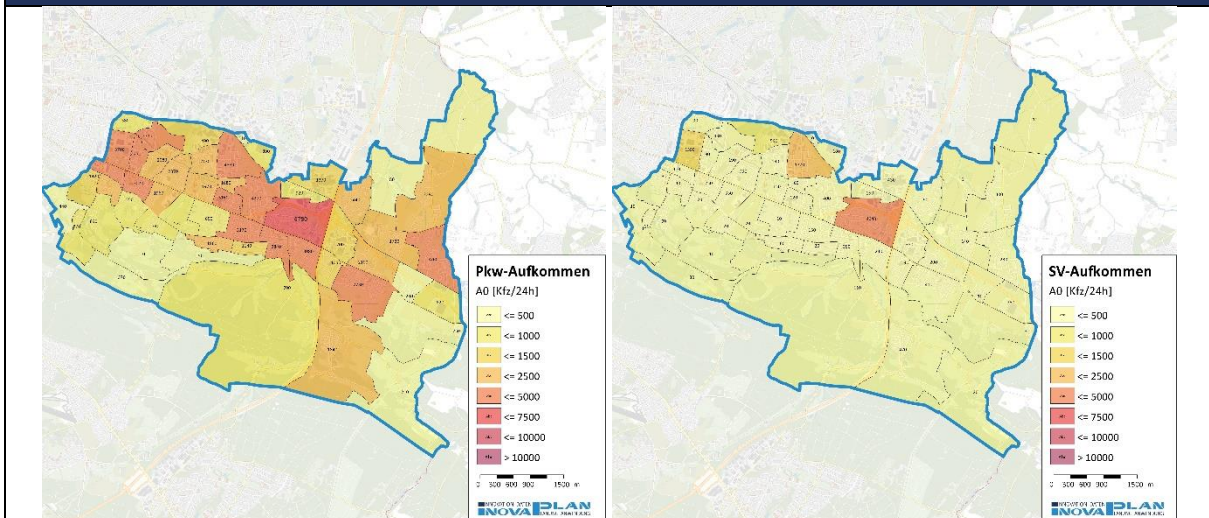
Streckennetz



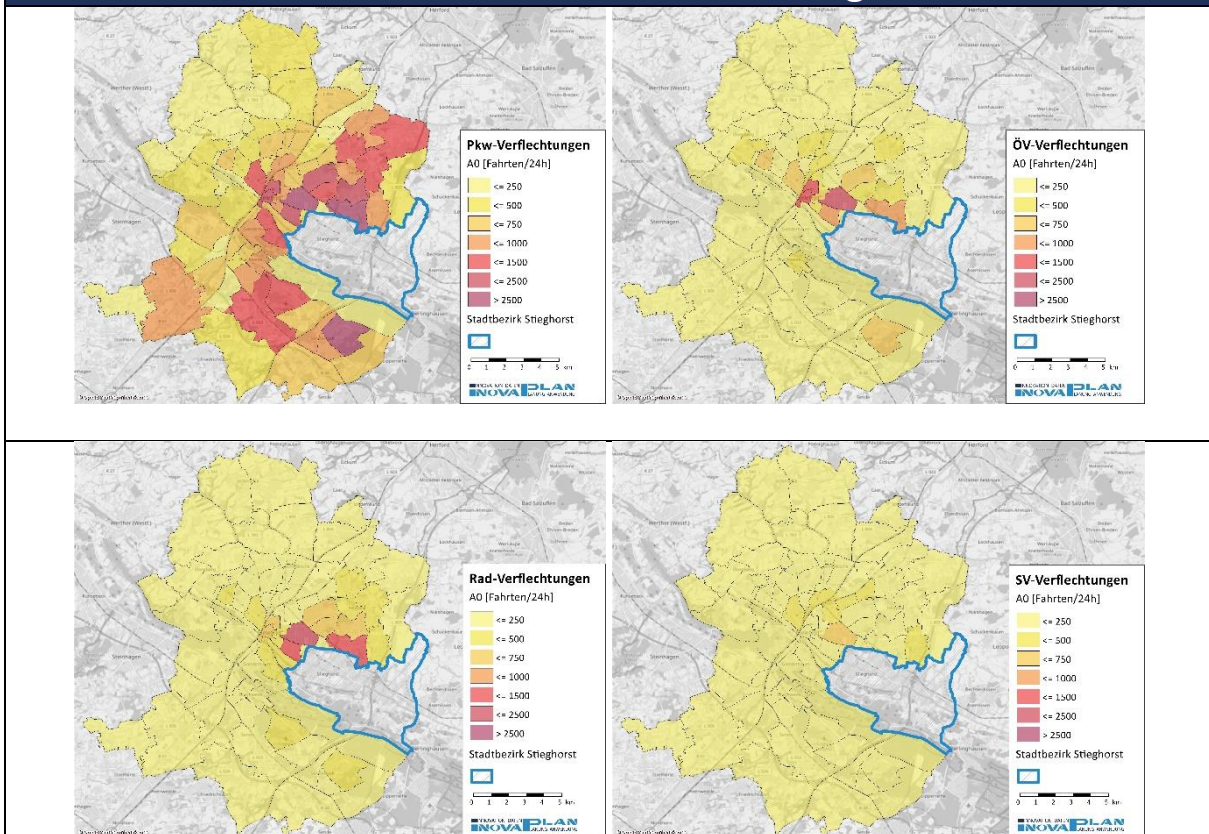
Zwischenfazit

- Stadtbezirk mit niedrigstem Fußverkehrsanteil und sehr hohem mIV Anteil
- Stadtbezirk wird von B 66 und A 2 durchschnitten
- Ostring, B 66 und Osningstraße durch hohen Durchgangsverkehrsanteil geprägt (Zu-/Abfluss zur A 2)
- Ca. 50% des Netzes weisen eine Fahrgeschwindigkeit von 50km/h auf

Verkehrsaufkommen



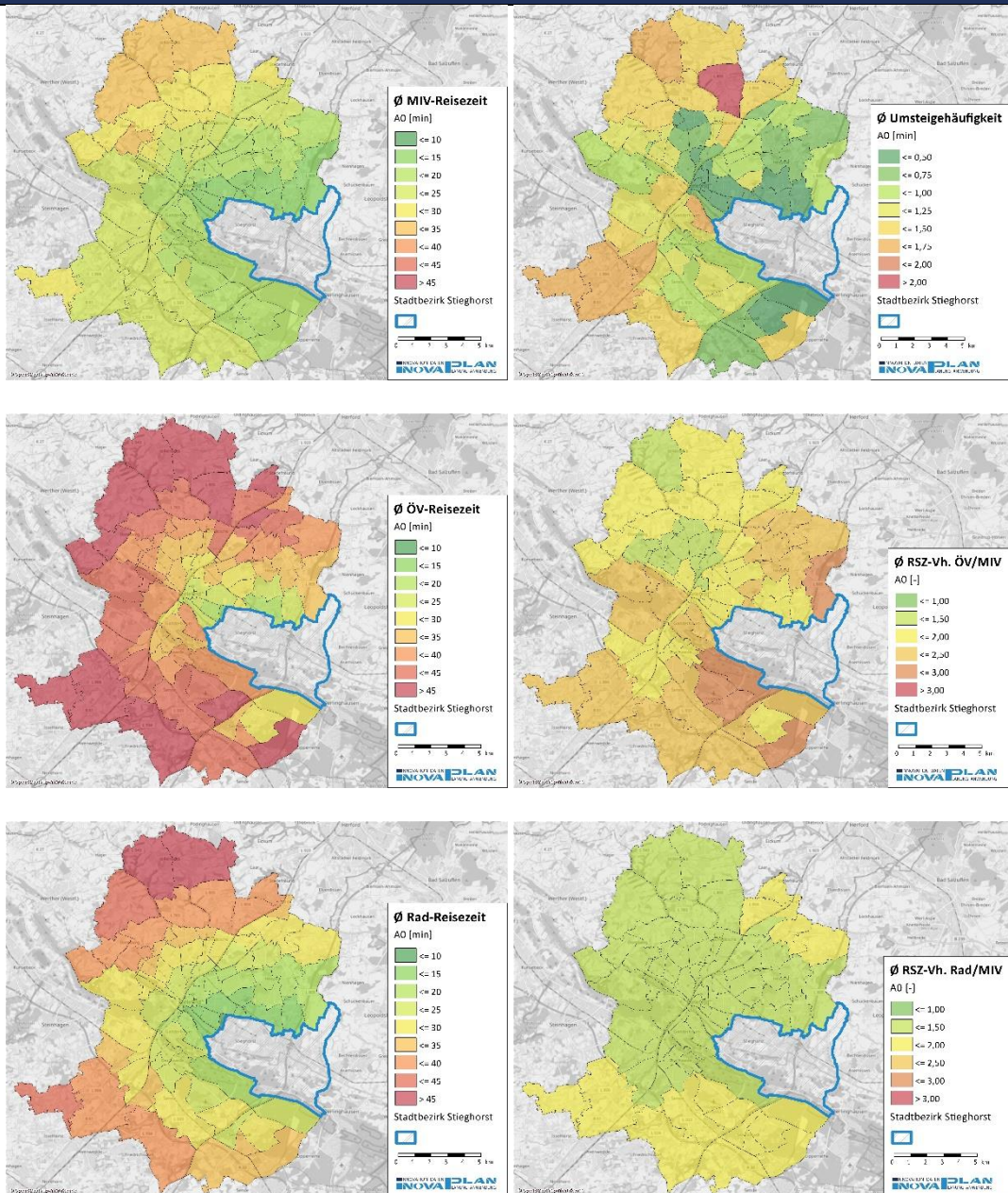
Innerstädtische Verflechtung



Zwischenfazit

- Erhöhtes mIV-Aufkommen in einzelnen Verkehrszellen korrespondiert mit erhöhter Einwohnerdichte
- Pkw-Verflechtung besonders in die angrenzenden nördlichen und südlichen Stadtbezirke
- ÖV-Verflechtungen in Richtung Stadtmitte entlang der Stadtbahn und in das angrenzende Oldentrup mit seinen Gewerbegebieten
- Rad-Verflechtungen nur in direkt angrenzende Gebiete – Oldentrup und Mitte

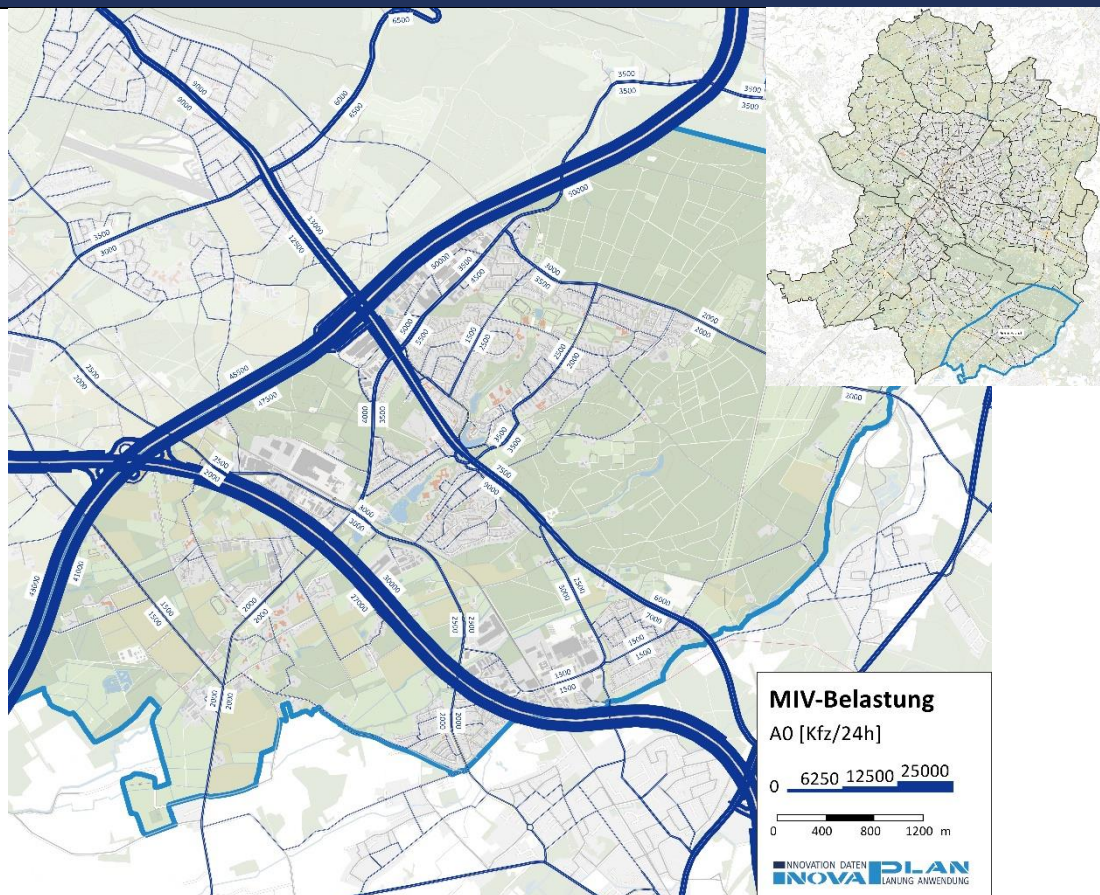
Erreichbarkeitsanalyse



Zwischenfazit

- Nahezu sämtliche Bereiche des Stadtgebiets in einer Fahrzeit <30 Minuten mit dem Pkw erreichbar
- Gute Erreichbarkeit der Stadtmitte, der Sennestadt und Oldentrup (geringe Notwendigkeit für Umstiege)
- Attraktives ÖV-Reisezeitverhältnis in Richtung Schildesche
- Angrenzende Bereiche gut mit dem Rad erreichbar, Teutoburger Wald wirkt als Barriere

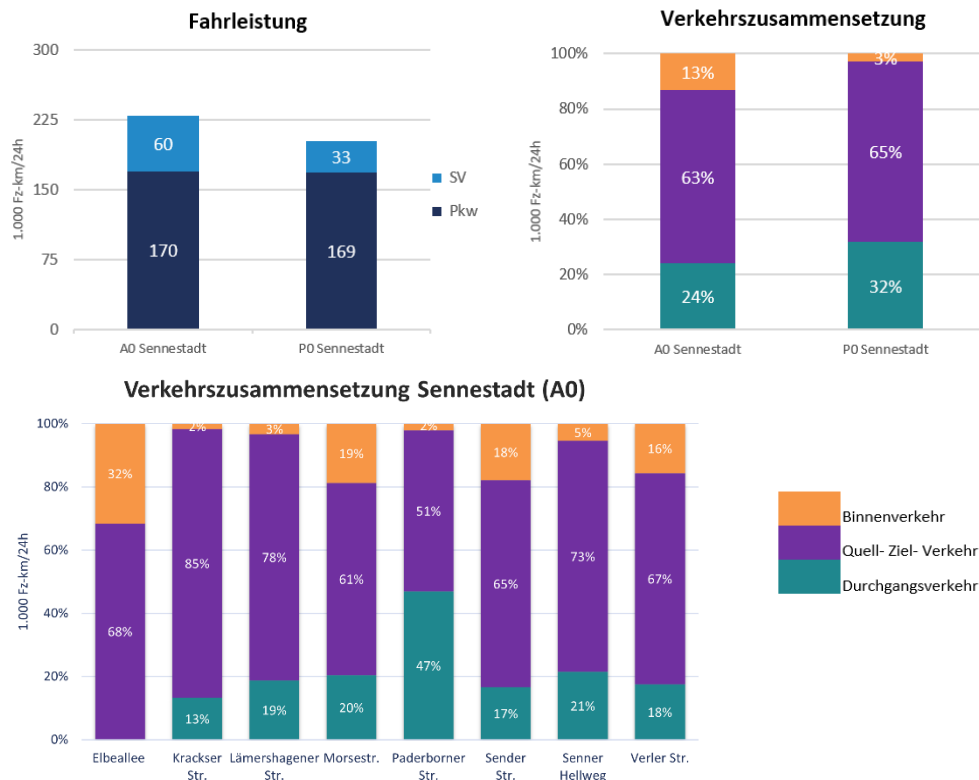
Stadtbezirk Sennestadt



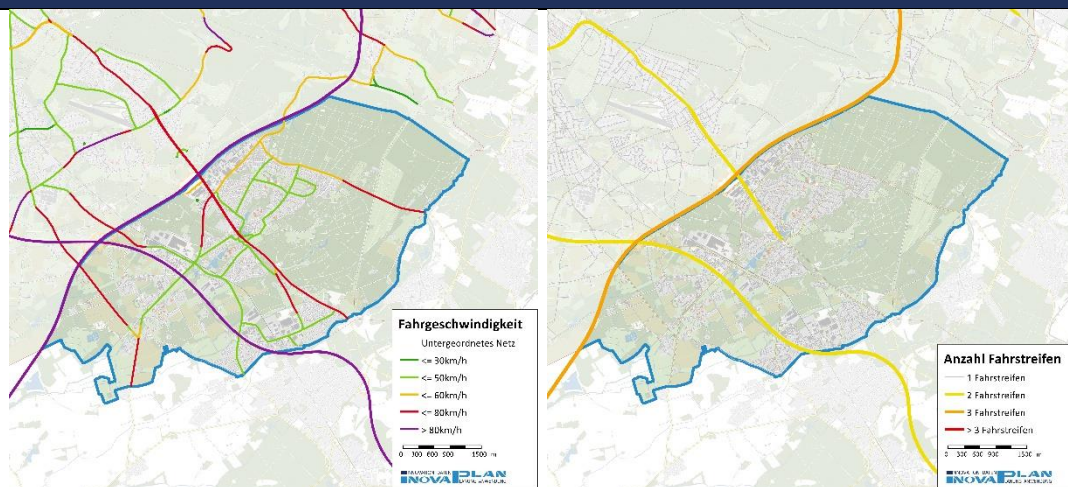
Kennziffern

Fläche	25km ²
Bevölkerung 2019	21.600 EW (900 EW/km ²)
Bevölkerungsentwicklung 2019-2030	+ 700 EW
Arbeitsplätze 2019	11.900 AP (500 AP/km ²)
Arbeitsplatzentwicklung 2019-2030	- AP
Länge Streckennetz	132 km
Anzahl Pkw im Bezirk	12.540 (1,19/Haushalt)
Pkw-Verfügbarkeit	88,2%
Modal Split	<div> <div>52%</div> <div>10%</div> <div>12%</div> <div>11%</div> <div>15%</div> </div> <div> <div>Pkw</div> <div>Pkw_M</div> <div>ÖV</div> <div>Rad</div> <div>Fuß</div> </div>
Bewertung der mIV-Infrastruktur	<div> <div>8%</div> <div>34%</div> <div>29%</div> <div>14%</div> <div>5%</div> <div></div> </div> <div> <div>sehr gut</div> <div>gut</div> <div>befriedigend</div> <div>ausreichend</div> <div>mangelhaft</div> <div>ungenügend</div> <div>keine Angabe</div> </div>

Auswertungen mIV



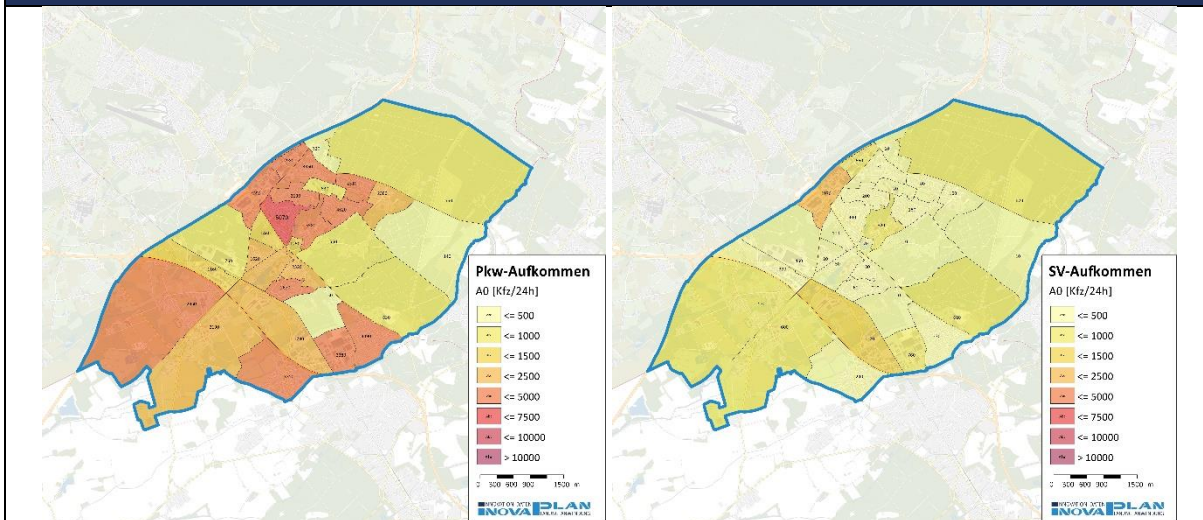
Streckennetz



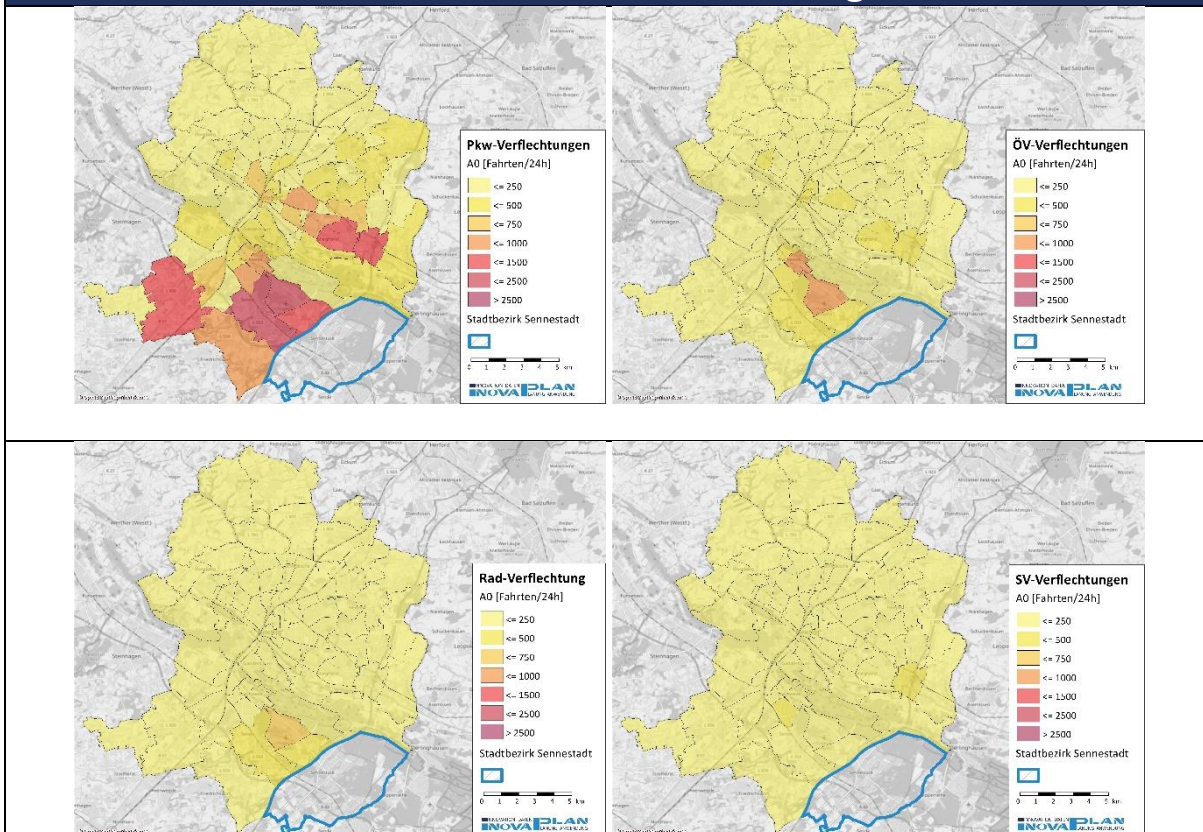
Zwischenfazit

- Stadtbezirk wird von A 2 und A 33 umschlossen
- Insgesamt hohe Pkw-Affinität, mIV-Anteil Modal Split >60%
- Fahrleistung geprägt durch Quell-/Zielverkehr, Paderborener Straße weist erhöhten Durchgangsverkehrsanteil auf
- Weniger als 10% des Straßennetzes weist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h auf

Verkehrsaufkommen



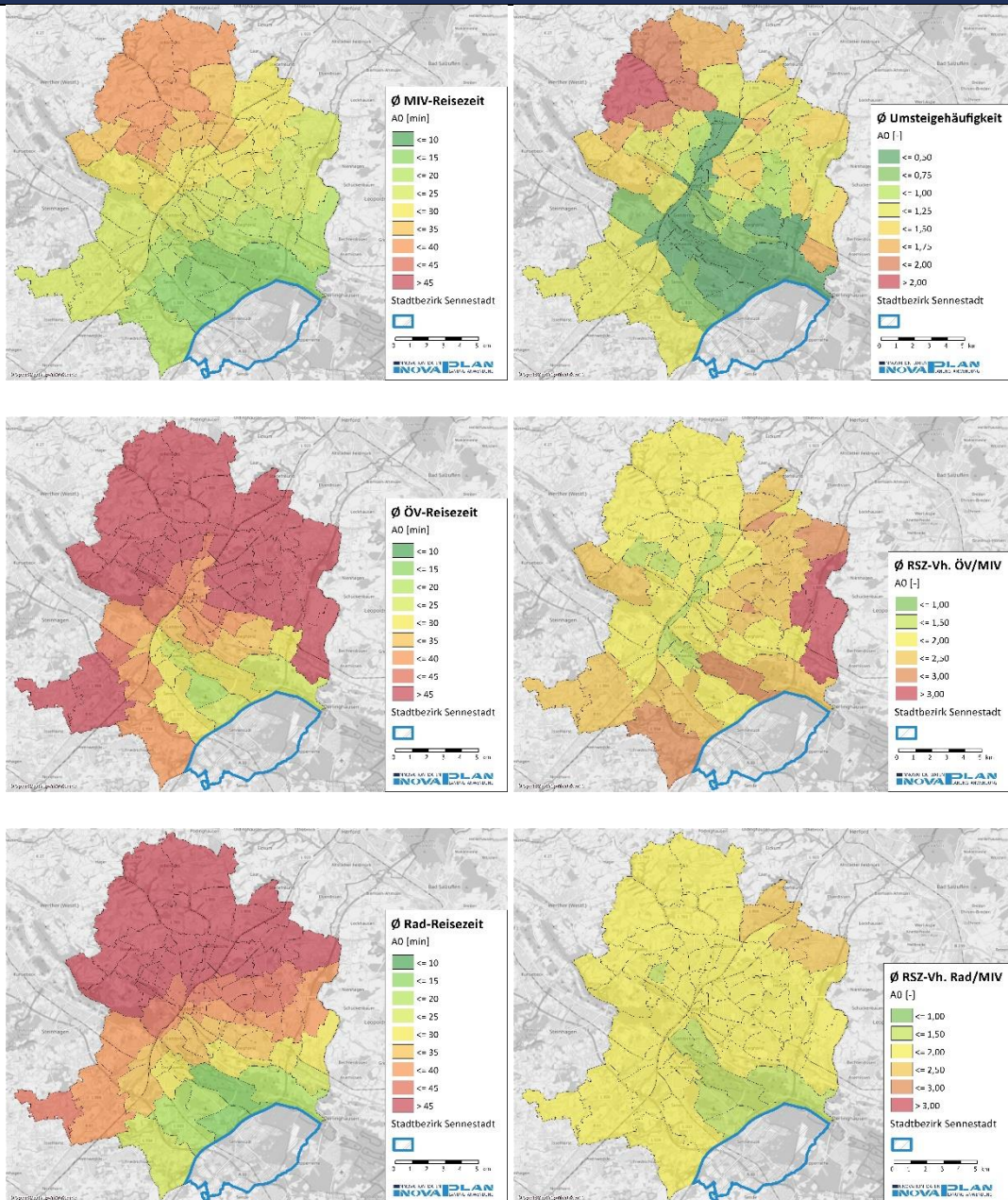
Innerstädtische Verflechtung



Zwischenfazit

- Hohes Verkehrsaufkommen vor allem im zentralen Bereich des Stadtbezirks
- Pkw-Verflechtungen bestehen besonders zu den angrenzenden Stadtbezirken im Bielefelder Süden sowie in Richtung Stieghorst
- In Folge der Stadtrandlage geringe ÖV und Rad-Verflechtungen ins restliche Stadtgebiet

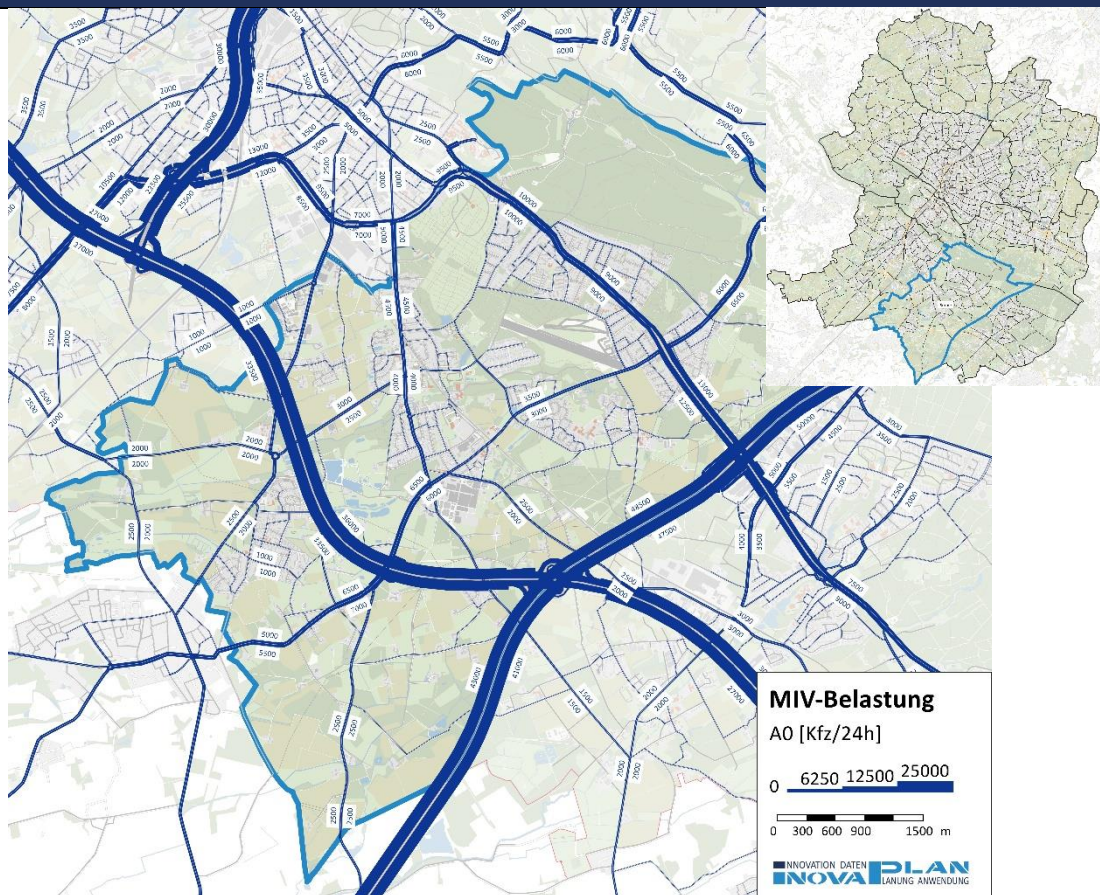
Erreichbarkeitsanalyse



Zwischenfazit

- Geringe MIV-Reisezeit in umliegende Bezirke, in Richtung Stadtmitte etwa 30 Minuten Fahrzeit
- Gute ÖV-Erreichbarkeit der benachbarten Zentren in den Stadtbezirken Senne und Brackwede, in Richtung Norden (Innenstadt) und Westen Reisezeit >45 min
- Reisezeitverhältnis ÖV / MIV zwischen 2 und 3, entlang der Stadtbahn günstiger
- Entlang der Stadtbahn können viele Bereiche mit vergleichsweise wenigen Umstiegen erreicht werden
- Radverkehr nur für Ziele im Bielefelder Süden eine attraktive Alternative

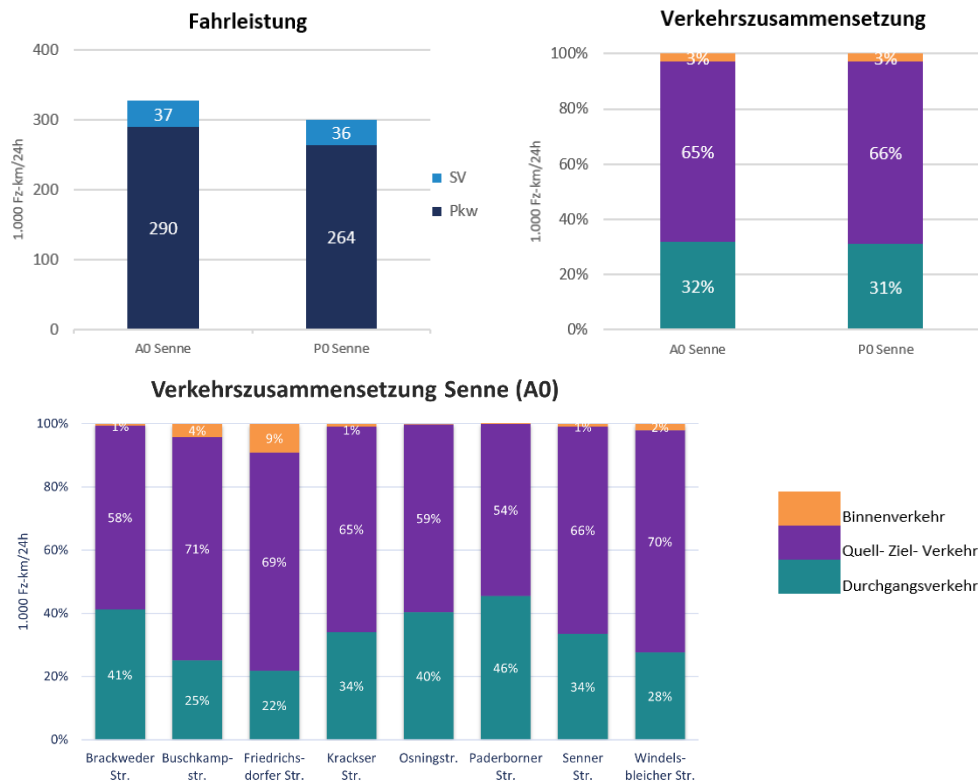
Stadtbezirk Senne



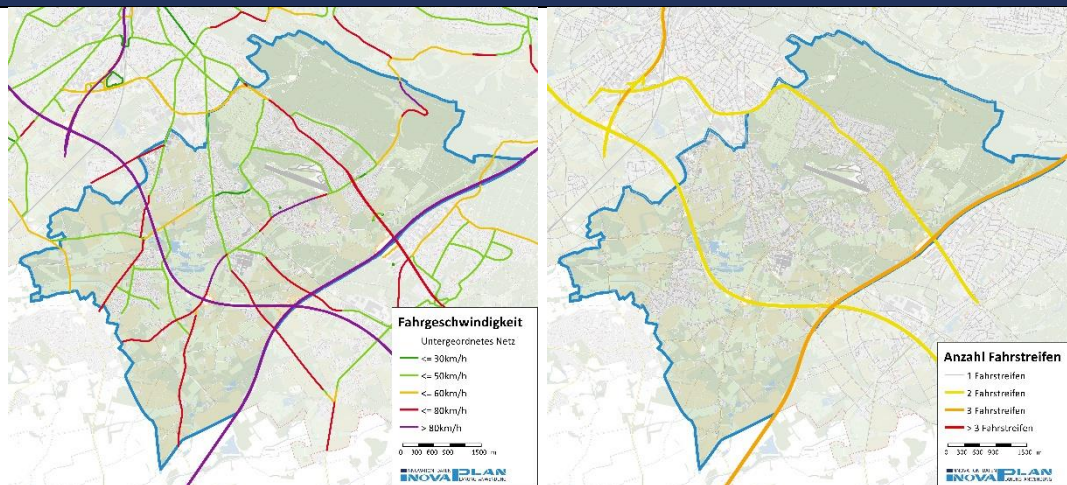
Kennziffern

Fläche	32km ²
Bevölkerung 2019	21.000 EW (700 EW/km ²)
Bevölkerungsentwicklung 2019-2030	+ 300 EW
Arbeitsplätze 2019	5.400 AP (200 AP/km ²)
Arbeitsplatzentwicklung 2019-2030	- AP
Länge Streckennetz	171 km
Anzahl Pkw im Bezirk	12.640 (1,36/Haushalt)
Pkw-Verfügbarkeit	90,4%
Modal Split	<div> <div>53%</div> <div>10%</div> <div>11%</div> <div>12%</div> <div>14%</div> </div> <div> <div>Pkw</div> <div>Pkw_M</div> <div>ÖV</div> <div>Rad</div> <div>Fuß</div> </div>
Bewertung der mIV-Infrastruktur	<div> <div>9%</div> <div>40%</div> <div>30%</div> <div>10%</div> <div>8%</div> </div> <div> <div>sehr gut</div> <div>gut</div> <div>befriedigend</div> <div>ausreichend</div> <div>mangelhaft</div> <div>ungenügend</div> <div>keine Angabe</div> </div>

Auswertungen mIV



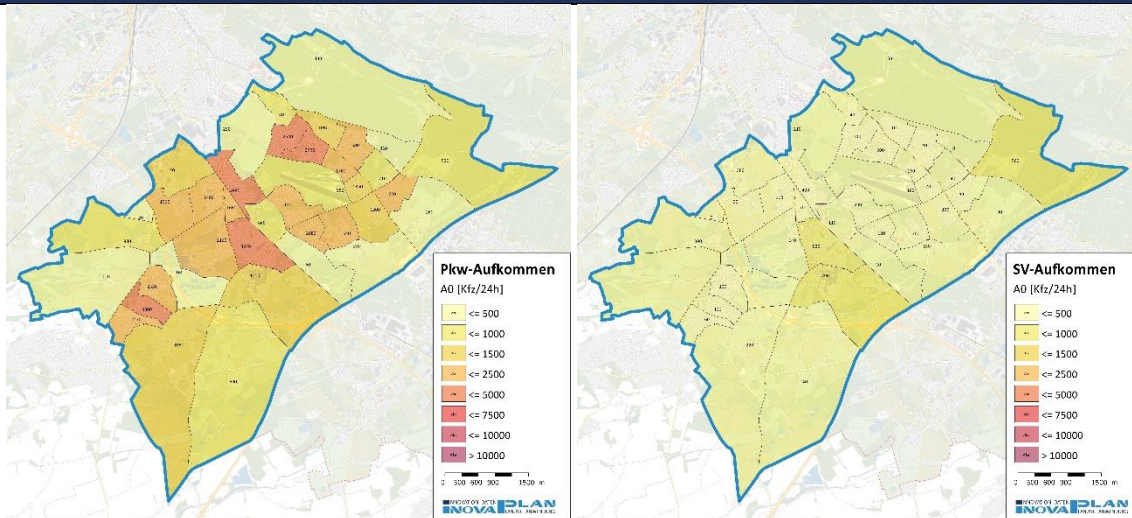
Streckennetz



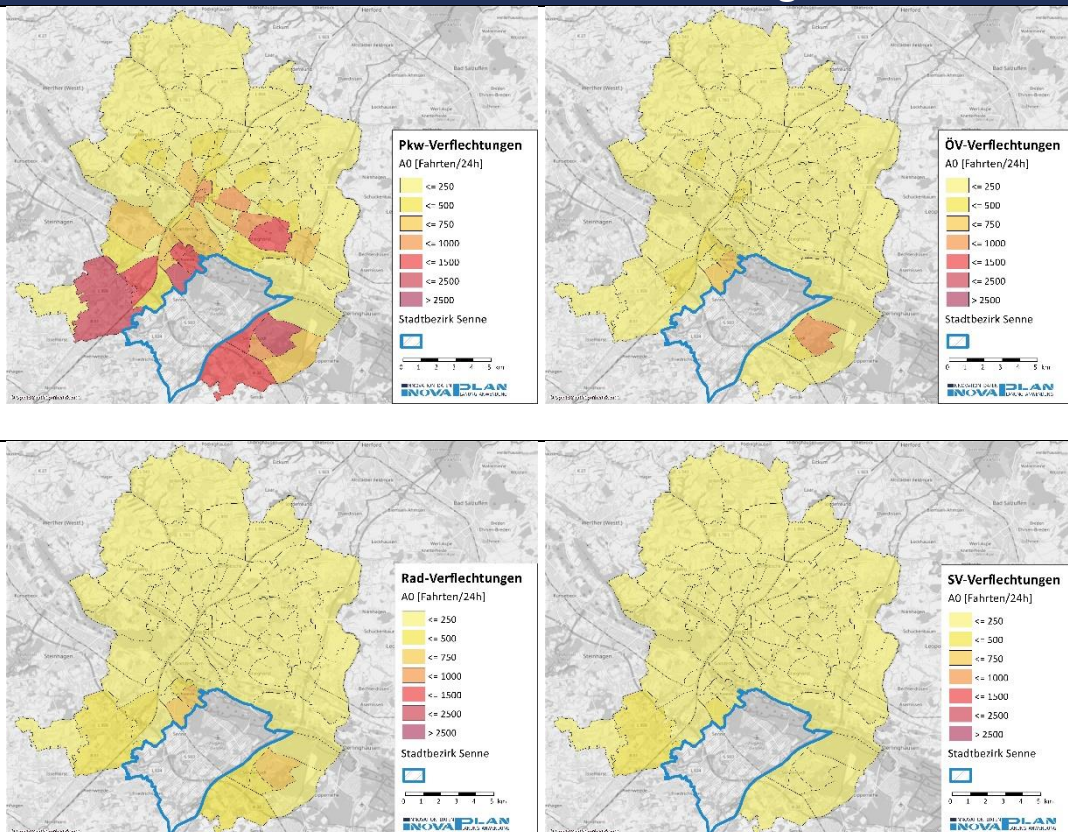
Zwischenfazit

- Höchste Pkw-Verfügbarkeit im ganzen Stadtgebiet, Anzahl der Pkw pro Haushalt liegt bei 1,36
- Hohes Verkehrsaufkommen auf der Brackweder Str./ Paderborner Str.
– Zu-/Abfluss zur A 2
- Verkehrsaufkommen geprägt durch Quell-/Zielverkehr
- Vergleichsweise geringe Arbeitsplatzzahl hat hohe Anzahl Auspendelnde zur Folge

Verkehrsaufkommen



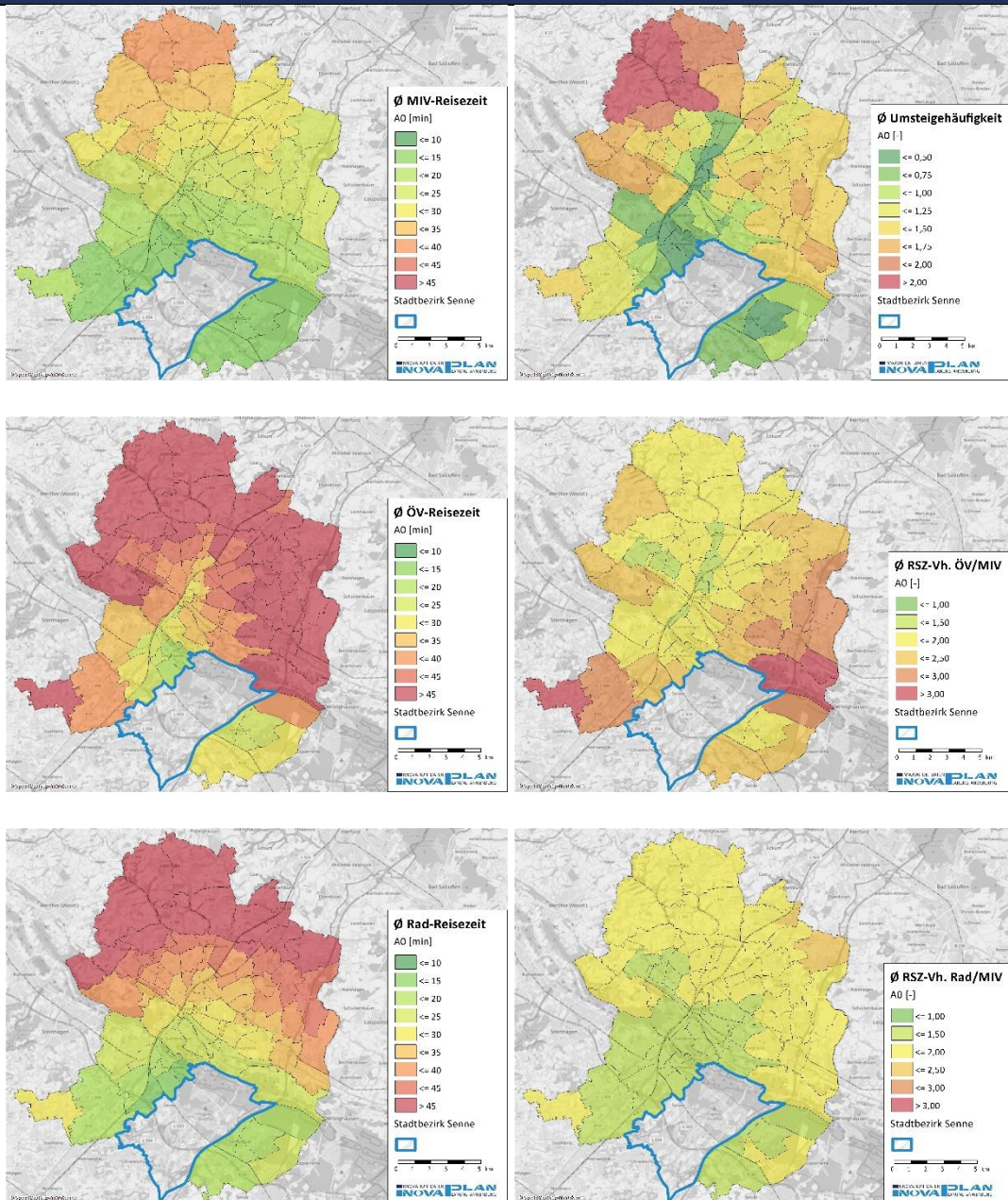
Innerstädtische Verflechtung



Zwischenfazit

- Erhöhtes Pkw-Aufkommen korreliert mit den Einwohnerdichten
- Hohe Pkw-Verflechtungen mit angrenzenden Stadtteilen im Bielefelder Süden
- Nur geringe ÖV- und Rad-Verflechtungen

Erreichbarkeitsanalyse



Zwischenfazit

- Gute mIV-Erreichbarkeit des Bielefelder Südens und Ostens gegeben
- Gute ÖV-Erreichbarkeit der Gebiete im direkten Einzugsbereich der Stadtbahn, Bielefelder Norden und Osten nur schlecht erreichbar
- Auch südliche Bereiche des benachbarten Stadtbezirks Brackwede schlecht mit dem ÖV erreichbar
- Radverkehr stellt attraktive Alternative auf Relationen im südlichen Stadtgebiet dar

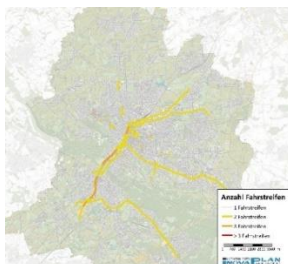
<div><div></div><div>Begrenzung zul. Höchstgeschwindigkeit</div></div>	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit	
	Kosten	
	€	
	Umsetzung	
	Kurzfristig	
	Mittelfristig	
	Langfristig	
Zielerfüllung – Bielefeld 2030		
Gestaltung des Stadtbilds	Gewährleistung der Erreichbarkeit	
Stärkung des Umweltverbunds	Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden	Reduzierung von Emissionen	
Beschreibung		
<div><div><div><div><div></div><div>Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Hauptstraßennetz</div></div><div><div></div><div>Ergänzende Maßnahmen in Nebenstraßen in Wohnquartieren, um Ausweichverkehre zu vermeiden, ggf. Unterstützung durch bauliche Maßnahmen (Bsp. punktuelle Fahrbahnverengungen).</div></div></div><div><div><div></div><div>Anpassung des Reisezeitverhältnisses zu Gunsten des Umweltverbunds.</div></div><div><div></div><div>Reduktion der Emissionen und Erhöhung der Verkehrssicherheit.</div></div><div><div></div><div>Belange des ÖPNV sind insbesondere auf wichtigen Bus-Achsen zu beachten, ggf. sind ergänzende Maßnahmen zur ÖV-Beschleunigung vorzusehen.</div></div><div><div></div><div>Für maximale Wirksamkeit ist eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 anzustreben, jedoch auch abgestufte Umsetzung denkbar.</div></div><div><div></div><div>Besonders relevante Bereiche für Maßnahmenumsetzung:</div><div><div><div></div><div>Innenstadt</div></div><div><div></div><div>Stadtbezirkszentren</div></div><div><div></div><div>Schulstandorte</div></div></div></div><div><div></div><div>Tempo 30 generell im untergeordneten Straßennetz und stark besiedelten Gebieten.</div></div></div></div></div>		

<div></div> <div>Begrenzung zul. Höchstgeschwindigkeit</div>	Verkehrsberuhigte Zonen und -Geschäftsbereiche	
 <div>© INOVAPLAN GmbH</div>	Kosten	€
	Umsetzung	
	Kurzfristig	
	Mittelfristig	
	Langfristig	
Zielerfüllung – Bielefeld 2030		
Gestaltung des Stadtbilds	Gewährleistung der Erreichbarkeit	
Stärkung des Umweltverbunds	Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden	Reduzierung von Emissionen	
Beschreibung		
<div><div></div><div><ul style="list-style-type: none">▪ Vermehrte Ausweisung verkehrsberuhigter Zonen und Geschäftsbereiche in besonders sensiblen Bereichen mit hohem Publikumsverkehr.▪ Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr (Verkehrsberuhigte Zone: Schrittgeschwindigkeit; Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich: 20 km/h).▪ Begleitende Umgestaltung des Straßenraums zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs.▪ Steigerung der Aufenthaltsqualität wirkt sich positiv für Anwohnende sowie Kunden und Besuchende aus.▪ Reduktion der Emissionen sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit.▪ Möglichkeiten des Be- und Entladens sowie des Liefersns sollten erhalten bleiben.▪ Umsetzung beispielsweise in Stadtbezirkszentren mit viel Publikumsverkehr sowie in Wohngebieten.</div></div>		

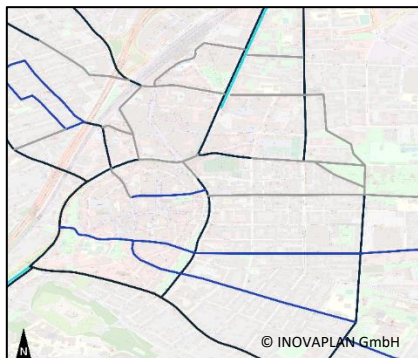
Einführung diff. Fahrverbote		Einrichtung und Ausweitung von Umweltzonen			
 <small>© INOVAPLAN GmbH</small>		Kosten			
		€			
		Umsetzung			
		Kurzfristig			
		Mittelfristig			
		Langfristig			
Zielerfüllung – Bielefeld 2030					
Gestaltung des Stadtbilds		Gewährleistung der Erreichbarkeit			
Stärkung des Umweltverbunds		Erhöhung der Verkehrssicherheit			
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden		Reduzierung von Emissionen			
Beschreibung					
<ul style="list-style-type: none">Aktuell sind im Stadtgebiet Bielefeld keine Umweltzonen eingerichtet.Einführung differenzierter Fahrverbote für (Verbrennungs-) Fahrzeuge.Umsetzung zunächst im Bereich der Innenstadt.Stufenweise Ausweitung der Umweltzonen, Einrichtung von Umweltzonen auch in weiteren Stadtbezirkszentren.Beschleunigung der Flottenerneuerung zu Gunsten emissionsarmer Kfz.Bsp.: Einrichtung streng reglementierter Umweltzonen nach Stuttgarter Vorbild (vgl. Dieserverkehrsverbots-Zonen).<ul style="list-style-type: none">Einrichtung von ganzjährigen Fahrverboten für Fahrzeuge der Abgasnorm IV oder schlechter im gesamten Stadtgebiet.Ausweitung der Fahrverbote auf Fahrzeuge der Abgasnorm V oder schlechter in bestimmten Stadtbezirken.					

<div><div></div><div>Einführung diff. Fahrverbote</div></div>	Durchfahrt für Kfz erschweren und unterbrechen	
 <div>© INOVAPLAN GmbH</div>	Kosten	€€
	Umsetzung	
	Kurzfristig	
	Mittelfristig	
	Langfristig	
Zielerfüllung – Bielefeld 2030		
Gestaltung des Stadtbilds	Gewährleistung der Erreichbarkeit	
Stärkung des Umweltverbunds	Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden	Reduzierung von Emissionen	
Beschreibung		
<div><div><div><div>▪ Bauliche sowie verkehrstechnische Umsetzung von Maßnahmen zur Unterbrechung und Erschwerung der Durchfahrt für den fließenden Kfz-Verkehr.</div><div>▪ Einrichtung von Durchfahrtsverboten für den Kfz-Verkehr für definierte Gebiete (z.B. Orts-/Quartierszentren).</div><div>▪ Weiterhin Gewährleistung der Erreichbarkeit von wichtigen Einrichtungen und Parkhäusern.</div><div>▪ Umgestaltung sowie Umverteilung gewonnener Verkehrsflächen zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.</div><div>▪ Maßnahmen können temporär erprobt werden.</div><div>▪ Mögliche Beispiele für eine Umsetzung:<div><div>• Sperrung des Jahnplatzes für den Kfz-Verkehr sowie ergänzende Durchfahrtsverbote im Bereich der Innenstadt (vgl. Konzept Emissionsfreie Innenstadt)</div><div>• Hauptstraße in Brackwede, Aufwertung des Geschäftsbereichs</div><div>• Umnutzung gewonnener Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbundes sowie zur Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität</div></div></div></div></div></div>		

Verkehrstechnik und -Information		Bevorrechtigung des Umweltverbundes	
 © INOVAPLAN GmbH	Kosten	€	
	Umsetzung		
	Kurzfristig		
	Mittelfristig		
	Langfristig		
Zielerfüllung – Bielefeld 2030			
Gestaltung des Stadtbilds	Gewährleistung der Erreichbarkeit		
Stärkung des Umweltverbunds	Erhöhung der Verkehrssicherheit		
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden	Reduzierung von Emissionen		
Beschreibung			
<ul style="list-style-type: none">▪ Anpassung der Signalsteuerungen zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖV+Rad).<ul style="list-style-type: none">• Bevorrechtigung von ÖPNV und Radverkehr, sensorische Erfassung der Fahrzeuge, um Standzeiten am Knotenpunkt zu minimieren.• Optimierung des Verkehrsflusses ermöglicht Geschwindigkeitsvorteile und minimiert Wartezeiten für Umweltverbund.▪ Für maximale Wirksamkeit flächendeckende Umsetzung im gesamten Stadtgebiet.▪ Zusätzlich Ausbau der Infrastruktur für Verkehrsmittel des Umweltverbunds, Einrichtung von Bus- und Umweltpuren sowie einer attraktiven und verkehrssicheren Radverkehrsinfrastruktur.▪ Ziel ist die Minimierung der Reisezeiten mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds, um ein attraktiveres Reisezeitverhältnis gewährleisten zu können.▪ Bsp.:<ul style="list-style-type: none">• Grüne Welle für Radverkehr entlang Hauptrouten und Radschnellverbindungen.• Maßnahmen zur ÖV-Beschleunigung gemäß NVP.			

Reduzierung von Fahrstreifen mehrstreifiger Fahrbahnen	
 Gestaltung Straßennetz	
 © INOVAPLAN GmbH	Kosten
	€€€
	Umsetzung
	Kurzfristig
	Mittelfristig
	Langfristig
Zielerfüllung – Bielefeld 2030	
Gestaltung des Stadtbilds	Gewährleistung der Erreichbarkeit
Stärkung des Umweltverbunds	Erhöhung der Verkehrssicherheit
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden	Reduzierung von Emissionen
Beschreibung	
<ul style="list-style-type: none">Reduktion von Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen je Fahrtrichtung.Minderung der vorhandenen Kapazitäten im Straßennetz für den Kfz-Verkehr.Möglichkeit der Umgestaltung und Neuverteilung gewonnener Verkehrsflächen.Steigerung der Aufenthaltsqualität, Umsetzung zusätzlicher Grünflächen.Förderung des Umweltverbunds durch Einrichtung zusätzlicher Umwelt-Spuren oder Radwege möglich.Ggf. Abstimmung mit weiteren Behörden und Baulastträgern (Bsp. Straßen NRW) erforderlich.Bsp.: Herforder Straße, Eckendorfer Straße, Altstadttring, Detmolder Straße, Brackweder bzw. Paderborner Str.	
	<div><div>Nordseite</div><div></div><div></div><div>GWUmweltFB</div></div> <div><div>Südseite</div><div></div><div></div><div>UmweltGW</div></div> <div>© INOVAPLAN GmbH</div>

Gestaltung Straßennetz		Einrichtung von Einbahnstraßen	
 © INOVAPLAN GmbH		Kosten	
		€	
		Umsetzung	
		Kurzfristig	
		Mittelfristig	
Langfristig			
Zielerfüllung – Bielefeld 2030			
Gestaltung des Stadtbilds		Gewährleistung der Erreichbarkeit	
Stärkung des Umweltverbunds		Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden		Reduzierung von Emissionen	
Beschreibung			
<ul style="list-style-type: none">▪ Vermehrte Ausweisung von Einbahnstraßen, ggf. in Kombination mit baulichen Maßnahmen (Bsp. Poller, Diagonalsperren).▪ Verkehrsberuhigung in Folge der Vermeidung von Durchgangs- und Ausweichverkehren bei gleichzeitiger Reduktion von Emissionen und Flächengewinn.▪ Erreichbarkeit für alle Betroffenen kann weiterhin gewährleistet werden.▪ Reduktion benötigter Verkehrsfläche mit Möglichkeit der Umnutzung des Straßenraums.▪ Für den Radverkehr bleiben im Idealfall beide Richtungen befahrbar.▪ Bsp.: Umsetzung in ...<ul style="list-style-type: none">• ...Stadtbezirkszentren zu Gunsten der:<ul style="list-style-type: none">▪ Verkehrssicherheit▪ Aufenthaltsqualität• ...Wohngebieten zu Gunsten der:<ul style="list-style-type: none">▪ Verkehrssicherheit▪ Emissionsminimierung▪ Aufenthalts- und Lebensqualität▪ Attraktivität der Quartiere			

Gestaltung Straßennetz		Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen	
		Kosten	€€
		Umsetzung	Kurzfristig
		Mittelfristig	
		Langfristig	
Zielerfüllung – Bielefeld 2030			
Gestaltung des Stadtbilds		Gewährleistung der Erreichbarkeit	
Stärkung des Umweltverbunds		Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden		Reduzierung von Emissionen	
Beschreibung			
<ul style="list-style-type: none">Fahrrad als übergeordnetes Verkehrsmittel etablieren.Erhöhung der Radverkehrssicherheit durch:<ul style="list-style-type: none">Unterordnung des mIVReduzierung der Fahrgeschwindigkeit für KfzUmsetzung im gesamten Stadtgebiet, insbesondere in Bereichen mit erhöhtem Radverkehrsaufkommen.Ergänzend Schaffung zusätzlicher Radabstellanlagen.Bsp.: Einrichtung der im Radverkehrskonzept bis 2030 vorgesehenen Fahrradstraßen im Stadtbezirk Mitte.			
		<p>Vorhaben des RVK</p> <ul style="list-style-type: none">Bauliche MaßnahmeFahrradstraßeProtected Bike LaneErgänzung Zielnetz <p>© OpenStreetMap</p> <p>0 150 300 m</p> <p>INNOVATION DATEN PLAN INOVA LANUNG ANWENDUNG</p> <p>© INOVAPLAN GmbH</p>	

<div></div> <div>Einführung Zufahrtsgebühren</div>		Einführung einer City-Maut	
		Kosten	
		€€	
		Umsetzung	
		Kurzfristig	
		Mittelfristig	
		Langfristig	
Zielerfüllung – Bielefeld 2030			
Gestaltung des Stadtbilds		Gewährleistung der Erreichbarkeit	
Stärkung des Umweltverbunds		Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden		Reduzierung von Emissionen	
Beschreibung			
<div><div>▪ Einführung von Zufahrtsgebühren im Bereich der Innenstadt für Kfz, weitere Ausweitung zukünftig denkbar.</div><div>▪ Generierte Einnahmen können zweckgebunden für weitere Förderung des Umweltverbunds genutzt werden.</div><div>▪ Rechtliche Hürden sind vorab zu klären, keine Beispiele im Bundesgebiet vorhanden.</div><div>▪ Im Hinblick auf die Umsetzung kommen verschiedene Modelle und Preisansätze in Betracht:<div><div>• Erhebung einer Zufahrtsgebühr in Abhängigkeit von Fahrzeugklasse und Zufahrtszeit.</div><div>• Weitere Staffelung der Gebühren denkbar, bspw. nach Lage der jeweiligen Zone.</div><div>• Mögliche Preismodelle nach europäischen Vorbildern:<div><div>▪ Londoner Flexpreis: 10 Einfahrten → 34 €</div><div>▪ Stockholm: zwischen 1 € und 2 € pro Einfahrt</div><div>▪ Studie City-Maut Berlin: Tagesticket in Abhängigkeit von Schadstoffklasse des Fahrzeugs (5-10 €)</div><div>▪ Grundsatzstudie Hamburg:<div><div>• zwischen 1 € und 3 € pro Einfahrt</div><div>• Alternativ: Abrechnung nach Fahrleistung</div></div></div></div></div></div></div></div>			

<div></div> <div>Bewirtschaftung öffentl. Parkraum</div>	Anpassung Parkraumbewirtschaftung	
 <div>© INOVAPLAN GmbH</div>	Kosten	€
	Umsetzung	Kurzfristig
		Mittelfristig
		Langfristig
	Zielerfüllung – Bielefeld 2030	
Gestaltung des Stadtbilds	Gewährleistung der Erreichbarkeit	
Stärkung des Umweltverbunds	Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden	Reduzierung von Emissionen	
Beschreibung		
<div><div><div><div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><</div></div></div></div></div>		

Bewohnerparken		Ausweisung von Bewohnerparkzonen und Anpassung der Gebühren	
		Kosten	
		€	
		Umsetzung	
		Kurzfristig	
		Mittelfristig	
	Langfristig		
Zielerfüllung – Bielefeld 2030			
Gestaltung des Stadtbilds		Gewährleistung der Erreichbarkeit	
Stärkung des Umweltverbunds		Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden		Reduzierung von Emissionen	
Beschreibung			
<ul style="list-style-type: none">▪ Vermehrte Einrichtung und Ausweitung von Bewohnerparkzonen.▪ Unterschiedliche Modelle zur Anpassung der Gebühren für entsprechende Sonderparkgenehmigungen denkbar.▪ Besuchende & Kunden, die Parkgebühren an anderen Stellen umgehen möchten, werden aus Wohngebieten ferngehalten.▪ Sicherstellung von Parkplatzverfügbarkeit für Bewohnende durch Reduktion der Nutzungskonflikte auch bei insgesamt reduziertem Parkraumangebot.▪ Langfristig Reduktion des privaten Pkw-Besitzes.▪ Anpassung der Gebühren nach Änderung der StVG im Jahr 2020 für Kommunen möglich.▪ Frühzeitige Einbeziehung der Anwohnenden und betroffenen Personen zur Erhöhung der Akzeptanz. <ul style="list-style-type: none">▪ Bsp.: Anpassung der jährlichen Gebührenhöhe von derzeit ca. 30 €/Jahr auf 365 €/Jahr in Anlehnung an ein 365 €-Ticket im ÖV.			

Ordnung des ruhenden Verkehrs		Ordnung ruhender Verkehr	
	Kosten	€	Umsetzung
			Kurzfristig
			Mittelfristig
			Langfristig
	Zielerfüllung – Bielefeld 2030		
Gestaltung des Stadtbilds	Gewährleistung der Erreichbarkeit		
Stärkung des Umweltverbunds	Erhöhung der Verkehrssicherheit		
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden	Reduzierung von Emissionen		
Beschreibung			
<ul style="list-style-type: none">▪ Derzeit oft keine klar abmarkierten Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden.▪ Abmarkierung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum.<ul style="list-style-type: none">• Effizientere Nutzung vorhandener Flächen.• Minimierung ungeordnetem Parkens sowie Parkens in zweiter Reihe und damit Erhöhung der Verkehrssicherheit.• Möglichkeit Parkraum und damit auch einhergehende Parksuchverkehre zu reduzieren.• Sicherstellung der Erreichbarkeit für Rettungs- und Einsatzfahrzeuge sowie Busverkehr.• Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.▪ Umnutzung bzw. spezielle Widmung vorhandener Parkstände:<ul style="list-style-type: none">• Zusätzliche Grünflächen• Ausbau Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur• Spezielle Parkstände für Carsharing, E-Fahrzeuge mit Lademöglichkeit▪ Für maximale Maßnahmenwirkung: Notwendigkeit einer konsequenten Parkraumüberwachung zur Einhaltung durch Kontrollorgane der Stadt.▪ Umsetzung vor allem in Bereichen mit beengten Straßenräume (Bsp. Innen-/Altstadt, Bethel, alte Ortszentren).			

Kfz-reduzierte Quartiere		Förderung und weiterer Ausbau Carsharing/Mobilitätsstationen	
	Kosten	€€	Umsetzung
			Kurzfristig
			Mittelfristig
			Langfristig
	Zielerfüllung – Bielefeld 2030		
Gestaltung des Stadtbilds	Gewährleistung der Erreichbarkeit		
Stärkung des Umweltverbunds	Erhöhung der Verkehrssicherheit		
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden	Reduzierung von Emissionen		
Beschreibung			
<ul style="list-style-type: none">▪ Weiterer Ausbau der vorhandenen Carsharing-Angebote.▪ Ausweitung der vorhandenen Stationen sowie der Anzahl der angebotenen Fahrzeuge.▪ Weitere Förderung durch ergänzende Marketingmaßnahmen (Vorteile für ÖV-Nutzende & Bewohnende bestimmter Quartiere).▪ Parallel Förderung für E-Fahrzeuge möglich zur Etablierung einer lokal emissionsfreien Mobilität.▪ Umwidmung vorhandener Parkstände für Carsharing-Fahrzeuge.▪ Ausbau weiterer Sharing-Angebote (Bsp. Bike- und Scootersharing).▪ Flächendeckende Umsetzung im gesamten Stadtgebiet.▪ Kombination der Angebote an Mobilitätsstationen (Konzept in Erarbeitung).▪ Langfristige Reduktion des privaten Pkw-Besitzes, insbesondere im Hinblick auf Zweitwagen.			

 Kfz-reduzierte Quartiere	Umsetzung kfz-reduzierte Quartiere bei Neubau und Bestand	
	Kosten	€€€
	Umsetzung	Kurzfristig
		Mittelfristig
		Langfristig
	Zielerfüllung – Bielefeld 2030	
Gestaltung des Stadtbilds	Gewährleistung der Erreichbarkeit	
Stärkung des Umweltverbunds	Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden	Reduzierung von Emissionen	
Beschreibung		
<ul style="list-style-type: none">▪ Kfz-Verkehr beansprucht im Vergleich der Verkehrsmittel überproportional viel Fläche im Straßenraum, Fokus auf soziale Stadtraumgestaltung.▪ Maßnahmenkombination zur Reduzierung des innerquartierlichen Kfz-Verkehrs und Förderung des Umweltverbunds.▪ Prinzip der Stadt der kurzen Wege zur Erreichung der Erledigungen des täglichen Bedarfes mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.▪ Vermeidung von Durchgangsverkehr, Lärm und Emissionen.▪ Umsetzung geeigneter, auf den Umweltverbund fokussierter Mobilitätskonzepte bei neuen Wohn- und Gewerbegebieten.▪ Anpassung der Stellplatzsatzung im Hinblick auf Anzahl der erforderlichen Stellplätze bei Neubauvorhaben sowie Anzahl erforderlicher Fahrradabstellplätze.▪ Mobilitätsbezogene Voragben bereits in Bebauungsplänen verankern.▪ Ansätze auf bestehende Quartiere übertragen.<ul style="list-style-type: none">• bspw. Umsetzung im Zuge von Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen• vgl. Konzept der „Superblocks“ (u.a. Barcelona)		

<div></div> <div>Ausbau P+R-Angebot</div>		Maßnahmen zur Attraktivierung des P+R-Angebots	
 <div>© INOVAPLAN GmbH</div>	Kosten		
	€€		
	Umsetzung		
	Kurzfristig		
	Mittelfristig		
	Langfristig		
Zielerfüllung – Bielefeld 2030			
Gestaltung des Stadtbilds		Gewährleistung der Erreichbarkeit	
Stärkung des Umweltverbunds		Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden		Reduzierung von Emissionen	
Beschreibung			
<div><div><div><div><div><div></div><div>Aus- bzw. Neubau der vorhandenen P+R-Angebote im Stadtgebiet, um attraktive Angebote für Fahrten in die Innenstadt für Bewohnende am Stadtrand und in den umliegenden Kommunen zu schaffen.</div></div></div><div><div><div></div><div>Erweiterung der Ausstattung der Anlagen zur Attraktivierung des vorhandenen Angebots, zusätzliche Einrichtung von:</div></div><div><div><div><div><div></div><div>Bike- und Car-Sharing Stationen</div></div><div><div></div><div>Radabstellanlagen</div></div><div><div></div><div>Gepäckablagemöglichkeit</div></div><div><div></div><div>WLAN</div></div></div></div><div><div><div></div><div>Erweiterung des P+R-Angebotes nach Empfehlungen aus NVP, Bsp.:</div></div><div><div><div><div><div></div><div>Wendeschleife Lohmannshof</div></div><div><div></div><div>Bahnhof Brackwede</div></div></div></div><div><div><div></div><div>Förderung der P+R-Nutzung durch attraktive tarifliche Angebote zur Erreichung des Zentrums bzw. Zielorte im Stadtgebiet</div></div><div><div><div><div><div></div><div>Bsp.: Preismodell Ingolstadt, Park- und ÖV-Ticket in Kombination</div></div><div><div><div><div><div></div><div>Tagespreis:</div><div>2,50€</div></div><div><div></div><div>Monatspreis:</div><div>35,00 €</div></div><div><div></div><div>Ein Ticket gilt für bis zu fünf Personen.</div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div>			