

## Beschlussvorlage der Verwaltung

| Gremium                              | Sitzung am | Beratung   |
|--------------------------------------|------------|------------|
| <b>Bezirksvertretung Heepen</b>      | 21.11.2024 | öffentlich |
| <b>Bezirksvertretung Jöllenbeck</b>  | 21.11.2024 | öffentlich |
| <b>Bezirksvertretung Brackwede</b>   | 28.11.2024 | öffentlich |
| <b>Bezirksvertretung Mitte</b>       | 28.11.2024 | öffentlich |
| <b>Bezirksvertretung Schildesche</b> | 28.11.2024 | öffentlich |
| <b>Stadtentwicklungsausschuss</b>    | 10.12.2024 | öffentlich |

### Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**Mobilitätsstrategie 2030;  
hier: Konzeptionierung und Dimensionierung von Park+Ride-Anlagen**

### Betroffene Produktgruppe

11.12.01 – Öffentliche Verkehrsflächen

### Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Umsetzung der Mobilitätstrategie 2030;  
hier: Weiterentwicklung und Optimierung verkehrlicher Verknüpfungspunkte

### Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

keine

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

Stadtentwicklungsausschuss, 05.03.2024, TOP 10, 7444/2020-2025  
Stadtentwicklungsausschuss, 05.03.2024, TOP 10, 7657/2020-2025

### Beschlussvorschlag:

**Die Bezirksvertretungen Brackwede, Heepen, Jöllenbeck, Mitte, Schildesche empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:**

- 1) Der weitere Ausbau von Park+Ride-Anlagen in Bielefeld erfolgt gemäß dem vorgelegten Park+Ride-Gesamtkonzept.**
- 2) Die Verwaltung wird beauftragt, für die fünf im Detail betrachteten Park+Ride-Standorte ein Umsetzungsprogramm zu erarbeiten (inkl. geeigneter Erschließungs-, Verkehrs-, Bus-, Betreiber- und Finanzierungskonzepte) und den politischen Gremien sodann zum Beschluss vorzulegen.**
- 3) Der Aus- und Neubau von Park+Ride-Standorten im Kontext von Stadtbahnverlängerungen erfolgen im Rahmen der Stadtbahnausbauprojekte.**
- 4) Die Verwaltung wird darüber hinaus beauftragt, in die Abstimmung mit den Kommunen der Regiopolregion einzutreten, um den regionalen Ausbau von Park+Ride-Anlagen weiterzuentwickeln.**

#### **Begründung:**

### **1 Anlass und Zielstellung der Konzepterstellung**

Vor dem Hintergrund der Mobilitätsstrategie 2030 verfolgt die Stadt das Ziel, den Aus- und Neubau von Park+Ride-Anlagen (P+R) in Stadtrandlage von Bielefeld voranzutreiben und so für ein attraktives Angebot an P+R-Anlagen zu sorgen. Ziel ist es, so den Umstieg zwischen privatem Pkw und ÖPNV noch attraktiver zu gestalten und die Innenstadt vom Kfz-Verkehr zu entlasten. So zählt ein Aus- und Neubau von P+R-Standorten mit der Entwicklung intermodaler Verknüpfungspunkte insbesondere in das Leitziel „Umweltverbund in einem vernetzten Verkehrssystem stärken“ ein.

Vor diesem Hintergrund hat das Amt für Verkehr das Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung (ISUP) mit der Erstellung eines stadtweiten Gesamtkonzeptes zur Dimensionierung, Konzeptionierung und Potenzialermittlung von P+R-Anlagen in Bielefeld beauftragt. Untersucht wurden 26 bestehende und potenzielle Standorte, die im Wesentlichen in bereits bestehenden Verkehrskonzepten (Nahverkehrsplan [NVP], MIV-Konzept) zur Umsetzung vorgeschlagen sind, dort jedoch nicht weiter ausgearbeitet wurden (davon 14 Bestandsstandorte/Ausbau und 12 Potenzialstandorte/Neubau). Die geographische Lage der betrachteten P+R-Standorte ist der Kartendarstellung in Anlage 2 zu entnehmen.

Bestandteile des Gesamtkonzeptes sind u.a.: Potenzialanalyse aller 26 betrachteten Standorte (insbesondere zur Dimensionierung, Priorisierung sowie zu möglichen Ausstattungselementen), Detailbetrachtung und -konzipierung fünf ausgewählter Standorte (s. Anlage 1, S. 48ff. und 77ff.) sowie Empfehlungen für ein Finanzierungs- und Betreiberkonzept (s. Anlage 1, S. 61ff.).

### **2 Geeignete Mobilitätsangebote und Erfolgsfaktoren für die P+R-Nutzung**

Verkehrsmittel, die weitgehend unabhängig vom übrigen Straßenverkehr verkehren können, wie insbesondere schienengebundene Verkehrsmittel, weisen die größte Affinität für die P+R-Nutzung auf, weil damit (im Gegensatz zum Bus) Reisezeitvorteile gegenüber dem Straßenverkehr erreicht werden können. Dies gilt mit Abstrichen auch für Schnellbussysteme mit eigenen Busspuren.

In Bielefeld und Umgebung besteht ein umfangreiches Liniennetz des ÖPNV, inkl. Stadtbahn. Vorrangig sollten Angebotslücken mit Erweiterungen der vorhandenen Verkehrssysteme, bspw. durch einen Stadtbahnausbau, geschlossen werden.

Da starke Wechselwirkungen zwischen der Verfügbarkeit (günstiger) Stellplätze im Stadtzentrum und einer P+R-Nutzung am Stadtrand bestehen, ist es zentral für den Erfolg von P+R, neben der Schaffung attraktiver ÖPNV- und P+R-Angebote, im Rahmen eines gesamtstädtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes innerstädtisches Parken und das Parken an P+R-Standorten inhaltlich zu verknüpfen. Da die Akzeptanz von P+R ferner umso höher ausfällt, je deutlicher sich daraus gegenüber einer MIV-Direktfahrt individuelle (auch finanzielle) Vorteile ergeben, sollte die P+R-Nutzung entlang der gesamten Wegekette möglichst attraktiver sein, als die MIV-Direktfahrt.

Darüber hinaus ist es aufgrund der engen Pendelverflechtungen von Bielefeld mit der Region OWL von zentraler Bedeutung, die P+R-Planung nicht auf das Bielefelder Stadtgebiet oder einzelne Standorte zu begrenzen, sondern über kommunale Grenzen hinweg zu betrachten. Dies erfordert eine regional abgestimmte und institutionalisierte Koordination und Planung.

### **3 Nachfragemodellierung von P+R-Anlagen**

#### **3.1 Methodisches Vorgehen**

Um einen Überblick über die gegenwärtige Nutzung der in Bielefeld vorhandenen, ca. 700 P+R-Stellplätzen zu erhalten, wurde im Herbst 2023 und Frühjahr 2024 eine Auslastungserfassung der bestehenden Standorte durchgeführt. Vor dem Hintergrund, dass die Auslastung von P+R-Standorten nicht über 80% liegen sollte, ist festzuhalten, dass die stadtweit durchschnittliche Auslastung der P+R-Standorte mit 63% bereits relativ hoch ist – zumal die für die beiden P+R-Standorte Senne Stadtbahn erhobenen Zahlen aufgrund der für die Baumaßnahme Hauptstraße eingerichteten Schienenersatzverkehre nicht repräsentativ sind. Teils liegt die Auslastung auch über 80%, sodass hier Ausbaubedarf zu erkennen ist. Detaillierte Ergebnisse sind Anlage 1, S. 15 ff., zu entnehmen.

Als Datenbasis für die Nachfragemodellierung dienten außerdem sozialversicherungspflichtige (sv) nach Bielefeld Einpendelnde, gemäß der Pendelstatistik der Bundesagentur für Arbeit (Stand: Januar 2023), mit Pendelentfernungen von bis zu 100 km: insgesamt 63.400 sv-pflichtige Personen. Für Binnenpendelnde, sonstige Nutzungsgruppen und andere Wegezwecke wurden anschließend standortabhängige Zuschläge eingerechnet (s. Anlage 1, S. 24 ff.).

Die Nachfrageberechnungen erfolgten mit dem in der Verkehrsplanung anerkannten Berechnungsverfahren des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen „Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R- / Bike+Ride-Anlagen“ (s. Anlage 1, S. 28 ff.).

Um den unterschiedlichen Planungsständen der im NVP vorgesehenen Angebotserweiterungen (insb. Stadtbahnverlängerungen) und damit einhergehend auch den unterschiedlichen Ständen von P+R-Standorten gerecht zu werden, wurden die Nachfrageberechnungen auf Basis fünf unterschiedlicher Szenarien durchgeführt (von Szenario 0: Status Quo bis Szenario 4: Gesamtausbau ÖPNV gemäß NVP; siehe Anlage 3). Ferner wurde auch ein Szenario für veränderte Parkierungsbedingungen im Stadtgebiet (u.a. zu einer veränderten Parkplatzverfügbarkeit, Erhebung von Parkgebühren) berechnet (s. Anlage 1, S. 30 ff.).

Zusätzlich wurden die P+R-Standorte vor dem Hintergrund der Umsetzungspriorität, der Qualität des lokal vorhandenen ÖPNV-Angebots sowie des Umfangs der zu integrierenden Zusatzangebote betrachtet (s. Anlage 1, S. 46 f.).

Eine Prüfung von Flächen sowie von Flächenverfügbarkeiten für die an den einzelnen Standorten zu planenden Kapazitäten hat im Rahmen der Nachfragemodellierung nicht stattgefunden.

#### **3.2 Ergebnisse der Nachfragemodellierung**

Mit dem Gutachter wurde sich darauf verständigt, das Szenario mit Fertigstellung sämtlicher vorgesehener Stadtbahnverlängerungen näher zu betrachten, da dieses auf den Zielen des NVP basiert und hierbei ein ÖPNV-Ausbau gemäß NVP angenommen wird (Szenario 4). Die Ergebnisse sind in Tabelle 1 dargestellt. Die vollständigen Berechnungsergebnisse, inkl. einer Darstellung aller berechneten Szenarien, sind Anlage 1, S. 33 ff., zu entnehmen.

Die Berechnungen zeigen insgesamt einen großen Bedarf und ein großes Potenzial zum Ausbau von P+R-Anlagen, insbesondere an Standorten mit Stadtbahnanschluss (u.a. Milse, Universität) sowie an Standorten mit geplanten Stadtbahnverlängerungen (u.a. Hillegossen, Kamphof, Paderborner Straße, Jöllenbeck Dorf). Aber auch an Bahnhöfen mit Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist teils großes P+R-Potenzial vorhanden (u.a. Brake Bf., Brackwede Bf.).

Tabelle 1: Ergebnisse der Nachfragemodellierung pro Standort (gemäß Ausbau-Szenario 4).

| ID  | P+R-Standort                 | Stadtbezirk  | Bestand | Zu planende Kapazität | Differenz |
|-----|------------------------------|--------------|---------|-----------------------|-----------|
| 1   | Sennestadt Bf.               | Sennestadt   | 33      | [33]                  | 0         |
| 2/4 | Senne SB                     | Senne        | 120     | [130]                 | 10        |
| 3   | Schildesche SB               | Schildesche  | 32      | 150                   | 118       |
| 5   | Milse SB                     | Heepen       | 260     | 460                   | 200       |
| 6   | Babenhausen Süd              | Schildesche  | 7       | 30                    | 23        |
| 7   | Sieker SB                    | Mitte        | 40      | [40]                  | 0         |
| 8   | Kamphof                      | Senne        | 0       | 210                   | 210       |
| 9   | Sennestadt, Paderborner Str. | Sennestadt   | 0       | 150                   | 150       |
| 10  | Windelsbleiche Bf.           | Senne        | 14      | [14]                  | 0         |
| 11  | Ubbedissen Bf.               | Stieghorst   | 16      | [20]                  | 4         |
| 12  | Hillegossen                  | Stieghorst   | 0       | 710                   | 710       |
| 13  | Brake Bf.                    | Heepen       | 10      | 110                   | 100       |
| 14  | Lohmannshof SB               | Dornberg     | 0       | 60                    | 60        |
| 15  | Quelle Bf.                   | Brackwede    | 5       | 70                    | 65        |
| 16  | Brackwede Bf.                | Brackwede    | 57      | 180                   | 123       |
| 17  | Radrennbahn                  | Mitte        | 0       | 150                   | 150       |
| 18  | Ummeln                       | Brackwede    | 0       | 10                    | 10        |
| 19  | Werther Str.                 | Dornberg     | 0       | 50                    | 50        |
| 20  | Buschkamp-siedlung           | Brackwede    | 0       | [0]                   | 0         |
| 21  | Oldentrup Bf.                | Heepen       | 27      | 50                    | 23        |
| 22  | Universität                  | Schildesche  | 0       | 140                   | 140       |
| 23  | Senne Bf.                    | Senne        | 30      | 30                    | 0         |
| 24  | Jöllenbeck Dorf              | Jöllenbeck   | 0       | 140                   | 140       |
| 25  | Schüco SB                    | Heepen       | 0       | 190                   | 190       |
| 26  | Oerlinghausen Bf.            | Leopoldshöhe | 41      | 110                   | 69        |

#### 4 Detailbetrachtung fünf ausgewählter P+R-Standorte

Aufbauend auf der Nachfragemodellierung wurden fünf P+R-Standorte detaillierter betrachtet. Das betrifft nicht ausschließlich Standorte mit hoher Priorität, sondern auch solche, mit denen auf einigen Zufahrtsrelationen nach Bielefeld bisher fehlende P+R-Angebot kurz- bis mittelfristig neu geschaffen werden können. Faktoren für die Auswahl der fünf Standorte waren:

- vorhandene politische Beschlüsse zum Ausbau von P+R-Standorten (P+R-Standort Milse),
- keine Relevanz des Standortes für konkret geplante Stadtbahnverlängerungen (Entwicklung von P+R an Stadtbahnverlängerungen soll im Rahmen der Stadtbahnausbauprojekte erfolgen – nicht im Rahmen einer reinen P+R-Konzeptionierung),
- Auflösung aktuell vorhandener P+R-Angebotsdefizite aus bestimmten Zufahrtsrelationen nach Bielefeld, bspw. aus dem Norden (Jöllenbeck) oder dem Westen (Quelle),
- aktuell geplante verkehrsplanerische Maßnahmen, wie der geplante Umbau der Heeper Straße (P+R-Standort Radrennbahn).

Vor diesem Hintergrund wurden folgende fünf Standorte für eine Detailbetrachtung ausgewählt. Hierbei wurden zu jedem Standort Steckbriefe erstellt und eine grobe Abschätzung der Investitionskosten (ohne Unterhaltung etc.) durchgeführt (s. Anlage 1, S. 48ff., S. 90):

*Tabelle 2: Investitionskostenschätzung für im Detail betrachtete P+R-Standorte.*

| <b>Standort</b>     | <b>Umfang</b>                      | <b>Investitionskosten</b> | <b>Steckbrief</b>   |
|---------------------|------------------------------------|---------------------------|---------------------|
| P+R Milse           | Zusätzliches Parkdeck              | Ca. 9,0 Mio.€             | Anlage 1, S. 77 ff. |
| P+R Universität     | Mitnutzung Parkhaus (Teilbereich)  | Ca. 7,0 Mio. €            | Anlage 1, S. 80 f.  |
| P+R Quelle          | Bestandsparkplatz (nur Markierung) | Ca. 50.000 €              | Anlage 1, S. 82 ff. |
|                     | Zusätzliches Parkdeck              | Ca. 1,5 Mio. €            |                     |
| P+R Radrennbahn     | Bestandsparkplatz (nur Markierung) | Ca. 200.000 €             | Anlage 1, S. 85 f.  |
| P+R Jöllenbeck Dorf | Parkplatz-Erweiterung / -Neubau    | Ca. 1,0 Mio. €            | Anlage 1, S. 87 ff. |

## **5 Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten**

Im Rahmen des Gutachtens wurde geprüft, welche Fördermöglichkeiten existieren (s. Anlage 1, S. 57ff.). Hierbei ist erkennbar, dass eine Förderung am ehesten möglich ist, wenn P+R-Anlagen unmittelbar in physisch und digital vernetzte Mobilitätsangebote integriert werden. D.h., die Realisierung sollte möglichst in direktem Zusammenhang mit Vorhaben zur Digitalisierung sowie zu (digital) vernetzter Mobilität erfolgen. Darüber hinaus besteht ggf. die Möglichkeit einer Förderung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Insgesamt ist im Bereich der Förderprogramm jedoch stets eine große Dynamik vorhanden. Im Rahmen der Realisierung der P+R-Standorte werden daher nochmals die auf verschiedenen Ebenen vorhandenen und in Frage kommenden Förderprogramme geprüft.

## **6 Betreibermodelle**

Aufgrund der Wechselwirkungen zwischen Parkplatzverfügbarkeiten und -kosten an den Zielorten (insb. Stadtzentrum) und der Nutzung von P+R-Standorten am Stadtrand schlägt der Gutachter für den Betrieb von P+R-Standorten eine gesamtheitliche Betrachtung des Themas Parken im gesamten Stadtgebiet vor. Insbesondere sollte demnach die Nutzung von P+R am Stadtrand gegenüber der Nutzung von Parkhäusern und -plätzen im Stadtzentrum auch tariflich attraktiver gestaltet werden, u.a. indem die Nutzung von P+R-Stellplätzen mindestens mittelfristig kostenfrei bleibt (s. Anlage 1, S. 61 ff.).

Im weiteren Prozess der Umsetzung des hier vorgestellten P+R-Konzeptes soll ein detailliertes Umsetzungsprogramm zum zukünftigen Betrieb von P+R-Anlagen kombiniert mit weiteren Bauten des ruhenden Verkehrs (u.a. Quartiersgaragen) in Bielefeld erarbeitet und anschließend den politischen Gremien vorgestellt werden.

## **7    Weiteres Vorgehen**

Nach dem Beschluss über das P+R-Gesamtkonzept wird auf dessen Basis von der Verwaltung ein Umsetzungsprogramm zum Bau und Betrieb von P+R-Anlagen in Bielefelder Stadtgebiet erarbeitet. Dies umfasst auch die Priorisierung bei der Umsetzung der Standorte, die erforderliche Akquise von Fördermitteln sowie die Entwicklung eines finanziell tragfähigen Betreibermodells. Bei (potenziellen) P+R-Standorten, die sich nicht im Eigentum der Stadt Bielefeld befinden (bspw. P+R-Standort an der Stadtbahnhaltestelle Milse), wird im Rahmen der Erarbeitung des Umsetzungsprogramms mit den jeweiligen Flächeneigentümern darüber hinaus eine Realisierung geprüft und eine Finanzierungs- und Nutzungsvereinbarung geschlossen. Gemeinsam mit moBiel wird im Rahmen des Umsetzungsprogramms darüber hinaus auch die Etablierung von für die P+R-Nutzung attraktiven Buskonzepten geprüft, insbesondere für Standorte mit Angebotslücken im Stadtbahnnetz.

Vor der Realisierung wird das erarbeitete Umsetzungsprogramm (inkl. geeigneter Erschließungs-, Verkehrs-, Bus-, Betreiber- und Finanzierungskonzepten) den politischen Gremien zum Beschluss vorgelegt.

Um darüber hinaus auch die P+R-Angebote und deren Nutzung in der Region OWL zu stärken und zu fördern und so Verkehre nach Bielefeld gar nicht erst entstehen zu lassen, wird diesbezüglich außerdem der Kontakt zu den Kommunen der Regiopolregion intensiviert.

## **8    Anlagen**

1. Gesamtkonzept P+R, inkl. Anlagen
2. Betrachtete P+R-Standorte
3. Übersicht über Berechnungsszenarien der Nachfragemodellierung

Beigeordneter

Adamski