

Auftraggeber Stadt Bielefeld

Emissionsfreie Innenstadt Bielefeld

Bericht



Impressum

Auftraggeber

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr

33597 Bielefeld

Auftragnehmer



Karlsruhe

INOVAPLAN GmbH
Degenfeldstr. 3
D-76131 Karlsruhe

+49 (721) 98 77 94 - 00
karlsruhe@inovaplan.de

info@inovaplan.de
www.inovaplan.de

München

INOVAPLAN GmbH
Am Wiesenhang 19
D-81377 München

+ 49 (89) 50 03 54 - 0
muenchen@inovaplan.de



Bearbeiter/in

Prof. Dr.-Ing. Wilko Manz
M.Sc. Sascha Klein
Dipl.-Ing. Steffi Manz
M.Sc. Jessica Hobusch
Till Günther

Karlsruhe, 23. April 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Zielsetzung	1
2	Analyse ruhender Verkehr	3
2.1	Untersuchungsgebiet „Emissionsfreie Innenstadt“	4
2.2	Parkraumerhebung Innenstadt.....	7
2.2.1	Parkraumkapazitäten– Innenstadt	8
2.2.2	Parkraumbewirtschaftung – Innenstadt	11
2.2.3	Parkraumauslastung	15
2.2.4	Parkdauer	22
2.3	Zwischenfazit	24
3	Maßnahmenkonzept.....	25
3.1	Nutzergruppen und -bedürfnisse.....	25
3.2	Handlungsfelder.....	27
3.2.1	Restriktionen Kfz-Verkehr	28
3.2.1.1	Reduktion Parkstände im öffentlichen Straßenraum	29
3.2.1.2	Zukünftige Parkraumbewirtschaftung	36
3.2.1.3	Fließender Kfz-Verkehr	39
3.2.1.4	Einzelmaßnahmen und Steckbriefe	44
3.2.2	Stärkung Umweltverbund.....	56
3.2.3	Mobilitätsmanagement	62
4	Schlussbetrachtung und Fazit	63

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Leitsätze der Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld	1
Abbildung 2	Untersuchungsgebiet und Teilräume „Emissionsfreie Innenstadt“	4
Abbildung 3	Modal Split Stadtbezirk Mitte	6
Abbildung 4	Straßenzüge und Parkhäuser der Parkraumerhebung – Innenstadt.....	8
Abbildung 5	Parkraumkapazität Innenstadt	9
Abbildung 6	Einzugsgebiete der Parkhäuser	11
Abbildung 7	Parkraumbewirtschaftung Innenstadt – Auswertung	12
Abbildung 8	Parkraumbewirtschaftung Innenstadt.....	13
Abbildung 9	Auslastung Parkraum – Werktag (Mo-Fr).....	17
Abbildung 10	Parkraumauslastung Straßenraum – Werktag (Mo-Fr)	18
Abbildung 11	Parkraumauslastung Parkhäuser – Werktag (Mo-Fr)	18
Abbildung 12	Auslastung Parkraum – Samstag	20
Abbildung 13	Parkraumauslastung Straßenraum – Samstag.....	21
Abbildung 14	Parkraumauslastung Parkhäuser – Samstag.....	21
Abbildung 15	Häufigkeitsverteilung der Parkdauer im Innenstadtbereich	22
Abbildung 16	Parkraumauslastung nach Parkdauer im Innenstadtbereich	23
Abbildung 17	Verortung der Langzeit-Parkenden	23
Abbildung 18	Nutzergruppen der Innenstadt Bielefeld.....	26
Abbildung 26	Handlungsfelder „Emissionsfreie Innenstadt“.....	27
Abbildung 19	Verbleibende Auslastung Parkstände Straßenraum – Werktag (Mo-Fr).....	31
Abbildung 20	Verbleibende Auslastung Parkstände Straßenraum – Samstag	32
Abbildung 23	Parkraumreduzierung Stufe 1 und Auslastung der Parkhäuser	34
Abbildung 22	Stufenweise Parkraumreduzierung in der Innenstadt.....	35
Abbildung 24	Markierung und Kennzeichnung von Lieferzonen.....	36
Abbildung 25	Beispiele Parkraummanagement	38
Abbildung 27	Restriktionen Kfz-Verkehr: Versenkbare Poller; Umnutzung für den Radverkehr; Spielstraße	28

Abbildung 29	Restriktionen fließender Verkehr - Reduktion zulässige Höchstgeschwindigkeit	41
Abbildung 29	Restriktionen fließender Verkehr – Fahrstreifenreduktion.....	42
Abbildung 30	Restriktionen fließender Verkehr – Durchfahrtsverbote	43
Abbildung 21	Beispiel mögliche Umgestaltung Straßenraum	44
Abbildung 39	Beispiel Maßnahmensteckbrief	45
Abbildung 32	Veränderung der ÖV-Nachfrage in Personen am Tag, Realszenario NVP 2020	57
Abbildung 33	Ergebnisse Stakeholder-Workshop – Alternativen zum Pkw	58
Abbildung 34	Vorhaben des RVK 2020	59
Abbildung 35	Beispiele zur Förderung des Radverkehrs I	60
Abbildung 36	Beispiele zur Förderung des Radverkehrs II	60
Abbildung 37	Umstieg vom Pkw zum Umweltverbund	61

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Vergleich Modal Split.....	3
Tabelle 2	Parkraumkapazitäten in der Innenstadt.....	10
Tabelle 3	Parkraumbewirtschaftung Innenstadt – Übersicht	12
Tabelle 4	Gebühren Bewohnerparken Bielefeld	14
Tabelle 5	Anzahl belegte Parkstände vor und nach der Verlagerung in Parkhäuser – Werktag (Mo-Fr).....	30
Tabelle 6	Anzahl belegte Parkstände vor und nach der Verlagerung in Parkhäuser – Samstag	31
Tabelle 7	Kriterien der Umsetzungsstufen zur Parkraumreduzierung.....	33
Tabelle 8	Anpassung Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum	37
Tabelle 9	Kosten für Bewohnerparken im europäischen Vergleich.....	38
Tabelle 10	Übersicht Einzelmaßnahmen.....	46

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Kfz	Kraftfahrzeug
LZP	Langzeit-Parkende
mIV	motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OWD	Ostwestfalendamm
PH	Parkhaus
Pkw	Personenkraftwagen
RVK	Radverkehrskonzept

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Der Rat der Stadt Bielefeld hat 2019 in seiner Mobilitätsstrategie beschlossen, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (mIV) am Gesamtverkehr von derzeit ca. 50 % auf 25 % zu reduzieren. In der verabschiedeten Strategie wurden Leitsätze und Handlungsempfehlungen aufgestellt, die als Planungsgrundsatz dienen und an denen sich zukünftige Planungen messen sollen.

Mobilitätsstrategie Bielefeld

Stadt- und Straßenräume lebenswert gestalten

Umweltverbund in einem vernetzten Verkehrssystem stärken

Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmenden sicherstellen

Erreichbarkeit für BürgerInnen und Wirtschaft in Stadt und Region gewährleisten

Verkehrssicherheit erhöhen

Negative Wirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt deutlich reduzieren

Abbildung 1 Leitsätze der Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld
(Quelle: Stadt Bielefeld, eigene Darstellung)

Die Ziele der Stadt, den Anteil der Pkw-Fahrten zu reduzieren sowie die Konzentration auf die Förderung des Umweltverbunds, waren ausschlaggebend für eine Förderung der Stadt im Projektauftrag „Emissionsfreie Innenstadt“. Im Rahmen dieses Förderprojektes werden Maßnahmen gesucht und gefördert, die im Bereich der Mobilität zur Senkung des CO₂-Ausstoßes sowie zur Verbesserung der Luftqualität beitragen.

Neben der Berücksichtigung der grundsätzlichen Leitsätze der Mobilitätsstrategie (siehe Abbildung 1) wurden bei der Entwicklung des Konzeptes „Emissionsfreie Innenstadt“ des Weiteren die Ergebnisse des Nahverkehrsplanes 2020 (NVP) und des Radverkehrskonzeptes 2020 berücksichtigt. Durch eine konsequente Umsetzung der in diesen Konzepten erarbeiteten Maßnahmen wird ein wichtiger Grundstein für die Veränderung des städtischen Verkehrs gelegt. Die entwickelten Maßnahmen tragen mit dazu bei, attraktive Alternativen zum privaten Pkw zu schaffen, was wiederum eine wichtige Voraussetzung für eine Verlagerung von Pkw-Fahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds und einer daraus resultierenden Reduktion des Kfz-Verkehrs darstellt. Die im Rahmen des Konzeptes „Emissionsfreie Innenstadt“ erarbeiteten Maßnahmen sollen diese Maßnahmen in ihrer Wirkung unterstützen und dadurch zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung beitragen.

Die nachfolgende Untersuchung beschäftigt sich zum einen mit einer umfassenden Analyse und Bewertung des vorhandenen Angebots für den ruhenden Kfz-Verkehr in der Bielefelder Innenstadt, wozu zu Beginn des Projekts eine umfassende Parkraumerhebung durchgeführt wurde. Zum anderen werden Maßnahmen entwickelt, denen folgende projektspezifische Ziele zugrunde liegen:

- Reduzierung der Parksuchverkehre
- Verlagerung von mIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds
- Effiziente Auslastung der Parkbauten durch gezielte Steuerung des ruhenden Verkehrs
- Reduzierung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum zugunsten anderer Nutzungen sowie Optimierung der Parkstände für die Nutzung durch Einzelhandel, Lieferfirmen, Kundschaft und Dienstleistungsunternehmen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Verbesserung der Luftqualität durch geringere Emissionen
- Verträgliche Gestaltung der Regelungen zur Parkraumbewirtschaftung und zum Bewohnerparken

Im Projektverlauf wurden die Ergebnisse der Analyse und erste Maßnahmenvorschläge im Rahmen eines digitalen Workshops mit lokalen Stakeholdern diskutiert. Bei dem Workshop waren u.a. Vertretende des Handels und Gewerbes, der Einsatzkräfte (Feuerwehr), Interessensverbände (ADFC, Bielefeld pro Nahverkehr), Betreibende der Parkhäuser, Anbietende von Carsharing, Vertretende des Beirats für Behindertenfragen und der Kirchengemeinden anwesend. Die Anregungen und Beiträge der Teilnehmenden sind bei der weiteren Ausarbeitung des Konzeptes mit eingeflossen.

2 Analyse ruhender Verkehr

Die Stadt Bielefeld gehört mit ihren ca. 330.000 EinwohnerInnen zu den Großstädten in Deutschland. Im Vergleich zu Städten mit ähnlichen Bevölkerungszahlen weist sie eine niedrige Bevölkerungsdichte auf (siehe Tabelle 1). Die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs ist aufgrund der gut ausgebauten Infrastruktur komfortabel und in Folge der vergleichsweise niedrigen Parkgebühren kostengünstig möglich. Dies schlägt sich zum einen in einem hohen Anteil am Modal Split von über 50 % nieder, zum anderen verfügen ca. 80 % der Haushalte über mindestens einen Pkw. Zu dem hohen mIV-Anteil tragen jedoch auch die teils peripheren Lagen der einzelnen Stadtteilzentren sowie die topographischen Gegebenheiten bei.

	Bielefeld	Karlsruhe	Freiburg
Bevölkerung	330.000	310.000	230.000
Fläche	260 km ²	170 km ²	150 km ²
Bevölkerungsdichte	1.300 EW/km ²	1.800 EW/km ²	1.500 EW/km ²
mIV-Anteil Modal Split	51 %	35 %	33 %

Tabelle 1 Vergleich Modal Split
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Im Vergleich zu Bielefeld kennzeichnen sich die Städte Karlsruhe und Freiburg durch deutlich höhere Anteile des Umweltverbunds am Gesamtverkehrsaufkommen aus, sodass sie einen deutlich niedrigeren mIV-Anteil vorweisen können. Bei genauerer Betrachtung dieser Städte und der dort getroffenen Maßnahmen, lassen sich folgende Gemeinsamkeiten im Hinblick auf das dort vorhandene Verkehrsangebot erkennen:

- Gut ausgebaute Radinfrastruktur
- Dichtes Netz an Car- und Bikesharing-Angeboten
- Enge Verknüpfung von ÖV- und Sharing-Angeboten
- Starke Regulierung und Bepreisung des ruhenden Verkehrs

2.1 Untersuchungsgebiet „Emissionsfreie Innenstadt“

Das Untersuchungsgebiet für die „Emissionsfreie Innenstadt“ liegt im Stadtbezirk Mitte und reicht vom Bielefelder Hauptbahnhof im Norden bis zur Kreuzstraße (B66) im Süden. Im Westen wird das Untersuchungsgebiet durch den Ostwestfalendamm (OWD) bzw. den Oberntorwall begrenzt. Im Osten bildet die August-Bebel-Straße die Grenze des Untersuchungsgebiets. Das Untersuchungsgebiet umfasst dabei eine Bevölkerung von ca. 9.000 EinwohnerInnen sowie ca. 17.500 Arbeitsplätze. Für die genauere Betrachtung wurde das Gebiet in die vier Teilräume (siehe Abbildung 2) unterteilt:

- Bahnhofsviertel
- Kesselbrink
- Landgericht
- Altstadt

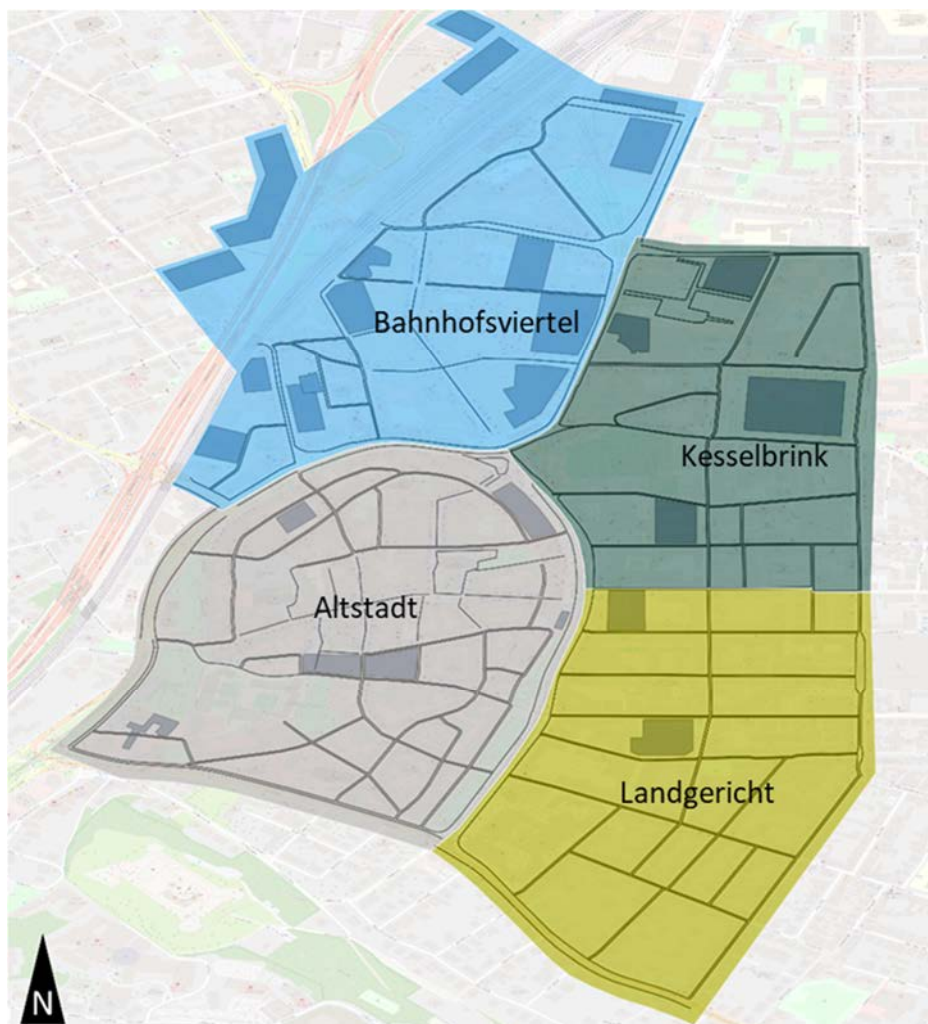


Abbildung 2 Untersuchungsgebiet und Teilräume „Emissionsfreie Innenstadt“
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Die dargestellte Unterteilung erfolgte unter den Aspekten der vorhandenen Bebauung, Nutzung und historischen Entwicklung. Die Altstadt als historischer Kern der Stadt Bielefeld wird durch den Oberntorwall und den Niederwall umschlossen und weist eine sehr kompakte Bebauung auf. Der Teilraum ist gekennzeichnet durch viele kleine Geschäfte, Plätze und kulturellen Angebote wie Museen, Kunsthallen und Theater. In diesem Bereich ist die Mehrzahl der Arbeitsplätze, die für das gesamte Untersuchungsgebiet ausgewiesen sind, verortet. Das Bahnhofsviertel, nördlich der Altstadt und durch die Herforder Straße im Osten begrenzt, kennzeichnet sich durch seine ebenfalls hohe Anzahl von Arbeitsplätzen und die zahlreichen Einkaufsgelegenheiten. In diesem Teilraum sind mehrere große Einkaufszentren, die Stadthalle und der Bahnhof aufzufinden. Da sämtliche umschließende Verkehrsachsen eine hohe Verkehrsbelastung und meist mindestens vier Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr aufweisen, ergibt sich eine hohe Zerschneidungswirkung zu den angrenzenden Stadtbereichen. Der dritte Teilraum Kesselbrink weist ebenfalls eine höhere Dichte an Arbeitsplätzen auf, hier sind neben Verwaltungsbauten der Stadt Bielefeld (Neues und Altes Rathaus, Technisches Rathaus), Bürogebäude und das Stadttheater angesiedelt. Kennzeichnend für den Teilraum, der durch die Herforder Straße im Westen und die August-Bebel-Straße im Osten begrenzt wird, sind zudem der „Kesselbrink“ mit seinem Bike- und Skaterpark und das Areal des alten Friedhofs. Aufgrund der Konzentration der Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten in den Teilräumen Altstadt, Bahnhofsviertel und Kesselbrink ist hier mit verstärktem Pendelndenaufkommen und Parksuchverkehr zu rechnen. Demgegenüber steht der Teilraum Landgericht im Südosten des Untersuchungsgebiets, der von der B66 im Süden und im Westen vom Niederwall begrenzt wird. Aufgrund der vorhandenen Bebauung und überwiegenden Wohnnutzung ist die Arbeitsplatzdichte hier im Vergleich zu den übrigen Teilräumen deutlich niedriger. Ein wichtiger Arbeitgeber mit Besuchenden- und Pendelndenverkehren ist das Landgericht mit seinen angegliederten Verwaltungseinheiten. Die überwiegende Wohnbebauung im Teilraum Landgericht führt zu einer höheren Bevölkerungsdichte als in den anderen Teilräumen, sodass von verstärktem Bewohnerparken auszugehen ist.

Das Untersuchungsgebiet ist für Nutzende des motorisierten Individualverkehrs sehr gut zu erreichen. Die angrenzenden Bundesstraßen und die großzügigen Straßenquerschnitte im Oberntorwall, in der Herforder Straße und im Bereich des Niederwalls sorgen für eine gute Erreichbarkeit mit dem Pkw. Die zum Teil vierstreifig ausgebauten Straßen weisen hohe Verkehrsbelastungen auf und sind somit für einen großen Teil der lokalen Emissionen verantwortlich. Des Weiteren verstärken diese Straßen neben ihrer Belastung durch den Pkw-Verkehr mit ihrer baulichen Ausführung die Trennwirkung zwischen den einzelnen Teilräumen in der Innenstadt. Durch Zugang zu den vier Stadtbahnlinien, die radial in Richtung der einzelnen Stadtbezirke verlaufen, ist das Untersuchungsgebiet zudem sehr gut an das städtische ÖPNV-Netz angeschlossen, sodass auch eine gute ÖV-Erreichbarkeit aus dem gesamten Stadtgebiet gegeben ist.

Im Jahr 2017 hat die Stadt Bielefeld eine Haushaltsbefragung mit ca. 3.700 Teilnehmenden durchgeführt. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten der Bielefelder Bevölkerung stellen dabei eine wichtige Grundlage für das Konzept „Emissionsfreie Innenstadt“ dar. Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung des Stadtbezirkes Mitte unterscheidet sich deutlich im Vergleich zur Gesamtstadt. Im Stadtbezirk Mitte werden etwa zwei Drittel der Wege mit dem Umweltverbund (siehe Abbildung 3) zurückgelegt, auf den mIV entfallen noch 37 % der Wege. Der geringere Anteil der mIV-Wege spiegelt sich zudem im Pkw-Besitz pro Haushalt wider, ca. 30 % der Haushalte besitzen keinen Pkw, womit sich dieser Stadtteil als derjenige mit der niedrigsten Pkw-Quote pro Haushalt kennzeichnet (Gesamtstadt: 20 % der Haushalte ohne Pkw).

Modal Split im Stadtbezirk Mitte

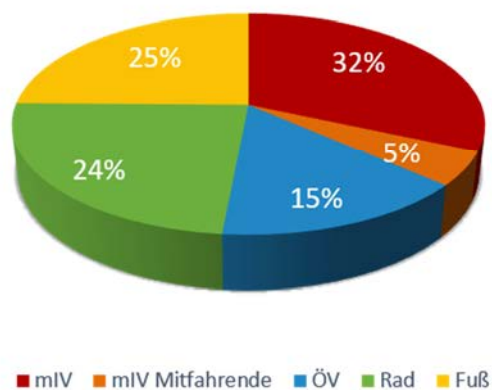



Abbildung 3 Modal Split Stadtbezirk Mitte
(Quelle: Eigene Darstellung, HH-Befragung Bielefeld 2017)

In der Haushaltsbefragung der Stadt Bielefeld wurden die BewohnerInnen zudem zu weiteren Mobilitätsthemen befragt. Ein Themenblock beschäftigte sich mit dem Autoverkehr in der Innenstadt. Die Mehrheit der BewohnerInnen der Gesamtstadt (55 %) vertritt demnach die Meinung, dass in der Innenstadt weniger Autoverkehr stattfinden sollte. Die BewohnerInnen des Stadtbezirks Mitte stimmten sogar mit 62 % dieser These zu. Die Frage, ob die Reduzierung des Verkehrs in der Innenstadt und der damit einhergehenden Förderung der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auch zu Lasten des Autoverkehrs geschehen soll, wurde von der Gesamtbürgerschaft mit 55 % befürwortet. Die BewohnerInnen der Innenstadt sprachen sich sogar mit 66 % dafür aus.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass sich die im vorliegenden Konzept entwickelten Maßnahmen nicht nur auf das Untersuchungsgebiet im Speziellen, sondern im Allgemeinen auch auf die daran angrenzenden Gebiete auswirken. Die aufgeführten Maßnahmen sind daher auf die Gebiete außerhalb des Untersuchungsgebiets zu übertragen und ggf. separat zu prüfen. Durch die flächendeckende Umsetzung verstärken sich die Effekte der getroffenen Einzelmaßnahmen.

2.2 Parkraumerhebung Innenstadt

Ein wesentlicher Baustein des Konzeptes „Emissionsfreie Innenstadt“ ist die Neuordnung und Umnutzung der vorhandenen Parkflächen des mIV. Um eine detaillierte Bewertung der vorhandenen Parkraumkapazitäten vornehmen zu können, wurden daher in Zusammenarbeit mit der Stadt Bielefeld umfangreiche Erhebungen durchgeführt, die im Zeitraum August – Oktober 2020 stattfanden. Erhoben wurden dabei die im öffentlichen Straßenraum geparkten Fahrzeuge auf den in Abbildung 4 gekennzeichneten Straßenabschnitten. Neben der Anzahl der geparkten Fahrzeuge wurden im Rahmen der Erhebung zudem die Anzahl der vorhandenen Parkstände wie auch die vorliegende Bewirtschaftungsform aufgenommen. Die Erhebung lief über mehrere Zeitintervalle (4-6 Uhr, 10-12 Uhr, 16-18 Uhr, 20-22 Uhr) an jeweils einem Werk- und einem Samstag. Für die weiteren Auswertungen wurden die Kennzeichen der Fahrzeuge erhoben und geographisch verortet. Aus Datenschutzgründen wurden die Kennzeichen dabei ohne Ortskennziffer (bspw.  TW 38) erhoben. Erfasst wurden lediglich Fahrzeuge, die auf Parkständen im öffentlichen Straßenraum abgestellt waren. Fahrzeuge, die auf privaten Stellplätzen abgestellt waren, wurden hingegen nicht erfasst.

Zusätzlich zu den Erhebungsdaten wurden von der Stadt Bielefeld aus dem oben genannten Erhebungszeitraum Daten aus dem Parkleitsystem zu den in Abbildung 4 gekennzeichneten Parkhäusern zur Verfügung gestellt, sodass auch deren Auslastungen mit in der Bestandsanalyse und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt werden konnten. Um Auswirkungen, durch die zum Zeitpunkt der Untersuchung grassierende Corona-Pandemie möglichst ausschließen zu können, wurden im Rahmen einer Plausibilisierung Vergleichsdaten aus früheren Erhebungen mit in die Analyse herangezogen.

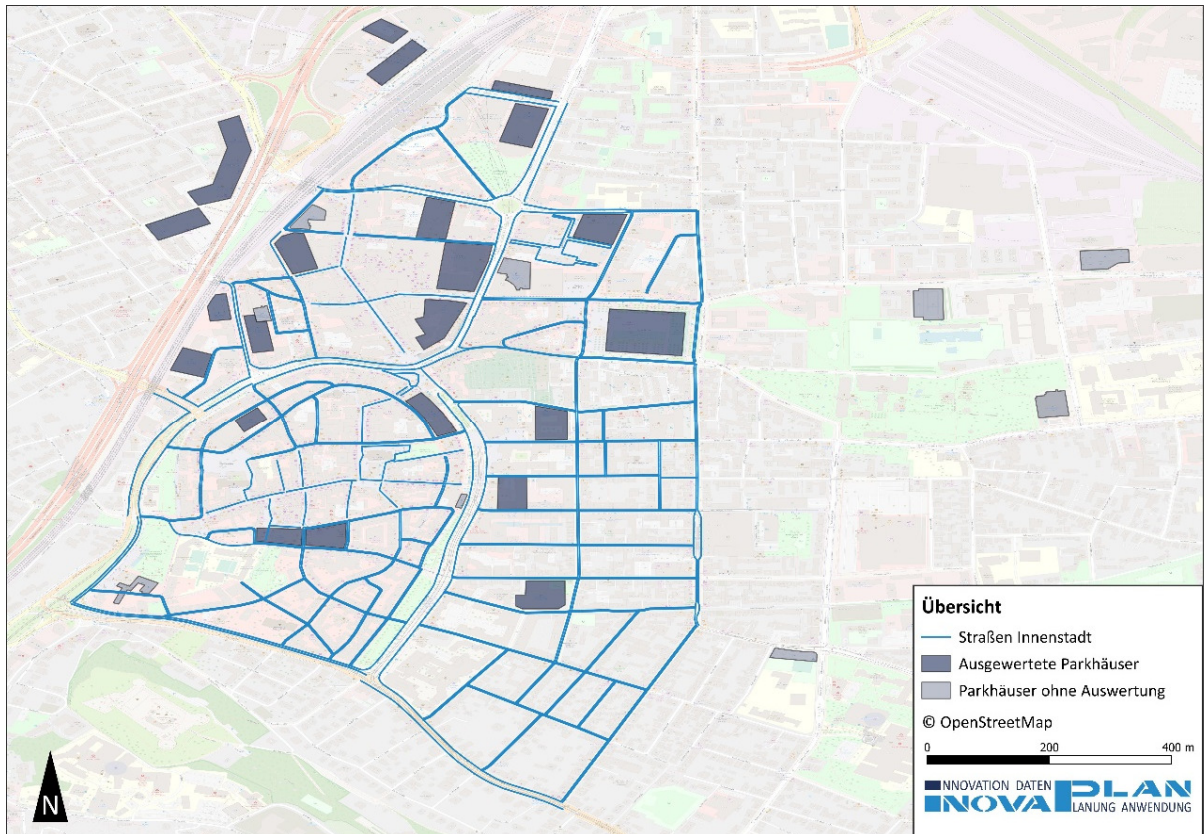


Abbildung 4 Straßenzüge und Parkhäuser der Parkraumerhebung – Innenstadt
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

2.2.1 Parkraumkapazitäten– Innenstadt

Für die Ermittlung der vorhandenen Parkraumkapazitäten in der Innenstadt wurden zum einen die erhobenen Daten ausgewertet und zum anderen die zur Verfügung gestellten Daten des Parkleitsystems der Stadt Bielefeld analysiert. Hierbei wurden nur die öffentlich zugänglichen Parkhäuser und Parkstände betrachtet, private Stellplätze wurden nicht berücksichtigt.

Zur Feststellung der Kapazität des Straßenraumparkens wurden unterschiedliche Vorgehensweisen angewendet. In Bereichen, in denen die Parkstände der einzelnen Parkplätze markiert waren, konnten diese exakt ermittelt werden. In Bereichen, in denen das Parken ohne festgelegte Parkstände möglich ist, wurde ein rechnerischer Ansatz zur Abschätzung der vorhandenen Parkraumkapazitäten gewählt. Bei dieser Berechnung wurde ausgehend von der Streckenlänge eines Straßenzuges sowie unter Berücksichtigung von Knotenpunktbereichen und Grundstückseinfahrten die Anzahl der Parkstände rechnerisch ermittelt. Für einen Parkstand in Längsaufstellung wurde dabei eine Länge von 6 m angenommen. Zu berücksichtigen ist, dass die tatsächliche Anzahl der Parkstände in Bereichen ohne Markierung in der Realität in Abhängigkeit von der Fahrzeuggröße und dem Parkverhalten von den rechnerisch ermittelten Kapazitäten abweichen kann.

Abbildung 5 visualisiert die ermittelten und geographisch verorteten Kapazitäten. Im Untersuchungsraum (siehe Tabelle 2) stehen insgesamt über 9.000 Parkstände im öffentlichen Raum für BewohnerInnen, ArbeitnehmerInnen, KundInnen und BesucherInnen zur Verfügung. Der größte Teil der Parkstände (ca. 80 %) wird dabei in den Parkhäusern vorgehalten, ca. 20 % der Parkstände sind im öffentlichen Straßenraum integriert.

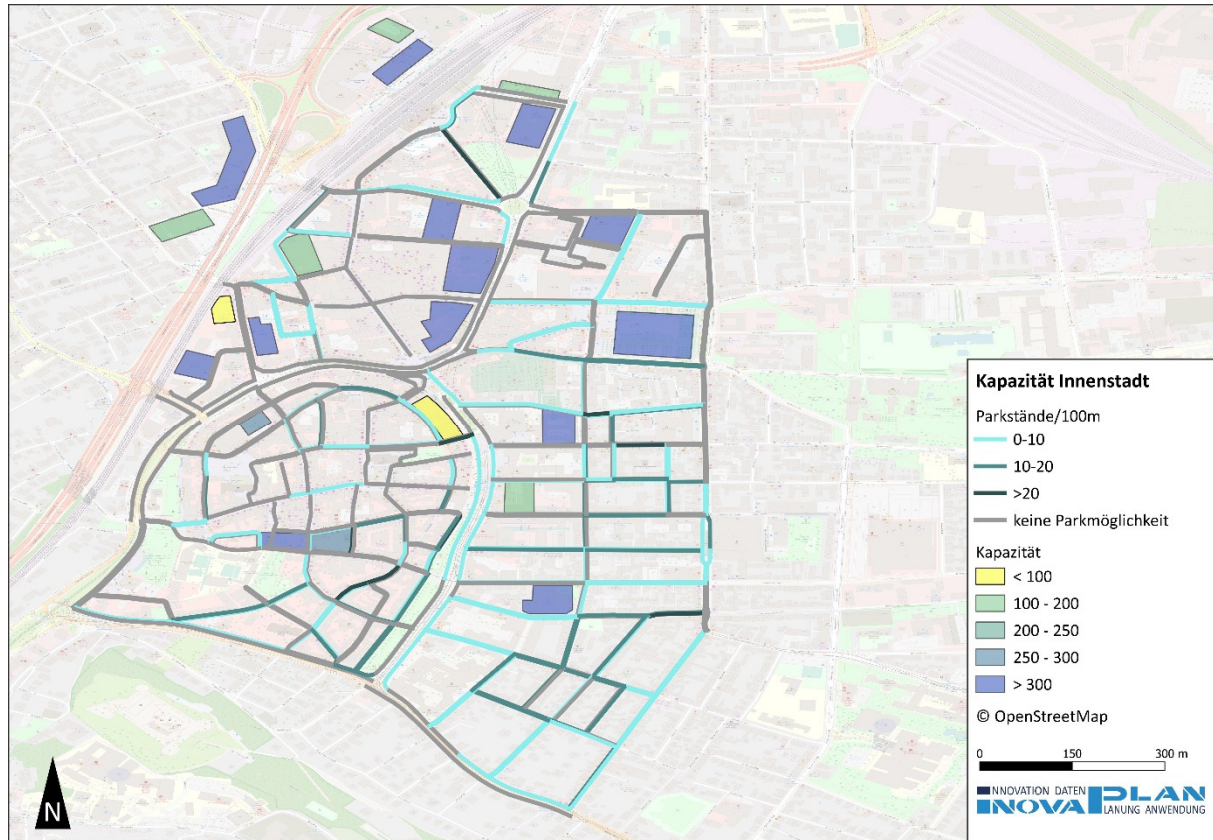


Abbildung 5 Parkraumkapazität Innenstadt
 (Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Tabelle 2 gibt einen Überblick über die vorhandenen Parkraumkapazitäten im Untersuchungsraum. Demnach stehen im Bahnhofsviertel ca. 4.500 Parkstände in Parkhäusern zur Verfügung, was ca. 60 % des gesamten Parkraums in Parkhäusern im Untersuchungsgebiet entspricht. Die geringste Anzahl an Parkständen in öffentlichen Parkhäusern ist im Teilraum Landgericht vorhanden, hier werden 700 Parkstände vorgehalten. Im Hinblick auf die Anzahl der Parkstände im Straßenraum zeigt sich ein umgekehrtes Bild. So sind im Bereich des Landgerichts die meisten Parkstände im Straßenraum vorhanden, während das Bahnhofsviertel die niedrigste Anzahl aufweist, was auf die unterschiedliche Nutzung der Teilräume zurückzuführen ist. Während im Teilraum Landgericht die Wohnnutzung überwiegt und die Straßenzüge des Teilraumes für den mIV erreichbar und nutzbar gestaltet sind, sind im Bahnhofsviertel die Bahnhofstraße und angrenzende Straßen als Fußgängerzone ausgestaltet, sodass Nutzungen durch Einzelhandel, Einkaufszentren und Gastronomie überwiegen. Insgesamt weisen die Teilräume Altstadt,

Kesselbrink und Landgericht jeweils eine vergleichbare Anzahl von verfügbaren Parkständen auf. Im Bahnhofsviertel werden ca. 50 % der gesamten Parkstände der Innenstadt zur Verfügung gestellt.

Teilraum	Parken im Straßenraum	Parkhäuser	Summe
Bahnhofsviertel	165	4.500	4.700
Altstadt	480	1.100	1.600
Kesselbrink	310	1.200	1.510
Landgericht	800	700	1.500
Summe	1.755	7.500	9.255

Tabelle 2 Parkraumkapazitäten in der Innenstadt
 (Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Die Nutzungsbereitschaft für Parkhäuser ist zum einem abhängig von den zu erwartenden Kosten, jedoch auch wesentlich von der Lage im Zielgebiet. Mit einer Analyse der Parkhäuser wurde untersucht, inwieweit das Untersuchungsgebiet mit Parkhäusern erschlossen ist. Dazu wurden Einzugsgebiete im Radius von 300 m um die Parkhäuser definiert. Dieser Radius entspricht den Planungsgrundlagen des Nahverkehrsplanes Bielefeld (2020) zur Definition von Haltestellen und ihrer Einzugsgebiete. Bei einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 4,5 km/h entspricht dies einem Zu- bzw. Abgangsweg von vier Minuten und wird als zumutbar angenommen.

Die entsprechenden Einzugsgebiete für die untersuchten Parkhäuser im Untersuchungsgebiet sind in Abbildung 6 dargestellt. Im Bahnhofsviertel ist demnach eine sehr gute Erschließung durch die vorhandenen Parkhäuser gegeben, insbesondere im angrenzenden Bereich zur Fußgängerzone Bahnhofstraße ist eine hohe Dichte an Parkhäusern vorhanden. Auch die Altstadt ist weitestgehend mit Parkhäusern erschlossen, lediglich im Süden sind in diesem Gebiet kleinere Bereiche mit längeren Zugangswegen zu verzeichnen. Die Anzahl der Parkhäuser ist hier deutlich geringer als im Bahnhofsviertel. Ähnlich stellt sich die Situation im Teilraum Kesselbrink dar. Die Anzahl der Parkhäuser und auch die zur Verfügung gestellten Parkstände sind deutlich geringer als im Bahnhofsviertel, trotzdem wird für den gesamten Teilraum Kesselbrink eine gute räumliche Abdeckung erreicht. Lediglich in kleineren räumlich abgegrenzten Bereichen im Südosten müssen längere Zugangswege hingenommen werden, da das nächstgelegene Parkhaus mehr als 300 m entfernt liegt. Im Teilraum Landgericht ergibt sich im Nordwesten eine sehr gute Erschließung mit Parkständen in Parkhäusern. Das restliche Gebiet im Osten und Süden wird nicht von Parkhäusern erschlossen bzw. es müssen längere Zugangswege in Kauf genommen werden. Insgesamt wird in der Bielefelder Innenstadt ein großes Angebot von Parkständen in Parkhäusern zur Verfügung gestellt, die zum Großteil vom Untersuchungsgebiet aus bequem in unter fünf Minuten zu erreichen sind. Lediglich an den Grenzen des Untersuchungsgebiets Richtung Süd-Osten wird die Abdeckung durch vorhandene Parkhäuser geringer und es müssen längere Zu- und Abgangswegen eingeplant werden.

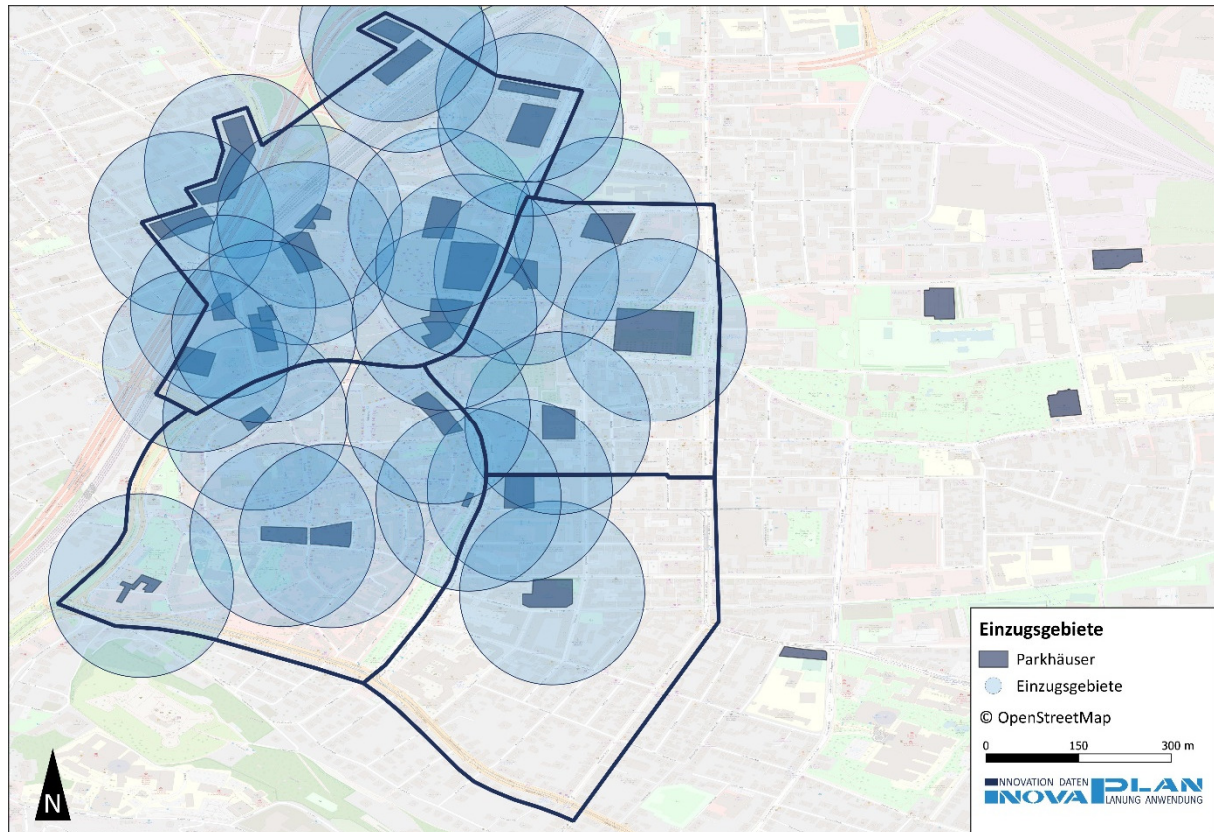


Abbildung 6 Einzugsgebiete der Parkhäuser
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

2.2.2 Parkraumbewirtschaftung – Innenstadt

Im Untersuchungsgebiet werden ca. 1.800 Parkstände im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung gestellt, die in ihrer Anzahl und Nutzung unterschiedlich auf die vier Teilräume verteilt sind. Hinsichtlich ihrer Bewirtschaftung unterscheiden sich die erhobenen Parkstände in solche, die mit Parkscheinautomaten (ca. 90 %) bewirtschaftet werden und Parkstände, die der Bewohnerschaft und Mobilitäts eingeschränkten (siehe Tabelle 3) zur Verfügung stehen. Im gesamten Untersuchungsgebiet stehen keine kostenfreien Parkstände zur Verfügung, was im Hinblick auf das Ziel einer emissionsfreien Innenstadt grundsätzlich als positiv hervorzuheben ist.

Der größte Anteil an Parkständen im öffentlichen Straßenraum, die mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden, wird im Teilraum Landgericht zur Verfügung gestellt (ca. 50 %). Das Parken ist hier in fast allen Straßenzügen im Straßenraum vorgesehen (siehe Abbildung 8). Die übrigen Teilräume weisen einen geringeren Anteil an Parkständen auf, was zum Teil auf die Gestaltung mit Fußgängerzonen, Trassen für die Stadtbahn und die jeweilige Erschließungsfunktion der Straßen zurückzuführen ist aber auch auf die angrenzende Nutzung in den jeweiligen Teilräumen.

Die Ausweisung von Parkständen für die Anwohnerschaft ist derzeit nur in der Altstadt vorgesehen. Diese Parkstände nehmen einen Anteil von ca. 30 % (siehe Abbildung 7) der vorhandenen Parkstände in diesem Teilraum ein.

Die Auswertung zur vorhandenen Parkraumbewirtschaftung zeigt, dass in der Bielefelder Innenstadt bereits etwa 90 % der Parkstände im öffentlichen Straßenraum bewirtschaftet werden. Eine zeitliche Begrenzung mit Parkscheibe ist im gesamten Untersuchungsgebiet nicht vorgesehen ebenso wie kostenfreie Parkstände, was eine gute Grundvoraussetzung für die Reduzierung des mIV und die Zielerreichung einer emissionsfreien Innenstadt bietet.

Teilraum	Parkschein- automat	Bewohner- parken	Behinderten- parkstände	Summe
Bahnhofsviertel	ca. 160	--	ca. 5	ca. 165
Altstadt	ca. 330	ca. 140	ca. 10	ca. 480
Kesselbrink	ca. 300	--	ca. 10	ca. 310
Landgericht	ca. 790	--	ca. 10	ca. 800
Summe	ca. 1.580	ca. 140	ca. 35	ca. 1.755

Tabelle 3 Parkraumbewirtschaftung Innenstadt – Übersicht
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

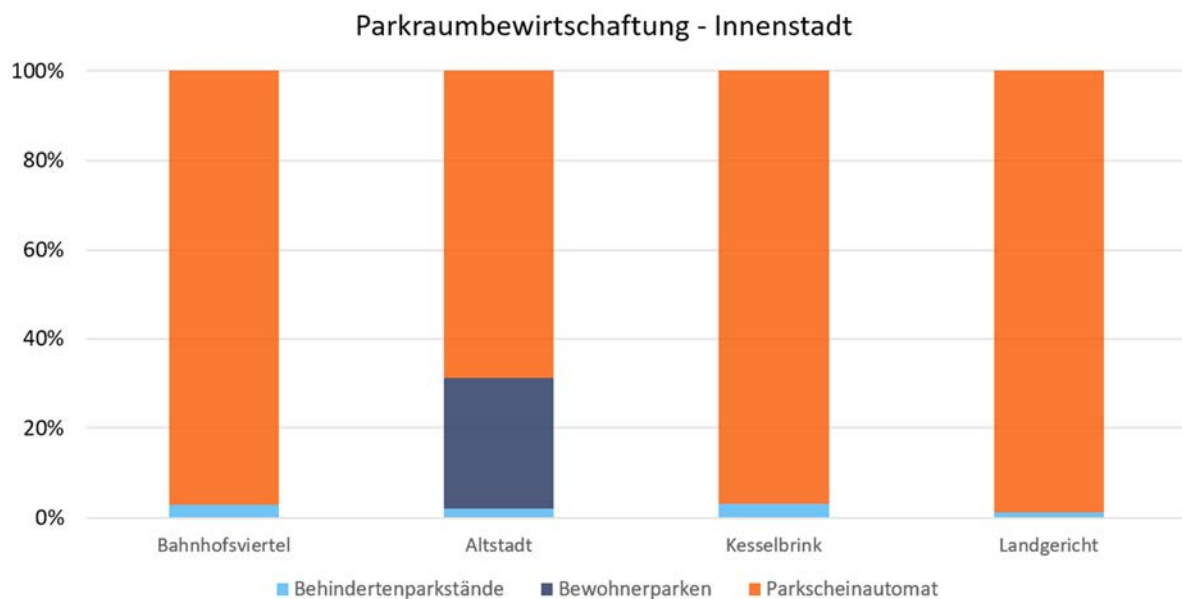


Abbildung 7 Parkraumbewirtschaftung Innenstadt – Auswertung
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

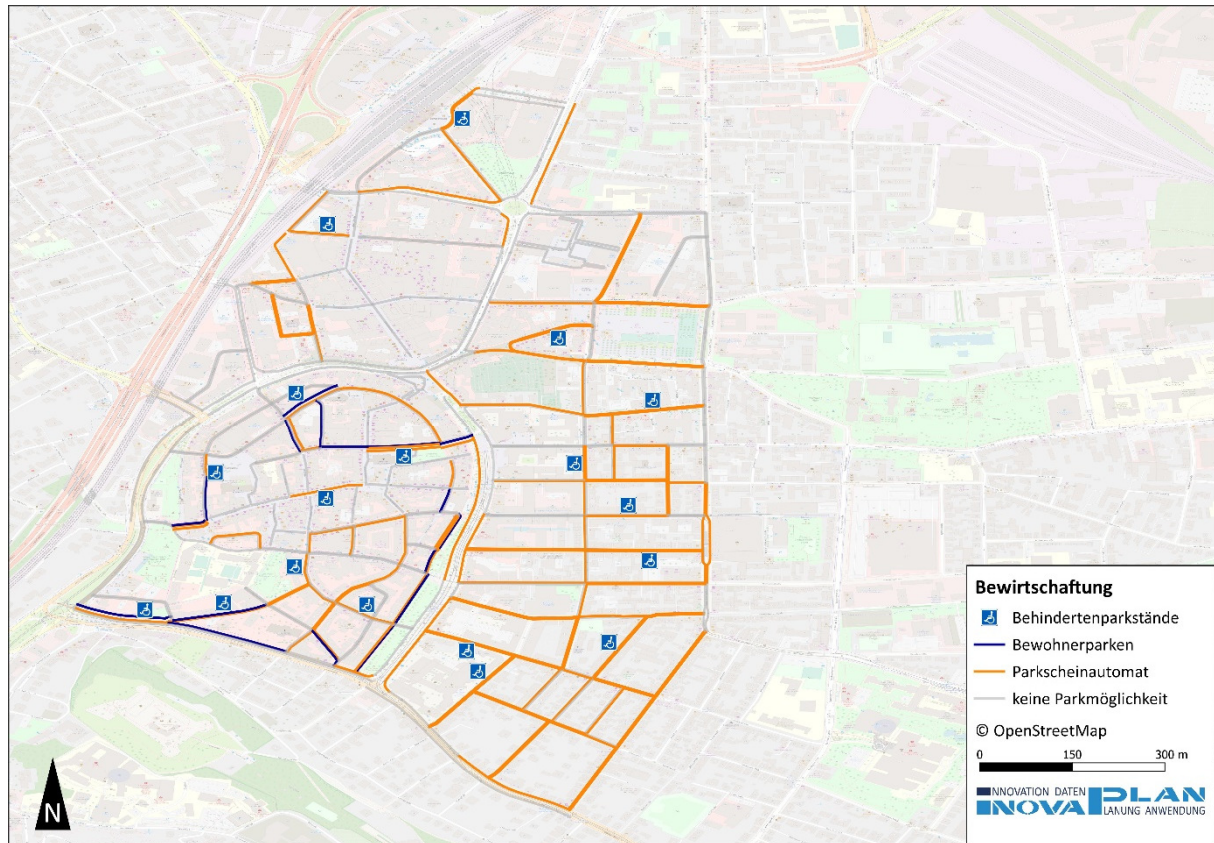


Abbildung 8 Parkraumbewirtschaftung Innenstadt
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Die anfallenden Kosten sind ein wesentlicher Faktor für die Nutzungsbereitschaft der bewirtschafteten Parkflächen. In der Innenstadt wird für das Parken im öffentlichen Straßenraum ein Entgelt von 1,30 €/h fällig, in den angrenzenden Gebieten wird dieser Betrag meist unterschritten und liegt bei 0,70 €/h. Die Höchstparkdauer liegt im Innenstadtbereich bei drei Stunden im öffentlichen Straßenraum. In den Parkhäusern fallen Gebühren zwischen 1,00 und 2,00 €/h an, die Tagesgebühren liegen zwischen 7 und 16 €. Mehr als die Hälfte der Parkhäuser bietet Parkgebühren an, die unter den 1,30 €/h des Straßenraumparkens liegen.

Ein Bewohnerparkausweis wird in Bielefeld zurzeit für eine Kostenpauschale von 30 € pro Jahr vergeben und entspricht damit der GebOST¹. Bei einer Onlinebeantragung können die Kosten noch reduziert werden (siehe Tabelle 4).

¹ Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (2011); 265 Ausstellen eines Parkausweises für Bewohner - 10,20 € bis 30,70 € pro Jahr

	½ Jahr	1 Jahr	2 Jahre	Änderungen	Onlinebeantragung
Gebühren Bielefeld	15 €	30 €	60€	10,50 €	28 €/Jahr

Tabelle 4 **Gebühren Bewohnerparken Bielefeld**
(Quelle: eigene Darstellung; INOVAPLAN)

Insgesamt stellt sich das Parken im Bereich der Bielefelder Innenstadt im Vergleich zu anderen ähnlichen Städten als günstig dar.

2.2.3 Parkraumauslastung

Grundlage einer Neuordnung der Parkflächen in der Bielefelder Innenstadt ist die Kenntnis zur bisherigen Auslastung der vorhandenen Parkflächen. Die erhobenen Daten der Parkstände im öffentlichen Raum und die Daten der Parkhäuser wurden daher hinsichtlich der Belegung der Parkstände differenziert nach den vier Zeitintervallen getrennt für einen durchschnittlichen Werktag (Mo-Fr) und einen Samstag, ausgewertet. Die zur Verfügung gestellten Daten zur Nutzung der Parkhäuser ließen keine detaillierten Aussagen über die Belegung durch Dauerparker zu. Es ist davon auszugehen, dass die Datengrundlage nicht vollständig die Dauerparker berücksichtigt und die Grundlast in einzelnen Parkhäusern größer sein könnte, wodurch insgesamt weniger freie Kapazitäten zur Verfügung stünden.

Auslastung Werktag (Mo-Fr)

Die grafische Aufbereitung der Daten (siehe Abbildung 9) zur Auslastung der zur Verfügung stehenden Parkstände im Untersuchungsgebiet zeigt, dass in den frühen Morgenstunden freie Kapazitäten in den Teilräumen Altstadt, Bahnhofsviertel und Kesselbrink zur Verfügung stehen. Lediglich im Teilraum Landgericht sind schon in den frühen Morgenstunden die verfügbaren Kapazitäten nahezu ausgeschöpft. Über den Tagesverlauf werden die vorhandenen Parkstände in allen Teilräumen zunehmend belegt und erst in den Abendstunden wieder frei, wobei auch hier der Teilraum Landgericht die geringsten freien Kapazitäten aufweist. Wird das Untersuchungsgebiet gesamthaft betrachtet, so sind in einzelnen Bereichen der Teilräume im Tagesverlauf stets freie Kapazitäten vorhanden; alle zur Verfügung stehenden Parkstände sind nie gleichzeitig belegt.

Die Parkhäuser im Bahnhofsviertel und in Kesselbrink sind werktags in den frühen Morgenstunden und am Abend sehr gering ausgelastet und weisen hohe freie Kapazitäten auf. Im Verlauf des Tages füllen sich die Parkhäuser und erreichen in den späteren Vormittagsstunden (10-12 Uhr) ihre höchste Auslastung. Im Bahnhofsviertel stehen zu diesem Zeitpunkt weiterhin ausreichend Kapazitäten zur Verfügung, während im Kesselbrink nur noch geringe Kapazitätsreserven vorgehalten werden können. Im weiteren Tagesverlauf sinkt die Auslastung der Parkstände in diesen Teilräumen und in den späten Abendstunden können umfangreiche freie Kapazitäten in den Parkhäusern nachgewiesen werden. Im Teilraum Landgericht sind nur wenige Parkhäuser vorhanden, die jedoch über den gesamten Tagesverlauf eine hohe Auslastung aufweisen. Die Parkhäuser in der Altstadt weisen ihre höchste Auslastung ebenfalls zwischen 10 und 18 Uhr auf, können jedoch noch ausreichend freie Kapazitäten aufweisen. In den Morgen- und Abendstunden sind, wie in den Teilräumen Kesselbrink und Bahnhofsviertel, hohe freie Kapazitäten vorhanden.

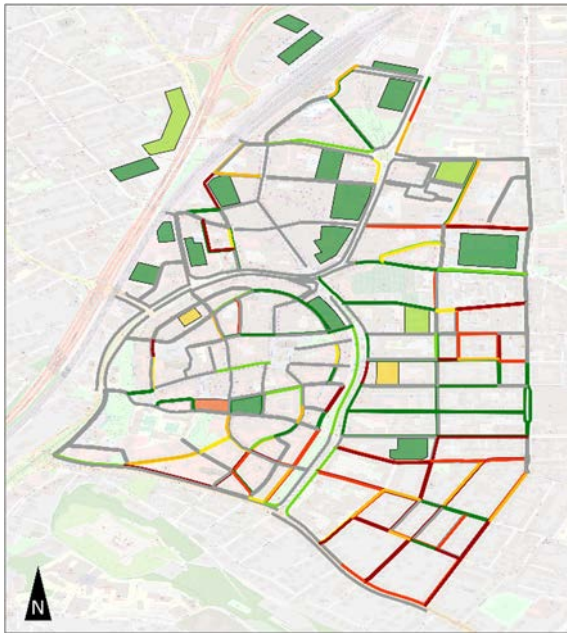
Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Parkhäuser im Untersuchungsgebiet an einem Werktag (Mo-Fr) in der Zeit zwischen 10 und 18 Uhr am stärksten ausgelastet sind, allerdings sind in diesen Zeiten ebenso wie in den restlichen Stunden des Tages in allen Parkhäusern Kapazitätsreserven vorhanden. Der Vergleich von Kapazität und Auslastung (s. Abbildung 10 und Abbildung 11) zeigt

zudem, dass an einem Werktag während keiner der betrachteten vier Zeitintervalle die Parkhäuser vollständig ausgelastet sind.

Die Parkraumkapazitäten im öffentlichen Straßenraum werden in allen Teilräumen über den Tagesverlauf stark genutzt, wobei die Auslastung durchschnittlich zwischen 70 % bis 95 % der vorhandenen Kapazitäten liegt. In den Teilräumen Altstadt und Bahnhofsviertel lassen sich zeitweise Parkplatzüberlastungen feststellen, was auf einen hohen Parkdruck und ein zum Teil nicht reguläres Parkverhalten (z.B. Parken im Bereich von Ausfahrten und Knotenpunkten) hindeutet. Des Weiteren kann die zur Bestimmung der vorhandenen Parkstände angewandte Methodik unterschiedliche Fahrzeuglängen und Ein- und Ausfahrtsbereiche nur modellhaft berücksichtigen und weist somit Unschärfen auf. Im Teilraum Landgericht sind über den gesamten Tagesverlauf Kapazitätsreserven vorhanden, durchschnittlich sind hier ca. 70 % der vorhandenen Parkstände belegt. In den Teilräumen Bahnhofsviertel, Altstadt und Kesselbrink werden die vorhandenen Parkstände verstärkt im Zeitintervall zwischen 10 und 18 Uhr genutzt, hier liegt eine fast vollständige Auslastung vor.

Während in den Parkhäusern in den einzelnen Zeitintervallen meist noch freie Kapazitäten vorhanden sind weisen die Parkstände im öffentlichen Straßenraumparken eine hohe Belegung im gesamten Untersuchungsgebiet auf. Das vorhandene Angebot zum Parken im öffentlichen Straßenraum wird stärker genutzt als die Angebote in den Parkhäusern.

4-6 Uhr



10-12 Uhr



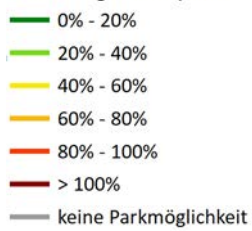
16-18 Uhr



20-22 Uhr



Auslastung Straßenparken



Auslastung Parkhäuser

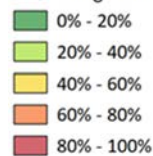


Abbildung 9 Auslastung Parkraum – Werktag (Mo-Fr)
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Parkraumauslastung Straßenraum- Werktag (Mo-Fr)

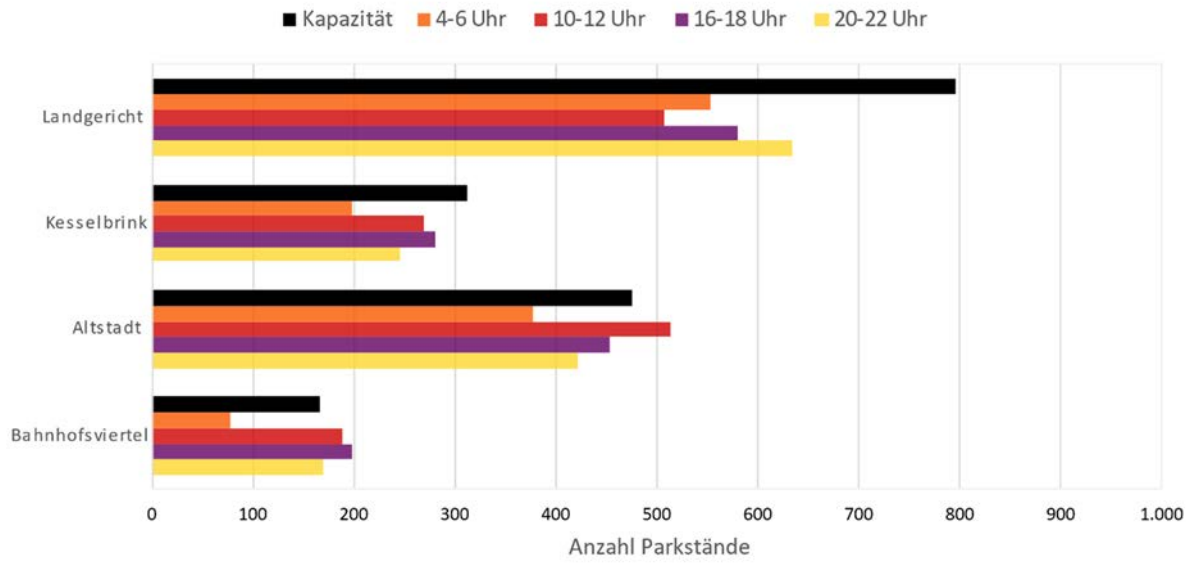


Abbildung 10 Parkraumauslastung Straßenraum – Werktag (Mo-Fr)
 (Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Parkraumauslastung Parkhäuser - Werktag (Mo-Fr)

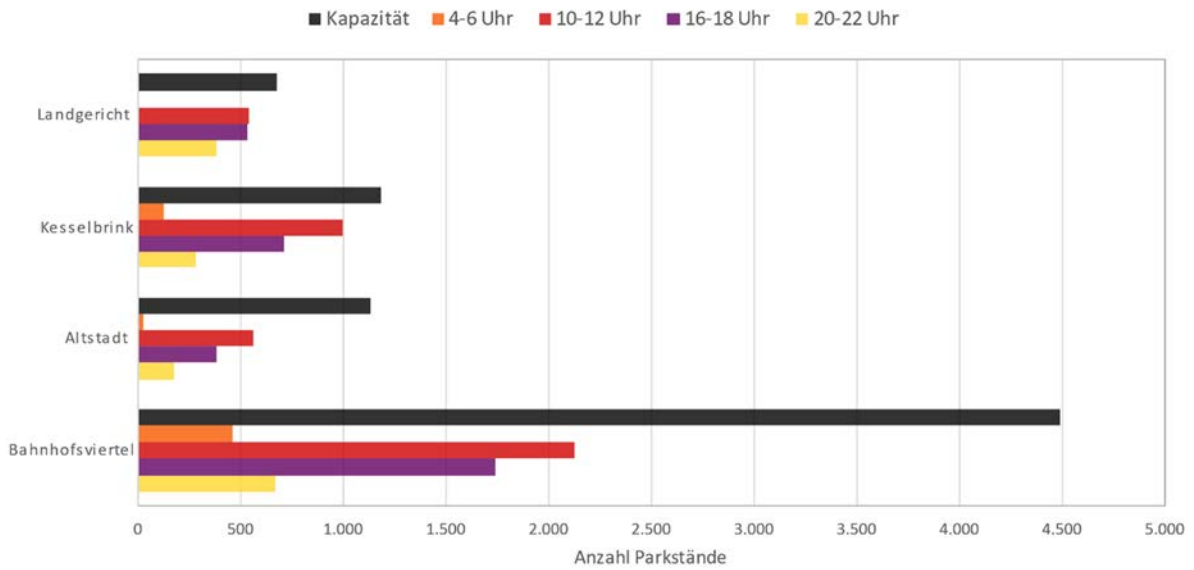


Abbildung 11 Parkraumauslastung Parkhäuser – Werktag (Mo-Fr)
 (Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Auslastung Samstag

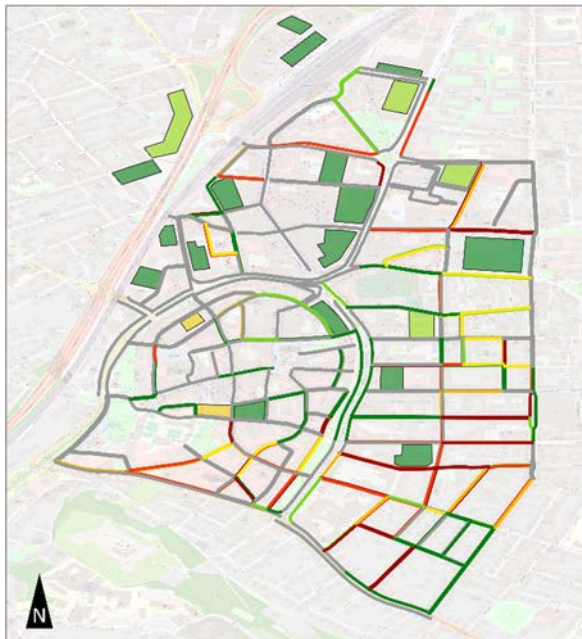
Ebenso wie an einem Werktag (Mo-Fr) weist auch der Samstag in den frühen Morgenstunden eine Vielzahl an freien Parkraumkapazitäten auf. Die Auslastung der Parkstände steigert sich ebenfalls im Tagesverlauf, allerdings ist der Höhepunkt der Auslastung nicht in den Vormittagsstunden erreicht, sondern erst im Verlauf des Nachmittags. Samstags werden im Untersuchungsgebiet deutlich weniger Parkstände beansprucht, was sich besonders im Teilraum Landgericht bemerkbar macht, wo über den gesamten Tagesverlauf eine geringere Auslastung der Parkstände vorliegt. Im Unterschied zum Werktag (Mo-Fr) sind die vorhandenen Parkstände länger belegt, sodass noch in den Abendstunden eine erhöhte Auslastung in den Teilräumen Bahnhofsviertel, Kesselbrink und Altstadt festzustellen ist.

Die Auswertung zeigt, dass die Auslastung in den Parkhäusern insgesamt niedriger ist als werktags (siehe Abbildung 12). Insbesondere wird das bei den Parkhäusern in den Teilräumen Landgericht und Kesselbrink deutlich. Dort wurden an einem Werktag deutlich höhere Auslastungen als an einem Samstag nachgewiesen. Die maximale Auslastung wird in den Parkhäusern samstags in dem Zeitintervall von 16-18 Uhr erreicht und nicht wie an einem Werktag in dem Intervall von 10-12 Uhr. Sowohl werktags als auch samstags sind die Parkhäuser in den Morgen- und Abendstunden wenig ausgelastet und weisen hohe Kapazitätsreserven auf.

Wird das öffentliche Parken im öffentlichen Straßenraum an einem Samstag betrachtet, so zeigt sich (siehe Abbildung 13), dass die vorhandenen Kapazitäten in den Teilräumen Altstadt, Bahnhofsviertel und Kesselbrink stark ausgelastet bzw. überlastet sind. In diesen Teilräumen liegt eine vollständige Auslastung in den Zeitintervallen von 10-12 Uhr, 16-18 Uhr und 20-22 Uhr vor. Die ausgewiesene Überlastung ist auf den Unterschied zwischen der theoretischen/rechnerischen Ermittlung und der tatsächlichen Nutzung der Parkstände zurückzuführen. Im Teilraum Landgericht hingegen stehen über den gesamten Tagesverlauf freie Kapazitäten zur Verfügung. Die höchste Auslastung wird erst in den Abendstunden erreicht, damit unterscheidet sich dieser Teilraum von den anderen Teilräumen des Untersuchungsgebiets, die eine deutlich verstärkte Auslastung über den gesamten Zeitraum von 10-22 Uhr aufweisen.

Ebenso wie an einem Werktag (Mo-Fr) ist auch am Samstag das öffentliche Straßenparken stark frequentiert, während in den Parkhäusern freie Kapazitäten nachgewiesen werden können.

4-6 Uhr



10-12 Uhr



16-18 Uhr



20-22 Uhr



Auslastung Straßenparken

- 0% - 20%
- 20% - 40%
- 40% - 60%
- 60% - 80%
- 80% - 100%
- > 100%
- keine Parkmöglichkeit

Auslastung Parkhäuser

- 0% - 20%
- 20% - 40%
- 40% - 60%
- 60% - 80%
- 80% - 100%

Abbildung 12 Auslastung Parkraum – Samstag
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Parkraumauslastung Straßenraum- Samstag

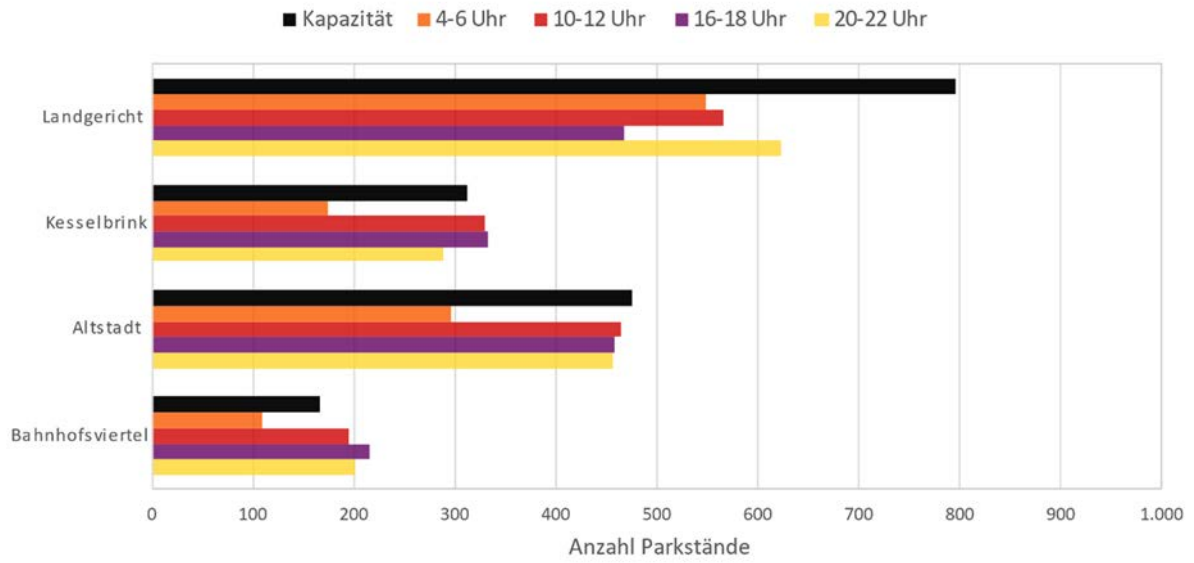


Abbildung 13 Parkraumauslastung Straßenraum – Samstag
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Parkraumauslastung Parkhäuser - Samstag

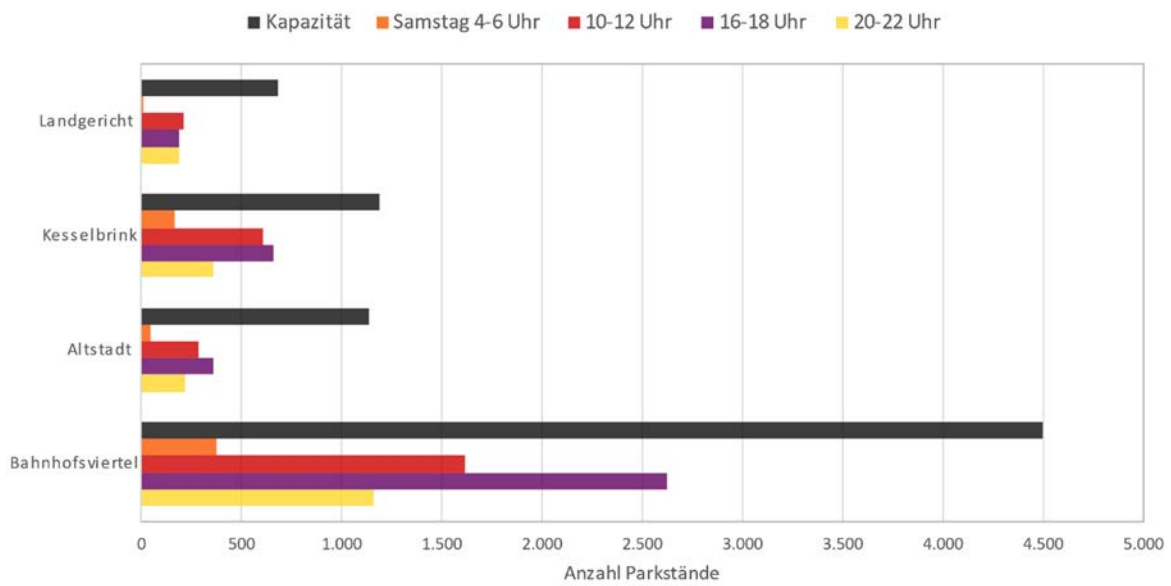


Abbildung 14 Parkraumauslastung Parkhäuser – Samstag
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

2.2.4 Parkdauer


Für die Ermittlung der Parkdauer wurden die Kennzeichen der geparkten Fahrzeuge erhoben und geographisch räumlich verortet. Aus Datenschutzgründen wurden die Kennzeichen dabei ohne Ortskennziffer (bspw. ) aufgenommen. Anschließend wurde überprüft, in wie vielen aufeinanderfolgenden Zeitintervallen die erhobenen Kennzeichen erneut an dem verorteten Parkstand aufgenommen wurden. Während der beiden Erhebungstage wurden dabei insgesamt 4.800 Parkereignisse in den jeweils vier Zeitintervallen erhoben. Mit dieser Methode kann das Parkverhalten näherungsweise in einem 4-Stunden-Rhythmus eingeschätzt werden. Sollten jedoch mehrere kurze Parkvorgänge an ein und demselben Parkstand zwischen den einzelnen Zeitintervallen stattgefunden haben, so konnten diese nicht vollständig erfasst werden. Aufgrund der Erhebungsmethodik sind daher Aussagen zur exakten Parkdauer nicht möglich.

Abbildung 15 gibt einen Überblick über die Häufigkeitsverteilung der Parkdauer in den vier Teilräumen des Untersuchungsgebiets. Die Auswertung ist differenziert nach einem Werktag (Mo-Fr) und Samstag dargestellt. Auf Grundlage der erhobenen Daten ist zu erkennen, dass der Großteil der parkenden Fahrzeuge (ca. 80 %) an den Erhebungstagen in nur einem Zeitintervall erfasst worden ist. Es wurden nur wenige Fahrzeuge in zwei oder mehr Zählintervallen erfasst. Das Bahnhofsviertel weist am Samstag mehr Parkereignisse für ein Zeitintervall auf, während bei den anderen Teilräumen werktags deutlich mehr Parkereignisse für ein Zeitintervall erhoben wurden.

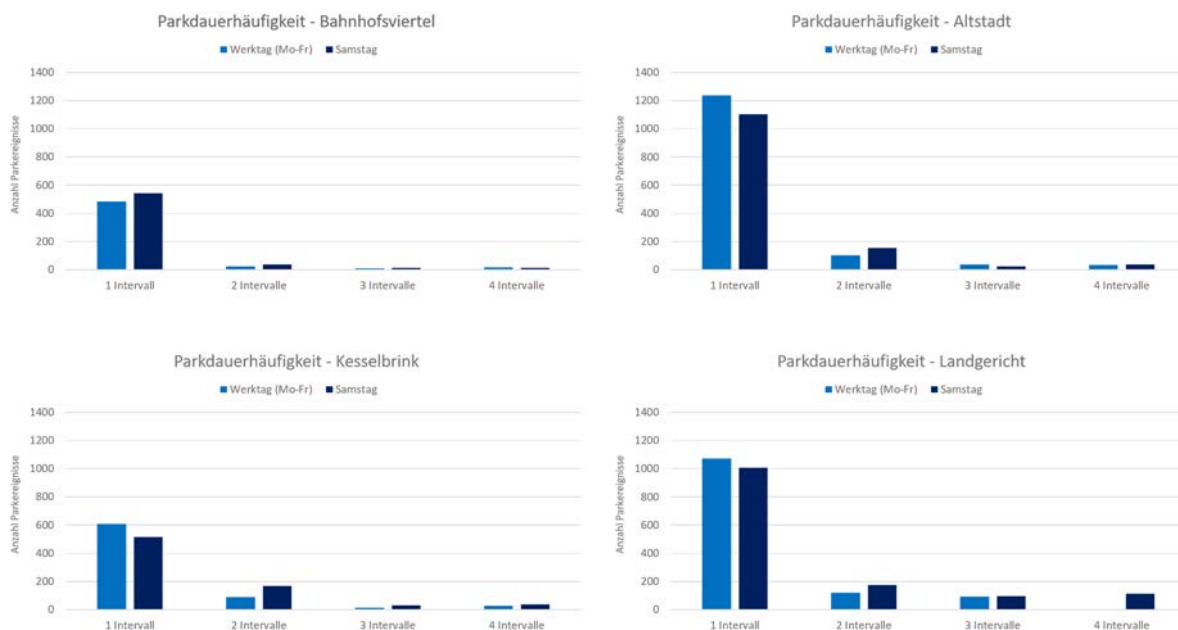


Abbildung 15 Häufigkeitsverteilung der Parkdauer im Innenstadtbereich
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Abbildung 16 zeigt nochmals deutlicher, dass der Anteil der Parkereignisse an den Erhebungstagen, die innerhalb eines Zeitintervalls erfasst wurden, über den der Parkereignisse mehrerer Zeitintervalle

liegt. Es finden demzufolge häufiger kürzere Parkereignisse statt. Die Auswertung zeigt zudem, dass an einem Samstag der Anteil der Parkereignisse über zwei Zeitintervalle im Vergleich zum Werktag (Mo-Fr) deutlich höher ist, die Stellplätze sind länger von einem Fahrzeug belegt.

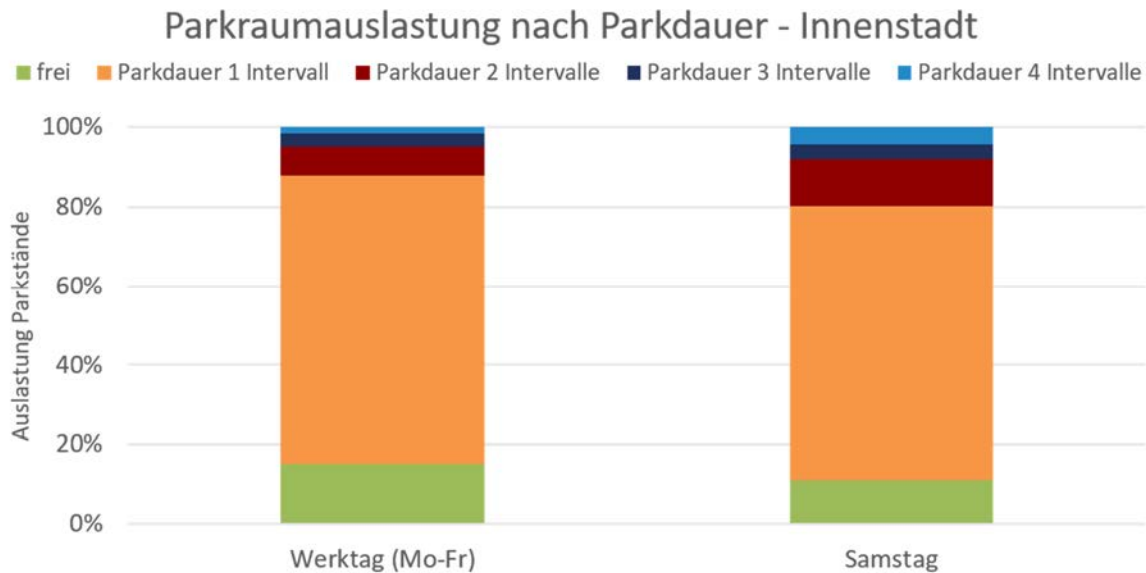


Abbildung 16 Parkraumauslastung nach Parkdauer im Innenstadtbereich
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Die durchgeführten Erhebungen haben zudem gezeigt, dass Langzeit-Parkende (Fahrzeuge, die in allen vier Zählintervallen eines Tages am selben Ort erfasst wurden) im Untersuchungsgebiet nur eine untergeordnete Rolle spielen. Abbildung 17 visualisiert die erfassten Bereiche des Langzeit-Parkens differenziert nach den Erhebungstagen. Es ist zu erkennen, dass die Teilräume Kesselbrink und Landgericht am Samstag deutlich mehr Bereiche mit Langzeit-Parkenden aufweisen. In Bezug auf die vorhandene Kapazität der Parkstände im Straßenraum ergibt sich an einem Werktag eine Auslastung durch Langzeit-Parkende von ca. 1,5 % und am Samstag von ca. 7 %.

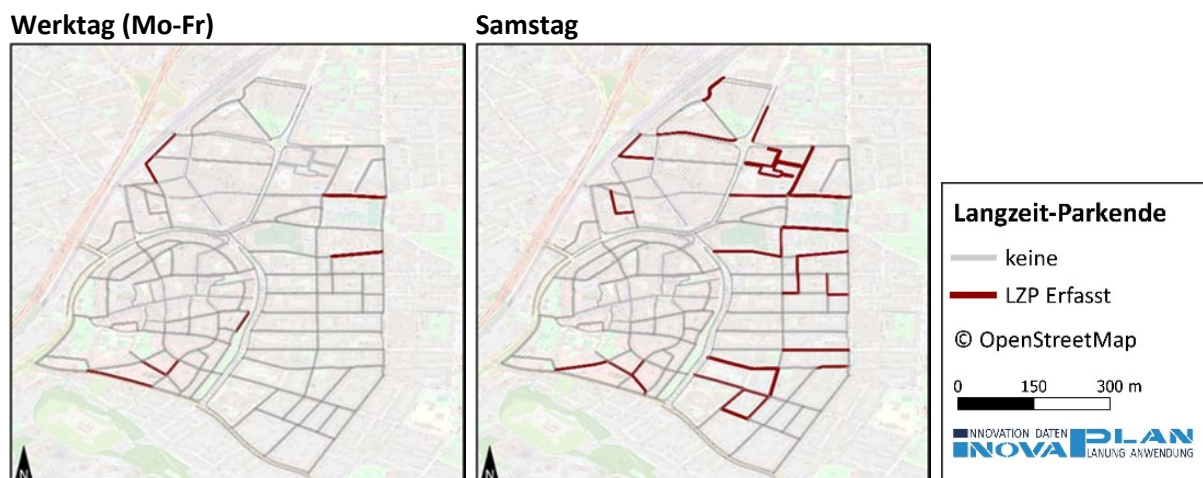


Abbildung 17 Verortung der Langzeit-Parkenden
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

2.3 Zwischenfazit

Die Bielefelder Innenstadt weist insgesamt eine gute Infrastruktur für die Nutzenden des mIV auf. Aufgrund des dichten und gut ausgebauten Straßennetzes ist sowohl eine gute Erreichbarkeit wie auch eine komfortable und vergleichsweise günstige Parksituation gegeben. Eine hohe Anzahl an Parkständen im öffentlichen Straßenraum wie auch in den vorhandenen Parkhäusern gewährleistet ausreichend Kapazitäten zum Parken für die Nutzenden des ruhenden mIV.

Im Untersuchungsgebiet kann dabei aus einer Vielzahl von öffentlichen Parkhäusern der geeignete Standort zum Abstellen des Pkws gewählt werden. Die hohe Dichte an Parkhäusern führt zu einer hohen Abdeckung von verfügbaren Parkständen im Untersuchungsgebiet und gewährleistet kurze Zu- und Abgangswege. Die vorhandenen Parkhäuser weisen dabei sowohl an Werktagen (Mo-Fr) als auch am Samstag freie Kapazitäten auf. Lediglich im Teilraum Landgericht stehen den Nutzenden nur wenige Parkstände in Parkhäusern zur Verfügung.

Gemessen an der Gesamtanzahl der Parkstände in der Innenstadt beträgt der Anteil der öffentlichen Parkstände im Straßenraum ca. 20 %. Im Gegensatz zu den Parkhäusern sind die Parkstände im Straßenraum über den Tagesverlauf in allen Teilräumen, sowohl am Werktag (Mo-Fr) als auch am Samstag, weitestgehend ausgelastet.

Die öffentlichen Parkstände im Straßenraum werden überwiegend mittels Parkscheinautomaten bewirtschaftet und weisen im Gegensatz zu vergleichbaren Städten mit 0,70 €/h bis 1,30 €/h eine sehr günstige Bepreisung auf.

Die Analysen der Parkraumerhebung haben ergeben, dass die Parkereignisse mit einer Parkdauer unter vier Stunden im Straßenraum überwiegen, was auf eine verstärkte Fluktuation mit verbundenen Parksuchverkehren schließen lässt. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass in der Innenstadt von Bielefeld gegenwärtig sehr gute Voraussetzungen für eine Nutzung des mIV vorhanden sind. Sowohl die Bedingungen des fließenden als auch ruhenden Verkehrs bieten den Besuchenden und Bewohnenden Bielefelds geeignete Rahmenbedingungen, die Innenstadt schnell, bequem und kostengünstig zu erreichen.

3 Maßnahmenkonzept

Die Umwandlung der Innenstadt in eine „Emissionsfreie Innenstadt“ muss mit Maßnahmen einhergehen, die den motorisierten Individualverkehr als einen der maßgeblichen Verursacher von Lärm- und Abgasemissionen langfristig reduzieren (Push-Faktoren). Eine wichtige Voraussetzung für effektive Reduktionen des Kfz-Verkehrs besteht in der Schaffung attraktiver Alternativangebote (Pull-Faktoren). Mit der Erarbeitung des Nahverkehrsplans und Radverkehrskonzepts hat die Stadt Bielefeld dahingehend bereits erste wichtige Schritte eingeleitet. Um den Mobilitätswandel zu unterstützen ist es wichtig, die im Rahmen dieser Konzepte entwickelten Maßnahmen in den kommenden Jahren konsequent umzusetzen.

Im Rahmen des Konzepts „Emissionsfreie Innenstadt“ wurden weitergehende Maßnahmen entwickelt, die einerseits die Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds weiter unterstützen und zum anderen die Attraktivität einer Nutzung des privaten Pkw im Bereich der Innenstadt einschränken. Dies bedeutet zum einem, die aktuell vom fließenden und ruhenden mIV beanspruchten Flächen kritisch zu prüfen und gegebenenfalls zu begrenzen, zum anderen jedoch auch dafür zu sorgen, dass die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen auch zukünftig berücksichtigt werden.

3.1 Nutzergruppen und -bedürfnisse

Das Ziel einer „Emissionsfreien Innenstadt“ erfordert zielgruppenspezifische Maßnahmen, die Auswirkungen auf unterschiedliche Nutzergruppen aufweisen. Für das Untersuchungsgebiet wurden drei Nutzergruppen identifiziert, deren Bedürfnisse und Ansprüche an die in der Innenstadt vorhandene Verkehrsinfrastruktur differenziert zu betrachten sind. Die Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen und Schaffung von Perspektiven für diese Nutzergruppen ist ein wesentlicher Bestandteil des erarbeiteten Konzeptes „Emissionsfreie Innenstadt“:



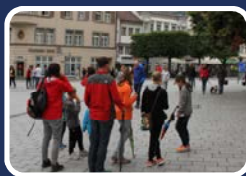
Handel

- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Sicherstellung von Ladezonen und Kundenparkplätzen
- Gewährleistung der Erreichbarkeit



BewohnerInnen

- Steigerung der Wohn- und Lebensqualität
- Steigerung des Sicherheitsgefühls
- Sicherstellung der Mobilität



BesucherInnen

- Gewährleistung attraktiven Parkens zu angemessener Bepreisung
- Innenstadt mit Aufenthaltsqualität
- Flexible Erreichbarkeit mit alternativen Verkehrsmitteln

Abbildung 18 Nutzergruppen der Innenstadt Bielefeld
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Handel

Eine Umgestaltung der Innenstadt sollte für den ortsansässigen Handel mit einer Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum verbunden sein, um diese auch zukünftig für Kunden und BesucherInnen attraktiv zu gestalten. Zugleich muss gewährleistet sein, dass potenzielle KundInnen die Innenstadt weiterhin komfortabel und sicher erreichen können. Für die Sicherstellung des Betriebs und auch der Weiterentwicklung des Handels müssen die ansässigen Firmen zuverlässig beliefert werden können. Dazu wird die flächendeckende Einführung von Lieferzonen empfohlen, durch die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden beim Be- und Entladen reduziert werden können. Für Kunden und BesucherInnen sollte ergänzend auch die Möglichkeit von Abholpunkten (z.B. Click&Collect) gegeben sein.

BewohnerInnen

Die Maßnahmen zur emissionsfreien Innenstadt müssen für die BewohnerInnen die Wohn- und Aufenthaltsqualität positiv beeinflussen, um den Wohnstandort Innenstadt zu attraktivieren und die Lebensqualität langfristig zu steigern. Die Maßnahmen müssen so ausgerichtet sein, dass sich das Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmenden im Straßenverkehr verbessert und im Sinne der Barrierefreiheit allen Altersgruppen gleichermaßen die selbstständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht wird.

BesucherInnen

Bielefeld ist als Oberzentrum für das Umland von regionaler Bedeutung. Eine zukünftige Umgestaltung der Innenstadt muss dem gerecht werden. BesucherInnen der Bielefelder Innenstadt müssen diese mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln komfortabel und sicher erreichen können. Die ausreichende Bereitstellung von Anlagen des ruhenden Verkehrs mit angemessener Bepreisung ist für BesucherInnen von wesentlicher Bedeutung. Zudem ist für BesucherInnen eine attraktive Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität ein zentraler Entscheidungsfaktor, diesen Ort aufzusuchen.

3.2 Handlungsfelder

Die langfristige und nachhaltige Reduktion von Emissionen in der Innenstadt kann nicht durch einzelne Maßnahmen erreicht werden, sondern erfordert ein Zusammenspiel aufeinander abgestimmter Push- und Pull-Faktoren sowie ein Maßnahmenbündel zahlreicher Einzelmaßnahmen, welche es schrittweise umzusetzen gilt. Zur Zielerreichung wurden drei wesentliche Handlungsfelder (siehe Abbildung 19) identifiziert: Restriktionen Kfz-Verkehr, Stärkung Umweltverbund und Mobilitätsmanagement.

Für jedes der drei identifizierten Handlungsfelder wurden konzeptionelle Maßnahmen entwickelt, die sich gegenseitig ergänzen und verstärken. Die konzeptionellen Maßnahmenvorschläge, die für das Konzept der „Emissionsfreien Innenstadt“ entwickelt wurden, werden im Hinblick auf eine bessere Übersichtlichkeit ergänzend in Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

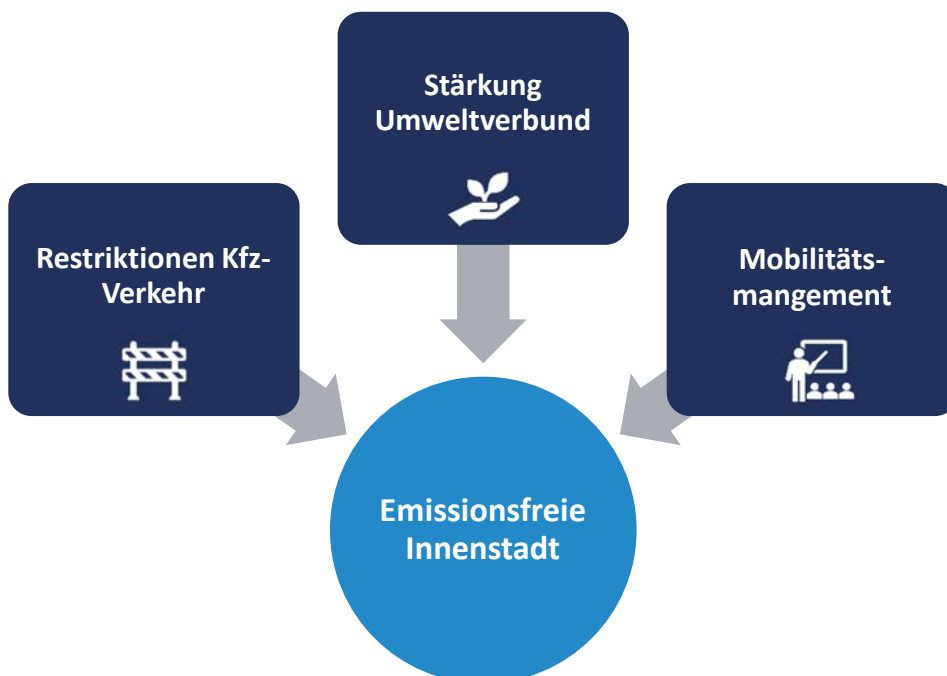


Abbildung 19 Handlungsfelder „Emissionsfreie Innenstadt“
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

3.2.1 Restriktionen Kfz-Verkehr

Der motorisierte Individualverkehr ist einer der Hauptverursacher der Emissionen. Das Vorhaben der Reduktion der Emissionen erfordert demzufolge vorwiegend Beeinträchtigungen des motorisierten Individualverkehrs. Heute ist die Bielefelder Innenstadt infolge der umliegenden Bundesstraßen hohen Verkehrsbelastungen ausgesetzt. Die ausreichend vorhandenen Parkstände sowie die günstigen Parkgebühren vereinfachen es BesucherInnen der Innenstadt den eigenen Pkw zu nutzen.

Um die Belange der Betroffenen vor Ort in das Konzept „Emissionsfreie Innenstadt“ einfließen zu lassen, fand im Januar 2021 ein Stakeholder-Workshop mit 24 Teilnehmenden statt. Im Rahmen dessen wurden mögliche Restriktionen für den Kfz-Verkehr erarbeitet. Gemeinsam mit den Teilnehmenden wurden nicht nur zahlreiche Vorschläge und Überlegungen diskutiert, sondern auch denkbare Stellen für eine Umsetzung etwaiger Maßnahmen im Innenstadtbereich definiert. In einem ersten Schritt wurden mit den Teilnehmenden die Bereiche in der Innenstadt identifiziert in denen die Belastungen durch den mIV als besonders stark und störend wahrgenommen werden und welche in Zukunft entlastet werden sollten. Als besonders störend werden demnach die Belastungen durch die Herforder Straße, den Obertorwall, den Niederwall, die Friedensstraße und die Ritterstraße empfunden. Insbesondere in diesen Bereichen sollten daher auch Maßnahmen zur Reduktion der negativen Auswirkungen des mIV umgesetzt werden.



Abbildung 20 Restriktionen Kfz-Verkehr: Versenkbare Poller; Umnutzung für den Radverkehr; Spielstraße
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Im Rahmen des Konzepts „Emissionsfreie Innenstadt“ wird derzeit bereits der Umbau des Jahnplatzes vorgenommen, der durch seine Neugestaltung zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung und somit auch der Emissionen beitragen soll. Im Hinblick auf das Ziel der Stadt, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split zu halbieren, sind jedoch weitere Maßnahmen erforderlich, die den mIV weiter einschränken und so dem Ziel einer emissionsfreien Innenstadt dienen. Zur Zielerreichung wurden verschiedene Maßnahmen identifiziert, die bei einer gemeinsamen Umsetzung den Erfolg des Projektes gewährleisten. In den nachfolgenden Kapiteln werden die unterschiedlichen Maßnahmen näher erläutert.

3.2.1.1 Reduktion Parkstände im öffentlichen Straßenraum

Die Reduktion der im öffentlichen Straßenraum vorhandenen Kfz-Parkstände stellt die übergeordnete Maßnahme für die Zielerreichung und weitere Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds dar. Die Förderung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität bedeutet dabei auch, dass die Verteilung der Flächen des öffentlichen Straßenraumes neu überdacht werden muss. Dies betrifft vor allem Flächen im öffentlichen Raum, die für den ruhenden Kfz-Verkehr vorgesehen sind. Diese Flächen induzieren Verkehr und beschränken die Möglichkeiten für eine attraktive Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und anderweitige Nutzungen.

Die durchgeführten Analysen haben gezeigt, dass im Innenstadtbereich der Stadt Bielefeld zahlreiche Parkhäuser vorhanden sind, die das Gebiet nahezu vollständig erschließen und im Tagesverlauf freie Kapazitäten aufweisen. Auf Grundlage der erhobenen Daten wurde daher geprüft, ob eine Verlagerung der im Straßenraum geparkten Fahrzeuge in die Parkhäuser möglich ist, sodass Verkehrsflächen für andere Verkehrsmittel gewonnen werden können. Einer Umnutzung der Parkstände des straßenbegleitenden Parkens muss eine detaillierte Prüfung der möglichen Straßenzüge vorausgehen. Eine konfliktfreie Reduzierung kann nur unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der jeweiligen angrenzenden Anliegenden geschehen. Parkstände für Mobilitätseingeschränkte müssen erhalten bleiben und auch die Erreichbarkeit von Arztpraxen, Apotheken etc. muss weiterhin gewährleistet sein.

Zur Verdeutlichung der freien Parkhauskapazitäten wurde mithilfe eines rechnerischen Ansatzes eine mögliche Verlagerung der auf Parkständen im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrzeuge in die vorhandenen Parkhäuser aufgezeigt. Dabei wurde zwischen den einzelnen Teilräumen und nach den verschiedenen Erhebungszeiten differenziert. Als Rahmenbedingung wurde berücksichtigt, dass die Parkhäuser keine Auslastung über 80 % aufweisen, sodass noch Kapazitätsreserven für Aufkommensspitzen vorhanden sind. Abbildung 21 und Abbildung 22 zeigen, wie stark die Kapazität der Parkstände im öffentlichen Straßenraum nach der rechnerischen Verlagerung in Parkhäuser ausgelastet ist. In den Grafiken ist erkennbar, dass gemäß dieser Berechnung im Bahnhofsviertel alle auf öffentlichen Parkständen geparkten Fahrzeuge, unter Ausnutzung der freien Kapazitätsreserven der umliegenden Parkhäuser, zu jeder Tageszeit sowohl am Werktag (Mo-Fr) als auch samstags in die Parkhäuser verlagert werden könnten. Demnach wäre es möglich, die im öffentlichen Straßenraum vorhandenen Parkstände deutlich zu reduzieren, sodass rechnerisch bis zu ca. 160 Parkstände im Bahnhofsviertel entfallen könnten, die wiederum anderen Verkehrsträgern oder Nutzungen zugewiesen werden könnten.

Ebenso wie im Teilraum Bahnhofsviertel sind in der Altstadt am Samstag ausreichend freie Kapazitäten in den Parkhäusern vorhanden, um den ruhenden Verkehr aus dem öffentlichen Straßenraum vollständig aufzunehmen. Demgegenüber stehen jedoch den Parksuchenden werktags insbesondere vormittags nicht genügend Kapazitäten in den Parkhäusern zur Verfügung, sodass rechnerisch noch ca. 35 % der öffentlichen Parkstände (170 Parkstände, siehe Tabelle 5) belegt werden müssen. Bei einer mögli-

chen Reduktion der vorhandenen Parkstände ist zudem zu berücksichtigen, dass von den ca. 480 erhobenen Parkständen etwa 140 Parkstände für BewohnerInnen vorgesehen sind, die im Hinblick auf eine Sicherstellung der Mobilität der Bevölkerung auch weiterhin bereitgestellt werden sollten. Wie bereits erwähnt, sollten zudem bestimmte Bereiche und Nutzungen in der Altstadt weiterhin durch Straßenparken erreichbar bleiben, sodass in diesem Teilraum maximal 30 % der vorhandenen Parkstände entfallen sollten. Hierdurch würden ca. 330 Parkstände im öffentlichen Straßenraum verbleiben, von denen ungefähr die Hälfte für Bewohnerparken vorgesehen sind.

Ein ähnliches Bild ergibt sich nach dieser Betrachtung im Teilraum Kesselbrink. Werktags werden vormittags zwischen 10 und 12 Uhr zusätzlich zu den vorhandenen Parkhäusern noch ca. 85 % der öffentlichen Parkstände benötigt. Und auch am Nachmittag werden sowohl werktags als auch am Samstag weiterhin ca. 15 % der öffentlichen Parkstände benötigt. Eine umfangreiche Reduktion der vorhandenen Parkraumkapazitäten im öffentlichen Straßenraum wird daher zunächst nicht empfohlen. Stattdessen können kleinräumige Maßnahmen in geringem Umfang vorgesehen werden.

Auch für den Teilraum Landgericht können nur wenige Verlagerungen in die Parkhäuser (siehe Tabelle 5 und Tabelle 6) vorgenommen werden, was im Gegensatz zu den übrigen Teilräumen in erster Linie auf die geringe Anzahl von Parkständen in Parkhäusern zurückzuführen ist. An den Werktagen (Mo-Fr) ist eine große Anzahl der vorhandenen Parkstände in den Parkhäusern belegt. Allerdings stehen im Teilraum Landgericht ca. 800 Parkstände im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung, die in den betrachteten Zeiträumen nicht vollständig belegt sind. Demzufolge sind Überkapazitäten vorhanden, sodass auch in diesem Teilraum unter Beachtung der genannten Kriterien ebenfalls ca. 20 % der Parkstände entfallen könnten. Dabei sollte jedoch berücksichtigt werden, dass auch weiterhin ausreichende Parkraumkapazitäten für BewohnerInnen zur Verfügung stehen.

Werktag (Mo-Fr)	4-6 Uhr	10-12 Uhr	16-18 Uhr	20-22 Uhr
Belegte Parkstände	Vor Verlagerung/ Nach Verlagerung	Vor Verlagerung/ Nach Verlagerung	Vor Verlagerung/ Nach Verlagerung	Vor Verlagerung/ Nach Verlagerung
Bahnhofsviertel	80/--	190/--	200/--	170/--
Altstadt	380/--	510/170	450/--	420/--
Kesselbrink	200/--	270/270	280/40	240/--
Landgericht	550/10	510/500	580/570	630/470
Summe	1.210/10	1.480/940	1.510/610	1.460/470

Tabelle 5 Anzahl belegte Parkstände vor und nach der Verlagerung in Parkhäuser – Werktag (Mo-Fr)
 (Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Samstag	4-6 Uhr	10-12 Uhr	16-18 Uhr	20-22 Uhr
Belegte Parkstände	Vor Verlagerung/ Nach Verlagerung	Vor Verlagerung/ Nach Verlagerung	Vor Verlagerung/ Nach Verlagerung	Vor Verlagerung/ Nach Verlagerung
Bahnhofsviertel	110/--	200/--	220/--	200/--
Altstadt	300/--	465/--	460/--	460/--
Kesselbrink	180/--	330/40	330/--	290/--
Landgericht	550/10	570/240	470/110	620/270
Summe	1.140/10	5.765/280	1.480/110	1.570/270

Tabelle 6 Anzahl belegte Parkstände vor und nach der Verlagerung in Parkhäuser – Samstag
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Verbleibende Auslastung Straßenraum- Werktag (Mo-Fr)

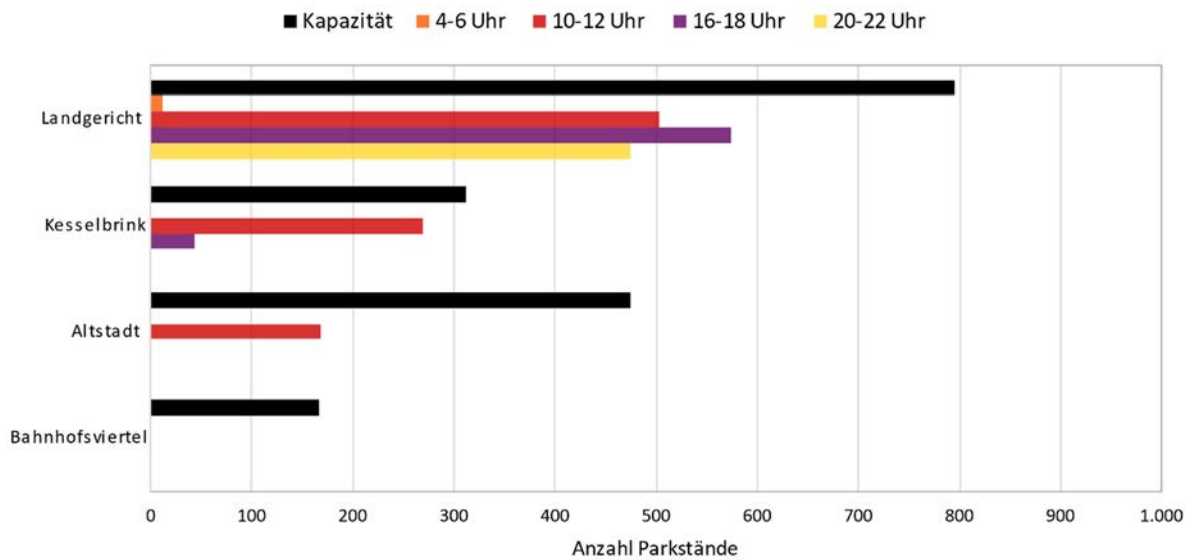


Abbildung 21 Verbleibende Auslastung Parkstände Straßenraum – Werktag (Mo-Fr)
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Verbleibende Auslastung Straßenraum - Samstag

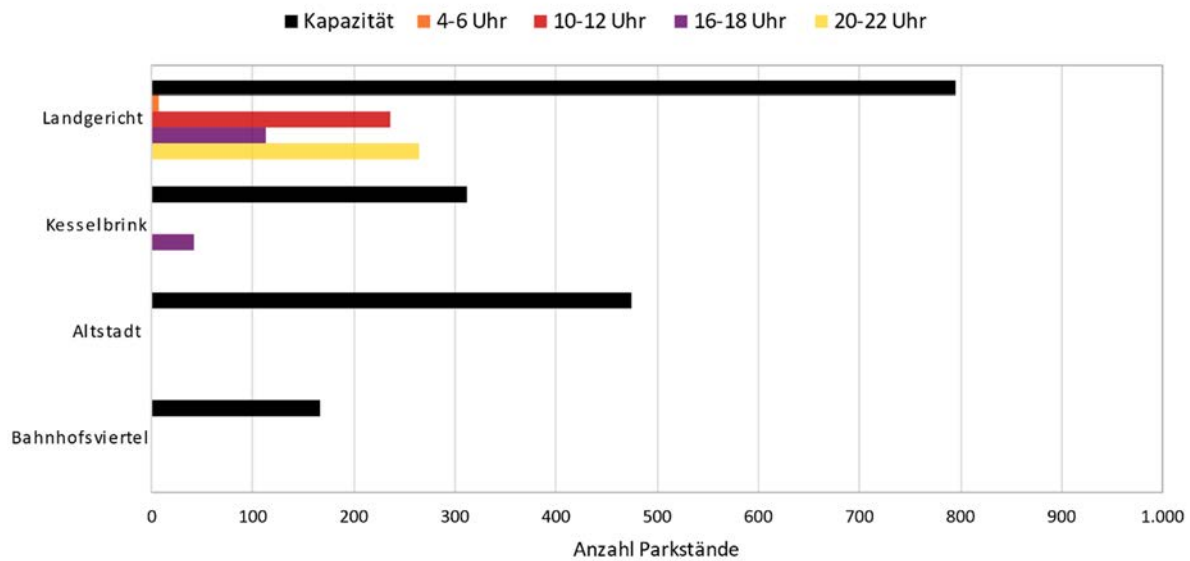


Abbildung 22 Verbleibende Auslastung Parkstände Straßenraum – Samstag
 (Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Der rechnerische Ansatz hat gezeigt, dass eine konsequente Verlagerung der parkenden Fahrzeuge aus dem öffentlichen Straßenraum in die Parkhäuser zum größten Teil möglich ist. Unter der Berücksichtigung der Sicherstellung des erhobenen Parkraumbedarfs, sowohl werktags (Mo-Fr) als auch samstags, könnten so mehrere hundert Fahrzeuge aus dem öffentlichen Straßenraum in vorhandene Parkhäuser verlagert und Parksuchverkehre reduziert werden. Die hierdurch freiwerdenden Flächen des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum stünden dann wiederum anderen Verkehrsträgern (z.B. Fuß- und Radverkehr) und Nutzungen (z.B. Außengastronomie, Pocket Parks) zur Verfügung.

In den Teilräumen des Untersuchungsgebiets liegen unterschiedliche Ausgangslagen und Rahmenbedingungen vor, die es zu berücksichtigen gilt: Während die in den Teilräumen Bahnhofsviertel und Altstadt vorhandenen Parkhäuser weitere Fahrzeuge aufnehmen können und empfohlen wird, die Anzahl der Parkstände im öffentlichen Raum zu reduzieren, erreichen die Parkhäuser im Teilraum Kesselbrink bereits jetzt ihre Kapazitätsgrenzen, sodass insbesondere in den Vormittagsstunden ein erheblicher Parkdruck besteht. Aus diesem Grund sollten in diesem Teilraum nur in geringen Maße Parkstände entfernt werden. Auch im Teilraum Landgericht weisen die Parkhäuser kaum Kapazitätsreserven für eine Aufnahme zusätzlicher Fahrzeuge auf. Auf Basis der Analysen zur Parkraumauslastung ist hier jedoch nach derzeitigem Stand ein Überangebot an Parkständen im öffentlichen Straßenraum vorhanden, sodass auch hier Parkstände entfallen könnten.

In Abbildung 24 ist dargestellt in welchen Straßenzügen eine Reduzierung des Angebotes von Parkständen im öffentlichen Straßenraum empfohlen wird. Grundsätzlich wird bei der Einschränkung des

ruhenden Verkehrs eine stufenweise Reduktion empfohlen, sodass Parkstände in verschiedenen Teilabschnitten zeitlich versetzt, aber sukzessive reduziert werden. So können die Einzelmaßnahmen besser aufeinander abgestimmt und deren Auswirkungen eingeschätzt werden. Für die stufenweise Umsetzung der Maßnahme wurde eine Einteilung nach den in Tabelle 7 aufgeführten Kriterien vorgenommen.

Umsetzungsstufe	Kriterien
Stufe 1	Zentrale Bereiche (Fußgängerzone), in denen auch freie Kapazitäten in den umliegenden Parkhäusern bestehen
Stufe 2	Weitere an die Fußgängerzone angrenzende Bereiche sowie in Straßenzügen mit Radrouten des RVK
Stufe 3	Ergänzende Bereiche am Rand des Untersuchungsgebiets

Tabelle 7 Kriterien der Umsetzungsstufen zur Parkraumreduzierung
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

In der ersten Umsetzungsstufe wird demnach eine Reduktion der Parkstände im Bereich des Bahnhofsviertels sowie im nördlichen Teil der Altstadt empfohlen, da in den zahlreichen umliegenden Parkhäusern Kapazitätsreserven vorhanden sind, um zusätzliche Fahrzeuge mit aufnehmen zu können (vgl. Abbildung 23 bzw. vorangegangene Analysen). Gleichzeitig können in diesen Bereichen die größten Effekte im Hinblick auf eine Steigerung der Aufenthaltsqualität rund um die Fußgängerzone erreicht werden. Von der Reduktion der Parkstände wären demnach im Bereich des Bahnhofsviertels die Straßenzüge der Friedensstraße, Mercatorstraße, Zimmerstraße, Feilenstraße und Herbert-Hinnendahlstraße betroffen. In der Altstadt wären demnach vor allem Parkstände im Bereich der Ritterstraße/Renteistraße und des Altstädter Kirchplatzes betroffen. Durch eine Kombination mit weiteren Maßnahmen (Bsp. Umgestaltung des Straßenraums) besteht die Möglichkeit den Bereich städtebaulich aufzuwerten und die Verbindung der Altstadt zum Bahnhofsviertel für zu Fuß Gehende und Radfahrende attraktiver zu gestalten.

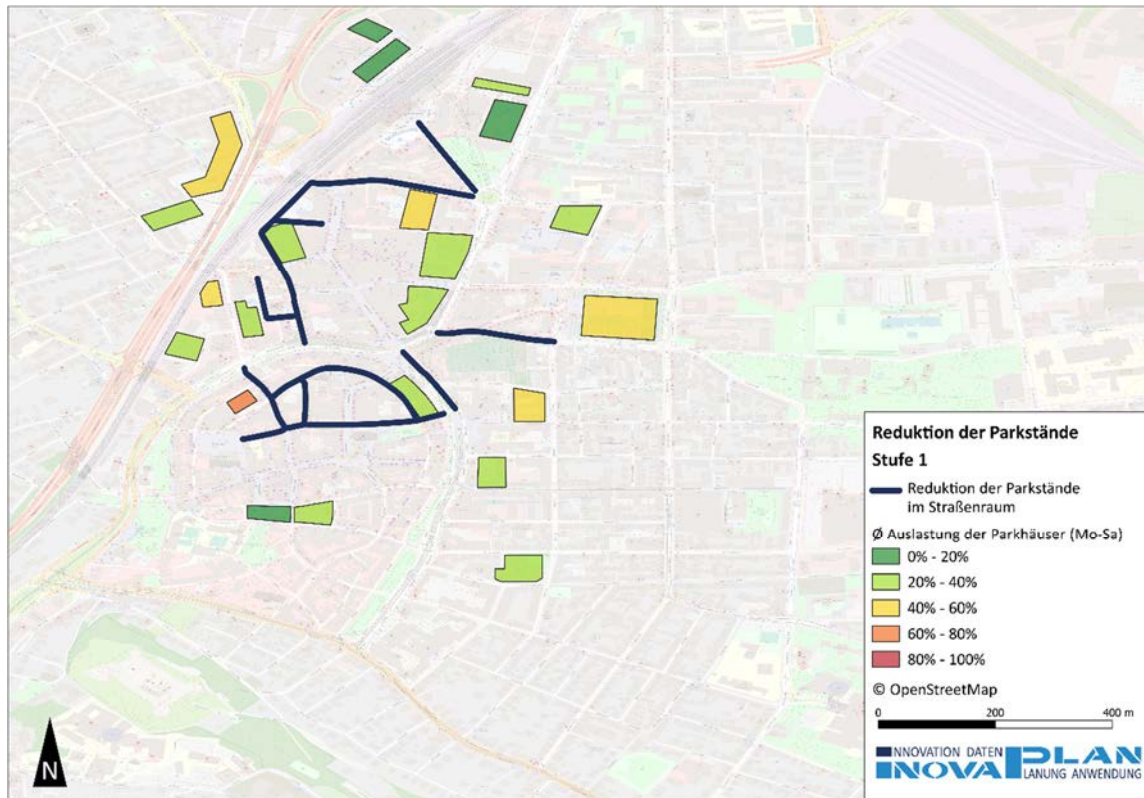


Abbildung 23 Parkraumreduzierung Stufe 1 und Auslastung der Parkhäuser
(Quelle: eigene Darstellung, INOVAPLAN)

Um die Maßnahmenwirkung weiter zu verstärken ist im Hinblick auf die Zielerreichung der Mobilitätsstrategie in den weiteren Umsetzungsphasen die Reduktion weiterer Parkstände in Straßenzügen vorgesehen, die räumlich weiter entfernt zum Zentrum (Fußgängerzone/Jahnplatz) liegen. Dies betrifft vor allem Parkstände in den Teilräumen Landgericht und Kesselbrink. In der zweiten Umsetzungsstufe sind weitere an die Fußgängerzone angrenzende Bereiche sowie Straßenzüge vorgesehen, in denen Radrouten des RVK vorgesehen sind (Bsp. Neustädter Straße) in denen durch einen Entfall der Kfz-Parkstände eine konsequente Förderung des Radverkehrs erreicht werden kann. Die dritte Umsetzungsstufe betrachtet Bereiche, die am Rand des Untersuchungsgebiets liegen. Es kann jedoch angesichts der zum jetzigen Zeitpunkt nur begrenzt vorhandenen Kapazitätsreserven in den Parkhäusern eine vollständige Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Parkhäuser nicht sichergestellt werden, was sich aber infolge des angestrebten Mobilitätswandels verändern kann. Allerdings können auch nur durch entsprechende Einschränkungen für den Kfz-Verkehr die Ziele der Mobilitätsstrategie erreicht werden. Eine Gesamtübersicht über die stufenweise Reduktion des Parkraums im öffentlichen Straßenraum ist in Abbildung 24 dargestellt.

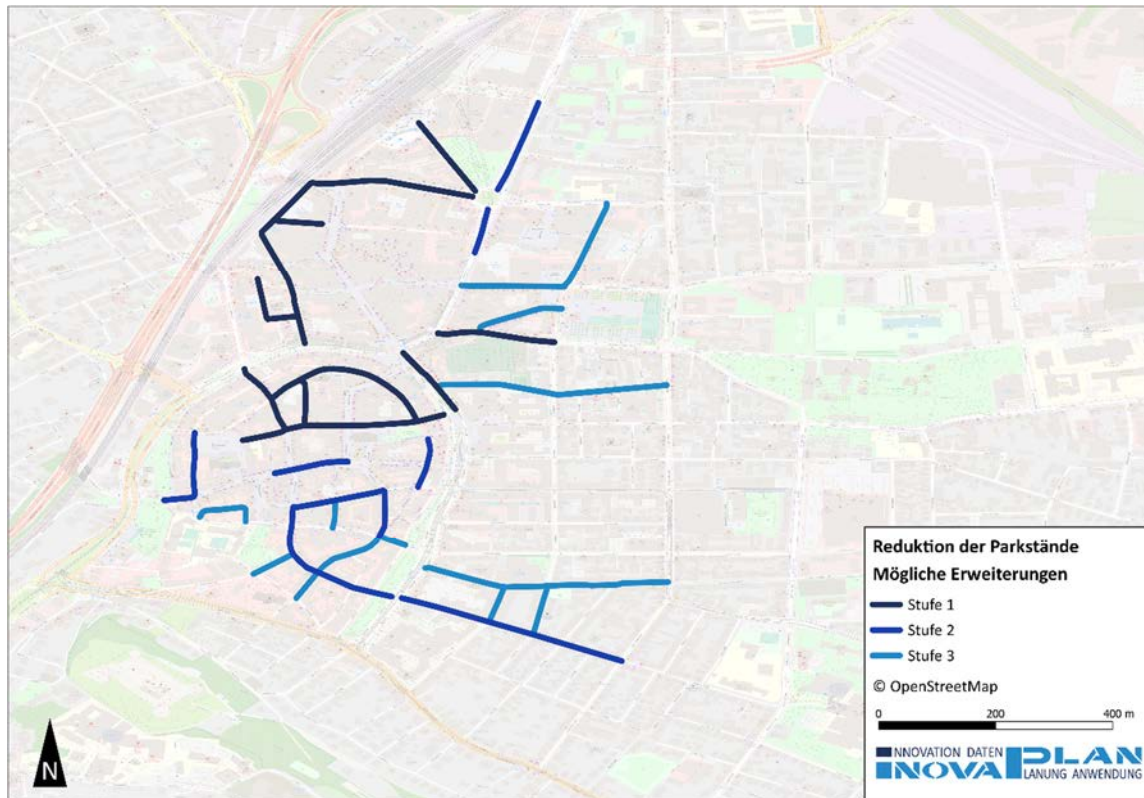


Abbildung 24 Stufenweise Parkraumreduzierung in der Innenstadt
 (Quelle: eigene Darstellung INOVAPLAN)

Bei einer Neuordnung der Parkstände bzw. Flächen im öffentlichen Raum ist darauf zu achten, dass die in Abschnitt 3.1 beschriebenen Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen zu berücksichtigen sind. So müssen die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen gewahrt, eine ausreichende Anzahl Parkstände für BewohnerInnen bereitgestellt, sowie spezielle Lieferzonen für den örtlichen Einzelhandel und die Gastronomie im Einzelfall geprüft werden. Lieferzonen sollten mit Piktogrammen auf der Straßenfläche (bzw. Parkstand) sowie durch entsprechende Beschilderung kenntlich gemacht werden. Die Begrenzung auf Lieferzeiten ist an den örtlichen Bedarf anzupassen und muss demzufolge im Vorfeld mit dem örtlichen Einzelhandel abgestimmt werden. Die Einrichtung sollte an Stellen erfolgen, an denen einerseits ein hohes Aufkommen an Lieferverkehr zu erwarten ist und an denen andererseits ohne die Einrichtung entsprechender Lieferzonen angesichts fehlender legaler Parkmöglichkeiten mit negativen Auswirkungen auf die übrigen Verkehrsteilnehmenden gerechnet werden muss. Die Einrichtung der Lieferzonen muss dabei in enger Abstimmung mit den ansässigen Geschäftsleuten erfolgen, im Einzelfall diskutiert und an die bestehenden Entwicklungen regelmäßig angepasst werden².

² Siehe „Städtischer Liefer- und Ladeverkehr, Analyse der kommunalen Praktiken zur Entwicklung eines Instrumentarium für die StVO, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V151, 2007



Abbildung 25 Markierung und Kennzeichnung von Lieferzonen
(Quelle: INOVAPLAN, StVO)

3.2.1.2 Zukünftige Parkraumbewirtschaftung

Soll eine Reduktion von Fahrzeugen aus dem öffentlichen Straßenraum und eine Verlagerung in die vorhandenen Parkhäuser gelingen, ist ein Zusammenspiel unterschiedlicher Maßnahmen erforderlich. So müssen zum einen die Parkflächen im öffentlichen Straßenraum begrenzt werden (Push-Faktor) und zum anderen die Attraktivität der Parkhäuser sowie des Umweltverbunds erhöht (Pull-Faktor) werden.

Eine Steigerung der Attraktivität der Parkhäuser kann beispielsweise erreicht werden, indem sich die Bepreisung und die Angebote des Parkhausparkens vom dem des öffentlichen Parkens unterscheiden. Die Bepreisung des Parkens im öffentlichen Straßenraum ist in Bielefeld im Vergleich zu anderen Städten als günstig zu beurteilen und bedarf zudem einer kontinuierlichen Kontrolle durch das städtische Ordnungsamt. Eine Auswertung der Parkgebühren in Städten mit einem hohen Anteil des Umweltverbundes am Modal Split zeigt, dass der in Bielefeld beginnende Preis von ca. 1 €/h als eher niedrig zu bewerten ist. So werden im Innenstadtbereich in Freiburg von 3,20 €/h, in Karlsruhe Gebühren beginnend von 4 €/h, und in Amsterdam sogar von 5-7 €/h erhoben. Auch der Vergleich mit weiteren Städten in Nordrhein-Westfalen bestätigt die günstigen Gebühren. So werden in Köln im Durchschnitt 4 €/h, in Düsseldorf 2,90 €/h und in Essen 2 €/h für das Parken im öffentlichen Straßenraum erhoben.

Ein Vorschlag für die Anpassung der Parkgebühren mit dem Ziel, den mIV im Innenstadtbereich (Bewirtschaftungszonen E, C, Z, B, F) zu reduzieren ist in Tabelle 8 dargestellt. Dabei wird zwischen einer moderaten und radikalen Anpassung der Gebührenstruktur unterschieden. Analog zur Reduktion der Parkstände im öffentlichen Straßenraum ist auch hier eine stufenweise Anhebung der Parkgebühren vorzusehen, um einen Gewöhnungseffekt und langfristig eine Veränderung hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens zu erreichen. Entsprechende Maßnahmen sind vor allem in Bereichen sinnvoll, in denen eine Reduktion der Parkstände auf Grund der strukturellen Rahmenbedingungen nicht möglich ist. Durch eine Verschiebung des Preisgefüges kann so dennoch mit zu einer Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens beigetragen werden. Ergänzend zu den finanziellen Anpassungen kann

auch eine zeitliche Begrenzung der Parkdauer vorgegeben werden. Dadurch kann beispielsweise verhindert werden, dass der vorhandene Parkraum durch Langzeit-Parkende belegt wird. Die Einrichtung von Zonen mit einer Begrenzung der Höchstparkdauer sollte in Abhängigkeit der Lage zum Zentrum und der angrenzenden Nutzung geschehen.

Parkdauer	Bestand	Moderate Anpassung	Radikale Anpassung
15 Minuten	--	0,50 €	1 €
30 Minuten	0,65 €	1 €	2 €
1 Stunde	1,30 €	2,50 €	4 €
Je weitere Stunde	1,30 €	2,50 €	4 €
Höchstparkdauer	45 min–3 h	30 min – 2 h	15 min – 2 h
Tagestarif	--	12 €	18 €

Tabelle 8 Anpassung Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum
 (Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Eine Verteuerung des Parkens im öffentlichen Straßenraum bei vergleichsweise günstigeren Tarifen in den Parkhäusern führt zu einer verstärkten Nutzung der Parkhäuser sowie der Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Um die Wirkung dieser Maßnahme validieren zu können, muss die Einführung der neuen Kostenstruktur von den Kontrollorganen der Stadt begleitet werden. In Abstimmung mit den Betreibenden der Parkhäuser können zeitgleich attraktive Angebote für NutzerInnen (z.B. Handyparken, Parken mit Kennzeichnerfassung, günstiges Parken für E-Mobilität) geschaffen werden, die das Parken komfortabel und unkompliziert gestalten. Ein konsequent umgesetztes digitales Parkleitsystem schafft zudem für die NutzerInnen Planungssicherheit und minimiert die Parksuchverkehre in der Innenstadt. Bei der Einführung eines Parkleitsystem beruhend auf sensorgestütztem Parken ist zu prüfen, ob eine Umstellung für die Innenstadt wirtschaftlich zu betreiben ist. Die Einführung eines solchen Systems ist mit erheblichen Aufwand verbunden. Zum einen müssen alle Parkstände mit Sensoren ausgestattet werden, zum anderen sind Lösungen zu erarbeiten, wie die erfassten Daten verarbeitet und den Nutzenden zur Verfügung gestellt werden können. Es sind Verknüpfungen zum bestehenden Parkleitsystem zu schaffen, so dass eine umfassende Auskunft aller zur Verfügung stehen Parkstände möglich ist.

Bei der Umsetzung des entwickelten Bewirtschaftungskonzepts sollte darauf geachtet werden, dass die angrenzenden Stadtteile nicht durch verstärkte Park-Ausweichverkehre belastet werden. Aus diesem Grund ist eine zonale Bepreisung für das gesamte Stadtgebiet und eine abgestufte Umsetzung der Maßnahmen auch in den an die Innenstadt angrenzenden Bereichen als sinnvoll anzusehen. Entsprechende Maßnahmen hierzu werden derzeit im Rahmen eines gesamtstädtischen mIV-Konzepts erarbeitet.



Abbildung 26 Beispiele Parkraummanagement
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Bewohnerparken

Der in der Innenstadt zur Verfügung stehende öffentliche Raum ist knapp bemessen und muss als wertvolles Gut eingestuft werden. Bei einer Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt sind aus diesem Grunde auch das Bewohnerparken und seine derzeitigen Regelungen zu überprüfen. Die aktuelle Gebührensatzung zum Bewohnerparken ist in der GebOst geregelt und ist derzeit in ihrer Höhe begrenzt. In der beschlossenen Änderung der StVG (Straßenverkehrsgesetz) heißt es in § 6a Absatz 5a Satz 3:

„Für das Ausstellen von Parkausweisen für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel können die nach Landesrecht zuständigen Behörden Gebühren erheben. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. In den Gebührenordnungen können auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden. In den Gebührenordnungen kann auch ein Höchstsatz festgelegt werden. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden.“

Mit dieser Gesetzesänderung können nach erfolgtem Beschluss der Landesregierung Kommunen die Bepreisung des Bewohnerparkens neu regeln. Ein Vergleich mit europäischen Städten (siehe Tabelle 9) zeigt, dass die Bepreisung von Bewohnerparkplätzen in vielen Regionen deutlich kostenintensiver gestaltet ist.

	Wien	Marseille	Zürich	Amsterdam	Stockholm
Gebühren p.a.	90-120€	160 €	290 €	535 €	827 €

Tabelle 9 Kosten für Bewohnerparken im europäischen Vergleich
(Quelle: difu 2020: Bewohnerparken in den Städten – wie teuer darf es sein?)

Eine Anpassung der Gebühren für das Bewohnerparken ist unter der Prämisse der Zielerreichung einer emissionsfreien Innenstadt sowie der Reduzierung des mIV-Anteils am Modal Split notwendig. Die jetzige Gebührenordnung regelt lediglich den Verwaltungsaufwand, nimmt jedoch nicht Bezug zu den entstehenden Aufwänden wie Herstellung, Reinigung und Winterdienst der Parkstände. Die Diskussion über die Höhe eines angemessenen Entgeltes des Bewohnerparkens wird in der Öffentlichkeit und Fachpresse schon geführt und es wurden unterschiedliche Ansätze vorgestellt wie z.B.:

- 200 €/Jahr → angelehnt an die Herstellungs- und Wartungskosten für Parkstände
- 365 €/Jahr → 1 €/Tag, angelehnt an ein 365-Euro-Jahresticket für den ÖV

Die Gebühren des Einwohnerparkens sollten zudem in Einklang mit den Parkraumbewirtschaftungs-zonen stehen, so können räumlich gestaffelte Gebührensätze erhoben werden. Des Weiteren ist eine moderate und stufenweise Einführung vorzunehmen, damit die Bewohnerschaft sich in ihrem Mobilitätsverhalten anpassen kann. Die Einführung neuer Gebührensätze ist kommunikativ zu begleiten. Dabei erhöht eine Verpflichtung der Stadt zur zweckgebundenen Verwendung der Einnahmen bspw. zur Förderung des Umweltverbundes die Akzeptanz in der Bevölkerung.

3.2.1.3 Maßnahmen fließender Kfz-Verkehr

Die in den vorangegangenen Abschnitten dargestellten Vorhaben das Parken im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren sowie die Bepreisung des ruhenden Verkehrs anzupassen – tragen bereits zu einer Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens und somit zu einer Reduzierung der Emissionen bei. Für eine gesamthafte Reduktion des Kfz-Verkehrs sind jedoch weitere bzw. ergänzende Maßnahmen erforderlich, die die Attraktivität einer Nutzung des privaten Pkw im Innenstadtbereich und die Dominanz des Kfz-Verkehrs im öffentlichen Straßenraum weiter reduzieren.

Zu den möglichen weiteren Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr negativ beeinflussen und eine Nutzung erschweren können, zählen die Einrichtung von Durchfahrtsverboten oder Einbahnstraßenregelungen (Verhinderung von Durchgangsverkehr), die Reduzierung von Fahrstreifen oder auch Geschwindigkeitsanpassungen für den mIV. Diese Maßnahmen haben direkte Auswirkungen auf die Reisezeit und vermindern die Attraktivität des Verkehrsmittels erheblich.

Reduktion zulässige Höchstgeschwindigkeit

In der Bielefelder Innenstadt ist bereits heute in zahlreichen Bereichen im untergeordneten Straßennetz eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorgesehen. Insbesondere in den Bereichen des Landgerichts und der Altstadt sind bereits heute Tempo 30 – Zonen ausgeschildert. Eine weitere Verkehrsberuhigung kann insbesondere in der Altstadt und im Bahnhofsviertel durch die flächendeckende Umsetzung bzw. Erweiterung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Tempo 20 erreicht werden. In einzelnen Bereichen ist eine entsprechende Restriktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bereits umgesetzt (Bsp. nördl. Bahnhofstraße, Herbert-Hinnendahl-Straße).

Um die verkehrsberuhigende Wirkung im untergeordneten Netz zu unterstützen, sollte zudem auch eine stufenweise Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im übergeordneten Straßennetz geprüft werden. Dies betrifft insbesondere den Oberntorwall, den Niederwall, die Feilenstraße, die Friedrich-Verleger-Straße und die Herforder Straße (siehe Abbildung 27). In diesen zentralen Bereichen innerhalb des Zentrums kann durch eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h eine angemessene Geschwindigkeit vorgegeben werden, die das Sicherheitsgefühl von RadfahrerInnen und FußgängerInnen verstärkt und die Reisezeit des Durchgangsverkehres erheblich verlängert. Die Geschwindigkeitsreduktion an Hauptverkehrsstraßen hat direkten Einfluss auf Lärm- und Schadstoffemissionen, die aufgrund der reduzierten Fahrgeschwindigkeit erheblich gesenkt werden können und ist somit ein adäquates Mittel zur Erreichung der emissionsfreien Innenstadt. Die Ausweisung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen ist laut §45 der StVo zulässig, wenn die Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen geschützt oder auch die geordnete städtische Entwicklung gefördert werden soll. Das Umweltbundesamt hat in einer Untersuchung zu den „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ die rechtlichen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten zur Einführung zusammengestellt³. Die Umsetzung, der Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sollte aufgrund der aktuellen Gesetzeslage stufenweise geschehen und ist für die einzelnen geplanten Abschnitte jeweils zu prüfen. Bereits aktuell plant die Stadt Bielefeld im Rahmen eines Verkehrsversuches die Umsetzung einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bereich der August- Bebel-Straße für Mai 2021. Die bei diesem Versuch gewonnenen Erkenntnisse können für die Ausweitung dieser Maßnahme in den weiteren Stufen verwendet werden.

³ Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen; Umweltbundesamt, Fachgebiet 3.1 Umwelt und Verkehr (2016)

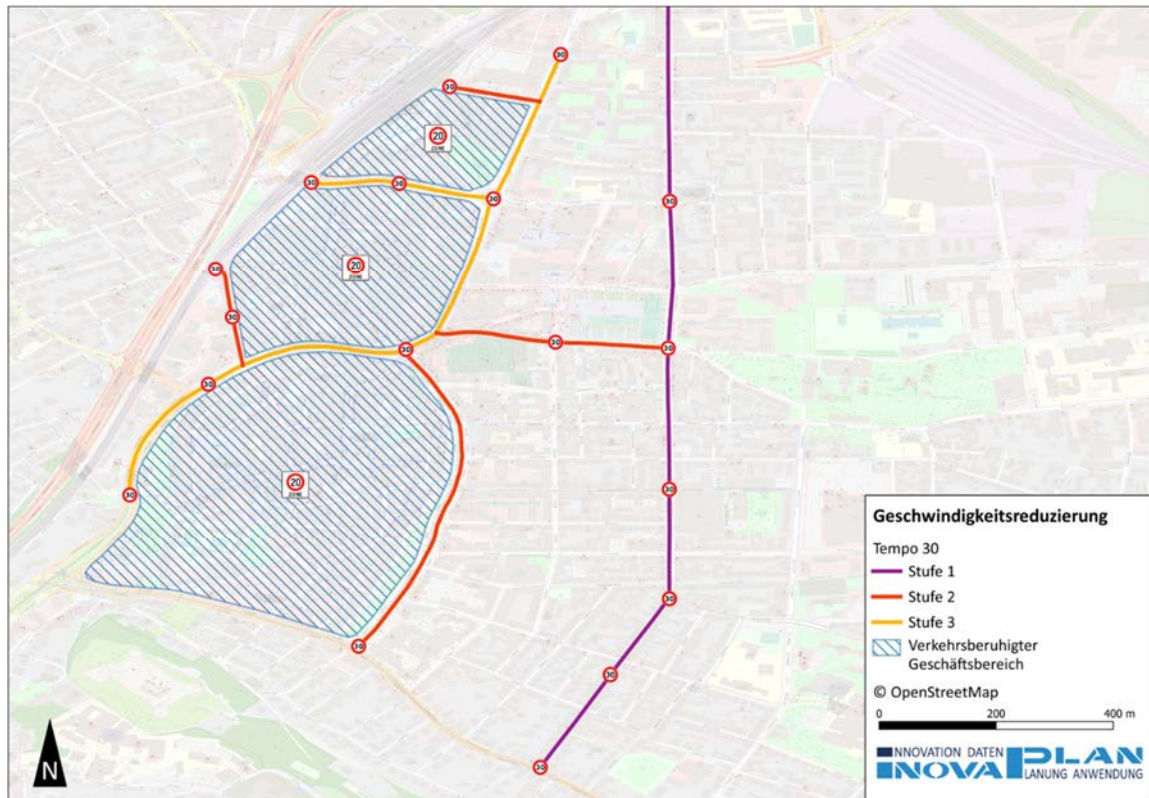


Abbildung 27 Reduktion zulässige Höchstgeschwindigkeit
(Quelle: eigene Darstellung, INOVAPLAN)

Fahrstreifenreduzierung

Um die bestehende Trennwirkung in der Innenstadt, die durch Straßen mit mehreren Fahrstreifen je Fahrtrichtung (u.a. Herforder Straße, Oberntorwall) hervorgerufen wird, zu reduzieren sollte zudem eine Fahrstreifenreduktion auf Strecken des übergeordneten Straßennetzes geprüft werden. Neben einer Reduktion der Verkehrsmengen und Emissionen im Bereich der Innen-/Altstadt soll auch eine bessere Querbarkeit der Straßenzüge für den Fuß- und Radverkehr erreicht werden, sodass sich eine bessere Verbindung zwischen der Altstadt und der Fußgängerzone im Bahnhofsviertel sowie dem Bahnhof selbst ergibt. Die Strecken, für die eine Reduzierung der vorhandenen Fahrstreifen in Frage kommt, sind in Abbildung 28 dargestellt. Durch die Maßnahmen wird eine Neuordnung des Straßenraums ermöglicht, die sich im Bereich des Jahnplatzes bereits in der Umsetzung befindet. Die frei gewordenen Verkehrsflächen können den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zugeschlagen werden, um diese weiter zu stärken und die Aufenthaltsqualität in den betroffenen Bereichen deutlich zu erhöhen.

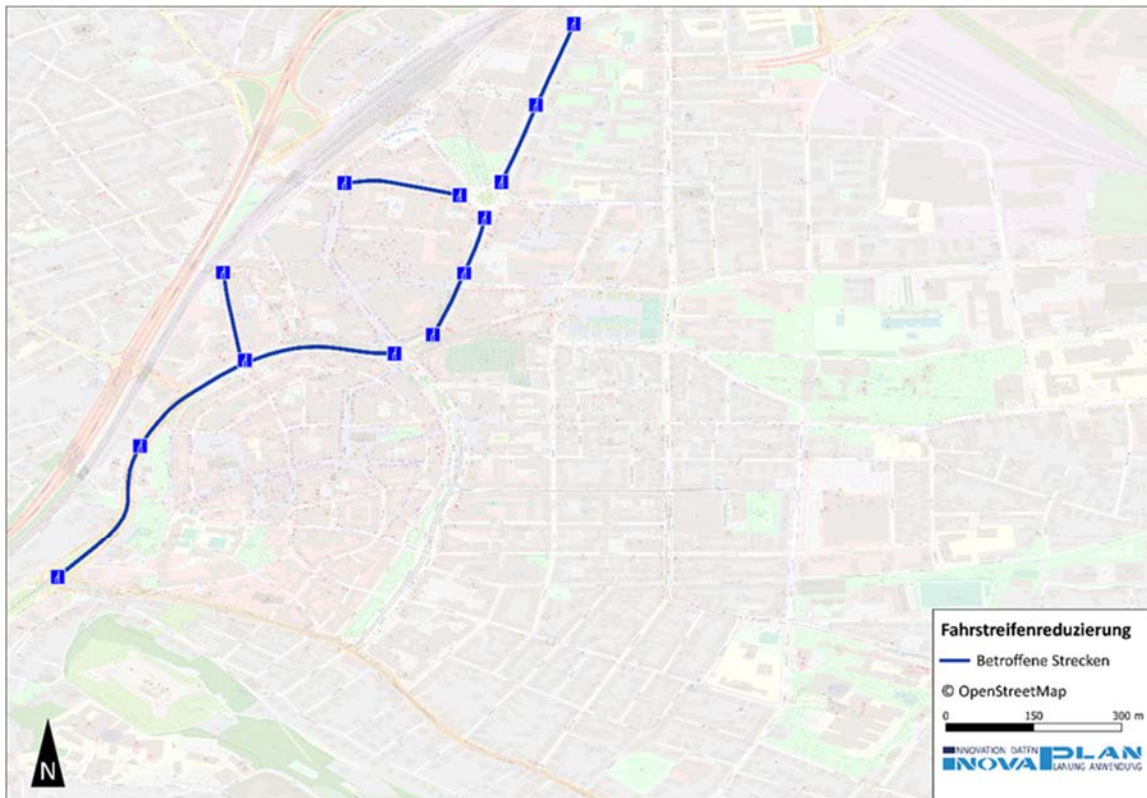


Abbildung 28 Fahrstreifenreduktion
(Quelle: eigene Darstellung, INOVAPLAN)

Durchfahrtsverbote

Eine effektive Reduktion des Verkehrsaufkommens sowie daraus hervorgerufener Trennwirkungen kann durch die Einrichtung von Durchfahrtsverboten erreicht werden. In Abbildung 29 sind die Bereiche dargestellt, in denen eine solche Maßnahme ergriffen werden sollte. Durch die Umsetzung eines Durchfahrtsverbots in der Friedensstraße soll vor allem eine Stärkung der Achse Bahnhof-Altstadt erreicht und die Fußgängerzone gestärkt werden. Das vorgesehene Durchfahrtsverbot in der Friedensstraße ist im weiteren Planungsverlauf mit den aktuellen Planungen der Stadt zur Verkehrsberuhigung abzustimmen (z.B. Emil-Groß-Platz), so dass die Anfahrt der Parkhäuser in diesem Bereich auch weiterhin gewährleistet ist, ggf. ist die Sperrung der Friedensstraße abschnittsweise vorzusehen. Ebenfalls zu einer Stärkung der Fußgängerzone sowie zu einer Reduktion des Durchgangsverkehrs durch die Altstadt sollen Durchfahrtsverbote im Bereich des Süsterplatzes sowie auf dem Straßenzug Altstädter Kirchplatzes beitragen. Des Weiteren ist ein Durchfahrtsverbot im Bereich der Fußgängerquerung im Bereich des Bahnhofsvorplatzes angedacht. Auch hier kann durch den Wegfall des mIV die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs maßgeblich gesteigert und die Erreichbarkeit der Stadtbahnhaltestelle verbessert werden.

Um langfristig die Verbindung zwischen der Altstadt und der nördlich davon gelegenen Fußgängerzone zu verbessern, sollte zudem eine vollständige Sperrung des Jahnplatzes für den Kfz-Verkehr geprüft

werden. Dies stellt eine wirkungsvolle Maßnahme dar, um den Durchgangsverkehr durch die Innenstadt zu verhindern und die Aufenthaltsqualität weiter zu steigern. Die vorhandenen Parkhäuser können dabei weiterhin von Norden bzw. Süden kommend angefahren werden. Im Weiteren ist eine Ausweitung der dargestellten Maßnahmen auf weitere Bereiche in der Innenstadt (Bsp. Kesselbrink) zu prüfen.

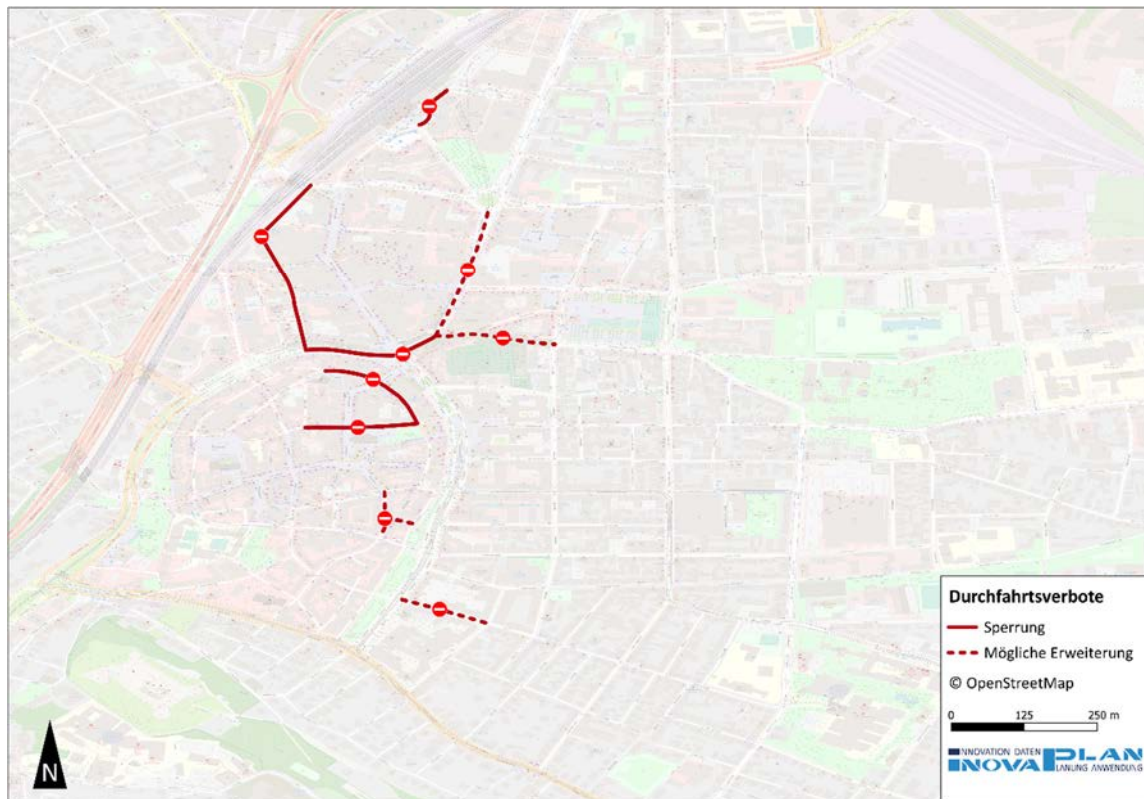


Abbildung 29 Umsetzung Durchfahrtsverbote
(Quelle: eigene Darstellung, INOVAPLAN)

Bauliche Umgestaltung von Straßenabschnitten

Die entwickelten Maßnahmen zur Reduzierung des mIV geben der Stadt Bielefeld die Möglichkeit den Straßenraum im Bereich der Innenstadt neu zu gliedern und zu gestalten. Für die Umgestaltung von Straßenabschnitten müssen jedoch bestimmte Kriterien berücksichtigt werden, so müssen beispielsweise bestehende Gebäude / Parkhäuser sowie der örtliche Einzelhandel weiterhin erreichbar bleiben. Des Weiteren muss bei einer Umgestaltung darauf geachtet werden, dass die weiterhin notwendigen Aufstellflächen sowie Durchfahrtsmöglichkeiten für den ÖPNV und Einsatzkräfte (Feuerwehr, Notarzt) nach wie vor gewährleistet werden können. Nicht zuletzt müssen die Umgestaltungen das zentrale Ziel verfolgen, den Umweltverbund zu stärken und die Lebens- und Aufenthaltsqualität nachhaltig zu verbessern. Bei entsprechender Neuaufteilung der Flächen und attraktiver Gestaltung (siehe Abbildung 30) kann sich so jedoch ein erheblicher Mehrwert für die NutzerInnen des Umweltverbundes ergeben und die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Bielefelder Innenstadt langfristig gesteigert werden.

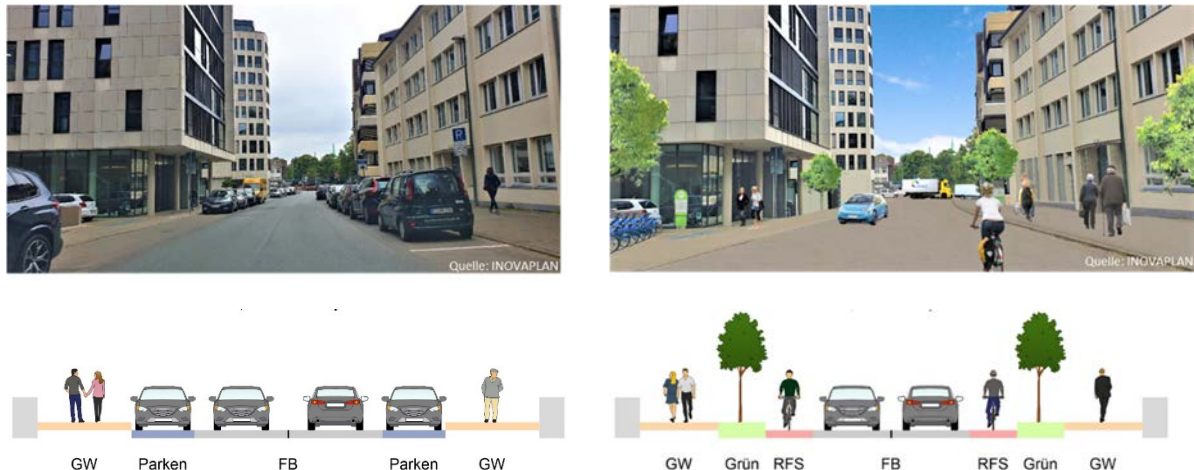


Abbildung 30 Beispiel mögliche Umgestaltung Straßenraum
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

3.2.1.4 Einzelmaßnahmen und Steckbriefe

Ergänzend zu den textlichen Ausführungen in den vorangegangenen Abschnitten wurden die verschiedenen Maßnahmen für die zukünftige Gestaltung der Innenstadt in Steckbriefen aufbereitet. Abbildung 31 zeigt beispielhaft die Aufbereitung einer Einzelmaßnahme. Die Steckbriefe enthalten dabei jeweils zentrale Informationen zu folgenden Themenpunkten:

- Aussagen zu den Kosten (€ / €€ / €€€)
- Umsetzungshorizont (kurzfristig / mittelfristig / langfristig)
- Zielerfüllung Handlungsempfehlungen Mobilitätsstrategie 2030
- Beschreibung der Maßnahme inkl. Vorschläge zur Umsetzung

Die jeweils zutreffende Kategorie beim Umsetzungshorizont und die von der Maßnahme betroffenen Handlungsempfehlungen An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die in den Steckbriefen aufgeführten Maßnahmen keine detaillierten Umsetzungspläne beinhalten. Das erarbeitete Konzept liefert konkrete Handlungsansätze und gibt einen ersten Überblick über mögliche Umsetzungsbereiche für die einzelnen Maßnahmenbausteine. Die erforderlichen Detailplanungen, die es bei einer Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bedarf, sind nicht Bestandteil dieses Maßnahmenkonzepts und müssen in den nachfolgenden Planungsschritten weiter ausgearbeitet werden. Für eine bessere Übersichtlichkeit sind die nachfolgenden Maßnahmensteckbriefe in Tabelle 10 zusammengefasst.

 Begrenzung Parkstände im öffentlichen Straßenraum		1.1
		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"> ▪ Reduzierung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum ▪ Umsetzung ist dabei in Stufen möglich: <ul style="list-style-type: none"> ○ Schritt 1: Parken im Straßenraum weniger attraktiv gestalten (bspw. Anpassung der Parkgebühren/-dauer) - Push-Faktor ○ Schritt 2: Entfall abmarkierter Parkstände, gleichzeitig bspw. Umsetzung zusätzlicher Radfahrstreifen - Push-Faktor ○ Schritt 3: Bauliche Neugestaltung der Flächen des ruhenden Kfz-Verkehr, Aufenthaltsqualität und Verkehrsträger des Umweltverbunds fördern - Pull-Faktor ▪ Bei Umsetzung zu beachten: Gewährleistung der Erreichbarkeit für Lieferverkehre sowie Erhalt von notwendigen Parkständen für Anliegende, mobilitätseingeschränkte Personen und BewohnerInnen ▪ Mögliche Umsetzungsbereiche: <ul style="list-style-type: none"> ○ Reduktion der Parkstände im Bahnhofsviertel, ausreichend Parkstände in Parkhäusern vorhanden, um gesamte Verlagerung erzielen zu können ○ In geringerem Maße auch in den Teilräumen Altstadt und Kesselbrink umsetzbar 		

Abbildung 31 Beispiel Maßnahmensteckbrief
 (Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)


Übersicht Einzelmaßnahmen

	Maßnahme	Umsetzungs- horizont	Kosten
Restriktionen Kfz-Verkehr	1.1	Begrenzung Parkstände im öffentlichen Straßenraum	Mittelfristig €€
	1.2	Anpassung Parkgebühren	Kurzfristig €
	1.3	Anpassung Gebühren Bewohnerparken	Mittelfristig €
	1.4	Attraktivierung Parkhausparken	Kurzfristig €
	1.5	Begrenzung Parkdauer	Kurzfristig €
	1.6	Umgestaltung des Straßenraums	Langfristig €€€
	1.7	Einrichtung Durchfahrtsverbote	Kurzfristig €€
	1.8	Anpassung zulässige Höchstgeschwindigkeit	Kurzfristig €
	1.9	Umsetzung Fahrstreifenreduktion	Mittelfristig €€€

Tabelle 10 **Übersicht Einzelmaßnahmen**
 (Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

	<h2 style="text-align: center;">Begrenzung Parkstände im öffentlichen Straßenraum</h2>	<h2 style="font-size: 1.2em;">1.1</h2>
		<h3>Kosten</h3>
		<h3>€€</h3>
		<h3>Umsetzung</h3>
		<h3>Kurzfristig</h3>
		<h3>Mittelfristig</h3>
<h3>Zielerfüllung – Bielefeld 2030</h3>		
<h4>Gestaltung des Stadtbilds</h4>	<h4>Gewährleistung der Erreichbarkeit</h4>	
<h4>Stärkung des Umweltverbunds</h4>	<h4>Erhöhung der Verkehrssicherheit</h4>	
<h4>Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden</h4>	<h4>Reduzierung von Emissionen</h4>	
<h3>Beschreibung</h3>		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum ▪ Umsetzung sollte in Stufen erfolgen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Stufe 1: Zentrale Bereiche (Fußgängerzone), in denen auch freie Kapazitäten in den umliegenden Parkhäusern bestehen ○ Stufe 2: Weitere an die Fußgängerzone angrenzende Bereiche sowie in Straßenzügen mit Radrouten des RVK ○ Stufe 3: Ergänzende Bereiche am Rand des Untersuchungsgebiets ▪ Bei Umsetzung zu beachten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Gewährleistung der Erreichbarkeit für Lieferverkehre ○ Erhalt von notwendigen Parkständen für mobilitätseingeschränkte Personen und BewohnerInnen 		
		

	Anpassung Parkgebühren		1.2
			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 Parkraumbepreisung um Straßenparken zu minimieren bzw. Anreize zu schaffen, Fahrzeuge in umliegende Parkhäuser zu verlagern ▪ Erhöhung der Bepreisung im Straßenraum um Parken unattraktiver zu machen ▪ Anpassung bzw. Reduzierung der Bepreisung in Parkhäusern ▪ Vorschlag für Bepreisung (moderat/radikal): 			
Parkdauer	Bestand	Moderate Anpassung	Radikale Anpassung
15 Minuten	--	0,50 €	1 €
30 Minuten	0,65 €	1 €	2 €
1 Stunde	1,30 €	2,50 €	4 €
Je weitere Stunde	1,30 €	2,50 €	4 €
Höchstparkdauer	45 min–3 h	30 min – 2 h	15 min – 2 h
Tagestarif	--	12 €	18 €



Anpassung Gebühren Bewohnerparken		1.3			
		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 Preise des Bewohnerparkens ▪ Verschiebung des Preisgefüges zu Gunsten des Umweltverbunds ▪ Räumliche Staffelung in Anlehnung an die Parkraumbewirtschaftungszonen abhängig von den strukturellen Rahmenbedingungen ▪ Stufenweise Einführung mit definiertem Zieldatum ▪ In Form einer gestaffelten Preiserhöhung umsetzbar ▪ Begleitende Kommunikation erforderlich ▪ Beispielsweise Umsetzung nach europäischen Vorbildern: 					
	Wien	Marseille	Zürich	Amsterdam	Stockholm
Gebühren p.a.	90-120€	160 €	290 €	535 €	827 €

	<h2>Attraktivierung Parkhausparken</h2>		<h2>1.4</h2>
			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"> ▪ Parken in den vorhandenen Parkhäusern attraktiver gestalten, bspw. durch: <ul style="list-style-type: none"> ○ Automatische Kennzeichenerfassung ○ Vereinfachung der Bezahlungsmöglichkeiten (Bsp. App) ○ Günstigere Preisgestaltung im Vergleich zum Parken im öffentlichen Straßenraum ○ Verlängerung der Öffnungszeiten ▪ Weiterer Ausbaus der Ladeinfrastruktur zur Förderung emissionsarmer Mobilitätsformen ▪ Abstimmung der Maßnahmen mit den (privaten) Parkhausbetreibern erforderlich ▪ Leicht zugängliches in Echtzeit aktualisiertes Parkleitsystem um Parksuchverkehre zu minimieren 			

	Begrenzung Parkdauer	1.5
		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"> ▪ Reduzierung der maximal erlaubten Parkdauer ▪ Abstufung der Parkdauer in Abhängigkeit der Lage der Parkstände ▪ Auch Einrichtung von Kurzzeit Parkständen (max. Parkdauer 15-30 Minuten) für Holen&Bringen prüfen ▪ Möglichkeit Ausnahmen für besondere Nutzergruppen vorsehen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Wirtschafts-/Lieferverkehr ○ Mobilitätseingeschränkte Personen ○ BewohnerInnen ▪ Bsp.: <ul style="list-style-type: none"> ○ Einführung Kurzzeit-Parkstände in Bereichen, die durch Gewerbe geprägt sind ○ Begrenzung der Höchstparkdauer auf zwei Stunden in zentraler Lage für Kunden und BesucherInnen ○ Begleitendes Konzept für BewohnerInnen, mobilitätseingeschränkte Personen und Lieferverkehre 		

	Umgestaltung des Straßenraums	1.6
		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"> ▪ Umgestaltung von Verkehrsflächen durch Reduktion der Kfz-Parkstände im öffentlichen Straßenraum ▪ Nutzung der frei gewordenen Flächen ist im Einzelfall zu prüfen, es bestehen verschiedene Möglichkeiten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Umnutzung der Flächen als Aufenthaltsort, Platzgestaltung, Steigerung der Aufenthaltsqualität (Bsp. Außengastronomie) ○ Ausbau der vorhandenen Fußwege-/Radverkehrsinfrastruktur (Umgestaltung unter Beachtung des Radverkehrskonzepts) ○ Schaffung zusätzlicher Grünflächen, Bepflanzung ▪ Abstimmung der Maßnahmen mit den beteiligten Ämtern und wichtigen Akteuren vor Ort ▪ Straßenzüge für eine mögliche Umgestaltung: <ul style="list-style-type: none"> ○ Wilhelmstraße ○ Landgericht ○ Gehrenberg ○ Friedrich-Verleger-Straße 		

	<h2>Einrichtung Durchfahrtsverbote</h2>	<h2>1.7</h2>
 <p style="text-align: right; font-size: small;">© INOVAPLAN GmbH</p>		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"> ▪ Umsetzung von Durchfahrtsverboten zur Verkehrsberuhigung, Reduktion bestehender Trennwirkungen reduziert und Erhöhung der Aufenthaltqualität ▪ Umsetzung ist sowohl über eine Beschilderung möglich, als auch durch bauliche Maßnahmen oder eingeschränkte Durchfahrtsverbote (Bsp. Fahrradstraße/ Umweltpur, Anlieger frei) umsetzbar ▪ Einführung von Einbahnstraßen als Zwischenlösung oder Kompromiss möglich ▪ Erreichbarkeit der Parkhäuser und wichtiger Einrichtungen muss weiter gegeben sein ▪ Rettungswege und Anleiterflächen für Feuerwehr, Krankenwagen etc. müssen weiter gegeben sein ▪ Konsequente Überwachung der Maßnahmen durch örtliche Behörden erforderlich ▪ Bsp.: <ul style="list-style-type: none"> ○ Friedensstraße ○ Hauptbahnhof - Nördliche Zufahrt zum Bahnhofsvorplatz ○ Süsterplatz, Altstädter Kirchplatz, Ritterstraße ○ Jahnplatz 		

	Anpassung zulässige Höchstgeschwindigkeit		1.8		
			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"> ▪ Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Senkung der lokalen Emissionen Bspw. großräumig von 50 km/h auf 30 km/h ▪ Einführung bzw. Erweiterung verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche (20 km/h) ▪ Ausbau bzw. Schaffung von Spielstraßen sowie von Fußgängerzonen ▪ Berücksichtigung der Anforderungen des öffentlichen Verkehrs ▪ Bsp.: <ul style="list-style-type: none"> ○ Stufenweiser Ausbau <ul style="list-style-type: none"> ▪ August-Bebel-Straße ▪ Oberntor- und Niederwall sowie Herforder- und Feilenstraße ▪ Friedrich-Verleger-Straße, Elsa-Brändström-Straße 					

	<h2>Umsetzung Fahrstreifenreduktion</h2>	<h1>1.9</h1>
 <p style="text-align: right; font-size: small;">© INOVAPLAN GmbH</p>		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"> ▪ Entfall einzelner Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr auf Strecken mit mehreren Fahrstreifen je Fahrtrichtung ▪ Durch Fahrstreifenreduktion kann bestehende Trennwirkung großer Verkehrsachsen reduziert werden, auch Reduktion der Verkehrsmengen möglich ▪ Möglichkeit der Neugestaltung oder Umnutzung gewonnener Flächen ▪ Möglichkeit des Pre-Tests durch temporäre Anpassung der Fahrbahnmarkierung <ul style="list-style-type: none"> ○ Reallabor ○ Pop-up-Bike-Lanes ○ Einrichtung von Umweltpuren ▪ Bsp.: <ul style="list-style-type: none"> ○ Alfred-Bozi-Straße/Oberntorwall ○ Elsa-Brändström-Straße ○ Herforder Straße ○ Feilenstraße 		

3.2.2 Stärkung Umweltverbund

Einen weiteren Handlungsschwerpunkt im Rahmen dieses Konzepts und gleichzeitig unerlässlich für einen Mobilitätswandel in der Bevölkerung stellen Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes dar. Die Stadt Bielefeld hat mit der Erstellung des Nahverkehrsplanes (2020) und des Radverkehrskonzeptes (2020) bereits erste Schritte unternommen, vorhandene Schwächen aufzudecken und Maßnahmen zu entwickeln, die den Verkehr in Zukunft umweltverträglicher gestalten.

So sieht der NVP eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs vor, die durch eine Erweiterung des Stadtbahnangebotes sowie durch eine Attraktivierung des Angebotes mit Taktverdichtung und Beschleunigung erreicht werden soll. Auf Grund der hohen Anzahl Ein- und Auspendelnder kommt dabei einer Stärkung des (regionalen) SPNV eine wichtige Rolle zu, wobei die Stadt Bielefeld selbst nur direkten Einfluss auf das Stadtbahn-Angebot nehmen kann. In Abbildung 32 ist abgebildet, welche positiven Veränderungen die vorgesehenen Maßnahmen auf die Nachfrage im ÖV hervorrufen können. Des Weiteren wird im NVP die Einrichtung von Verknüpfungspunkten an nachfragestarken ÖPNV -Haltestellen als Maßnahme zur Förderung des Umweltverbundes definiert. Diese Verknüpfungspunkte (Mobilitätsstationen), die ein breites und definiertes Angebot an Dienstleistungen und Mobilitätsangeboten vorhalten, sind in der Bielefelder Innenstadt vorzusehen. Die Schaffung eines flächendeckenden Angebots sollte durch die Einführung einer ansprechenden Dachmarke mit Wiedererkennungseffekt begleitet werden. So können Kunden des Umweltverbundes an unterschiedlichen Stellen im Stadtgebiet vertraute Angebote wiederentdecken und für ihre Mobilitätsplanung berücksichtigen. Die Wichtigkeit dieses Bausteines des Umweltverbundes wurde von der Stadt Bielefeld bereits erkannt und wird in der Erarbeitung eines Konzeptes zu Mobilitätsstationen im Stadtgebiet berücksichtigt.

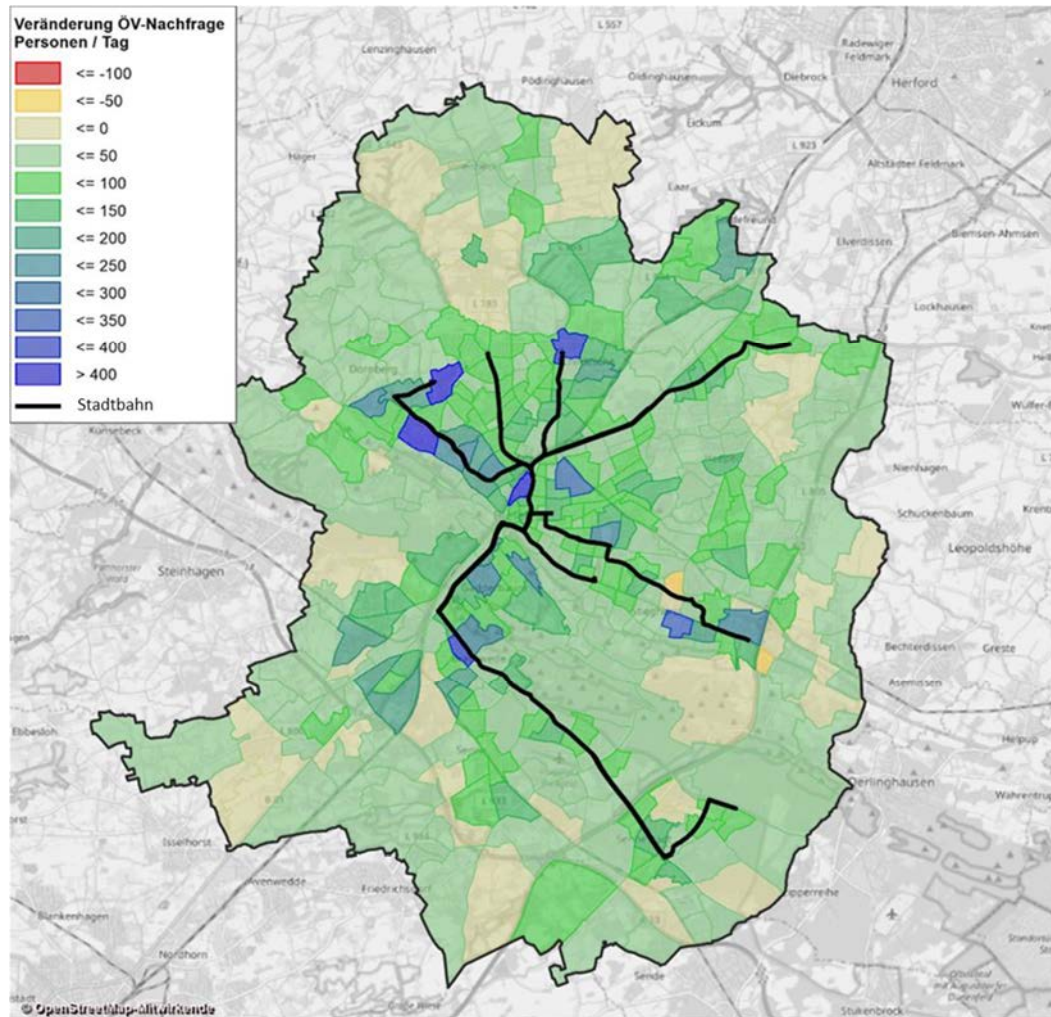


Abbildung 32 Veränderung der ÖV-Nachfrage in Personen am Tag, Realszenario NVP 2020
(Quelle: NVP 2020, PTV Group)

Im Stakeholder-Workshop wurden mögliche Standortvorschläge für Radabstellanlagen erarbeitet und diskutiert (siehe Abbildung 33). Einen zentralen Baustein sehen die Teilnehmenden hierbei insbesondere in der Bereitstellung einer bedarfsorientierten Anzahl von Radabstellanlagen in angemessener Qualität (witterungsunabhängig, sicher, komfortabel). Zudem sollte auch geprüft werden, ob die kommunale Stellplatzverordnung im Sinne einer Radverkehrsförderung angepasst und Stellplätzen für Fahrräder ein entsprechender Vorrang eingeräumt werden kann.

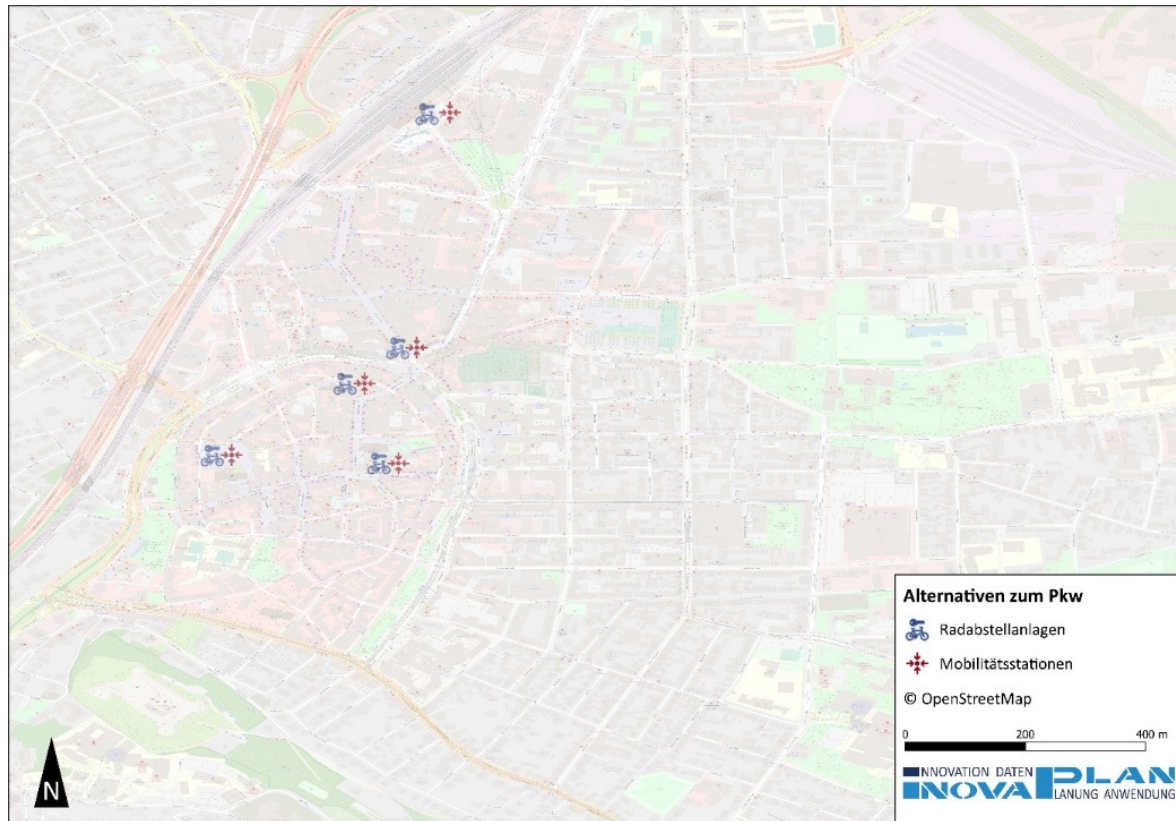


Abbildung 33 Ergebnisse Stakeholder-Workshop – Alternativen zum Pkw
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Im Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld (2020) sind bereits Markierungs- und bauliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs festgeschrieben, die den Radfahrenden in Bielefeld ein zügiges und sicheres Vorankommen gewährleisten sollen. Auch im Untersuchungsgebiet sind Maßnahmen für den Radverkehr vorgesehen, die in Kombination mit dem Vorhaben, öffentliche Parkstände zu reduzieren, in Einklang gebracht werden können. Die in Abbildung 34 abgebildeten Maßnahmen sehen den Ausbau zu Fahrradstraßen (127, 129, 134) bzw. entlang des Niederwalls (182) eine gesicherte Führung des Radverkehrs vor. Unter der Prämisse der Umgestaltung können diese Straßenabschnitte vom ruhenden Verkehr befreit und einer Nutzung, die den Radverkehr begünstigt, umgestaltet werden. Hierdurch kann neben einer Verbesserung des Fahrkomforts infolge breiterer bzw. qualitativ hochwertig ausgebauter Radverkehrsinfrastruktur die Verkehrssicherheit im öffentlichen Straßenraum gesteigert werden.

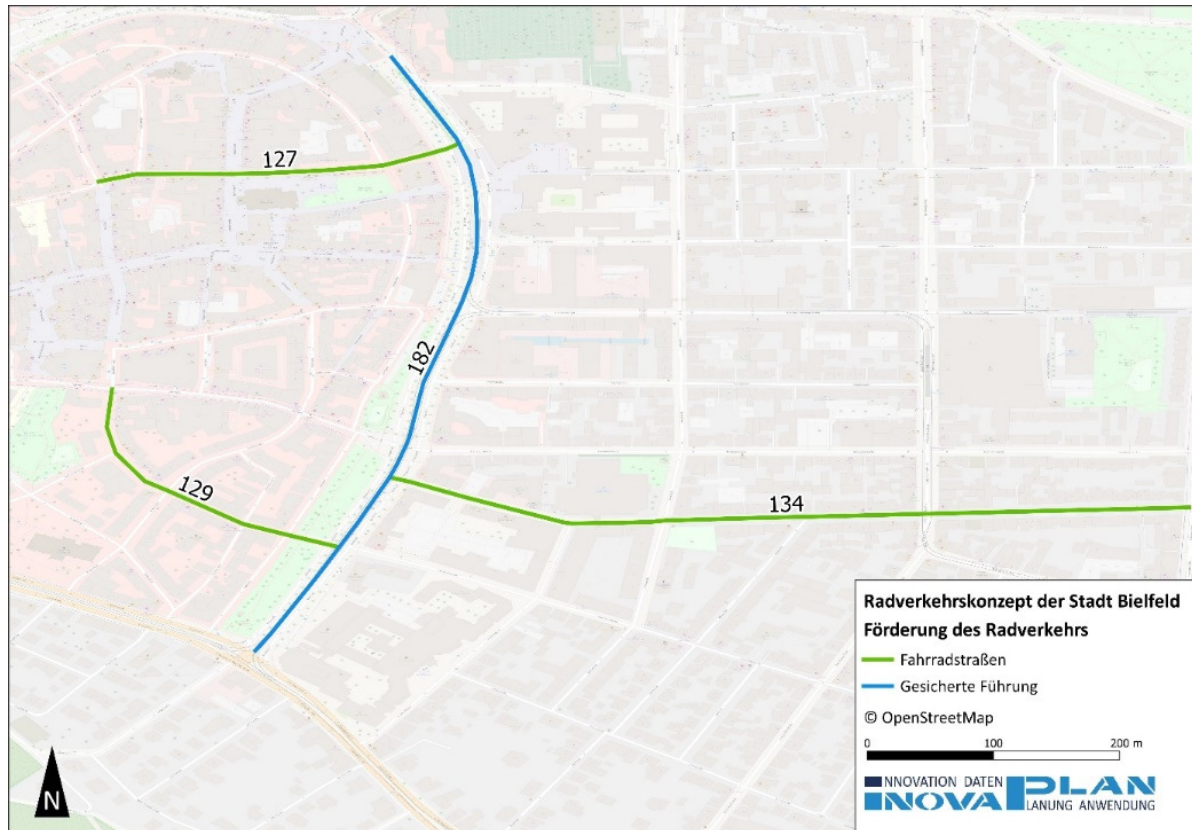


Abbildung 34 Vorhaben des RVK 2020
(Quelle: Eigene Darstellung, RVK 2020)

Neben baulichen Maßnahmen (z.B. Ausbau des Radwegenetzes und Schaffung attraktiver Fußwegeverbindungen) die den Rad- und Fußverkehr stärken, muss auch die subjektive Wahrnehmung der alternativen Verkehrsmittel in der Bielefelder Innenstadt gestärkt werden. So gilt es, wie auch schon im NVP und im RVK angeregt, ergänzend zu Infrastrukturmaßnahmen weiche Maßnahmen umzusetzen. Diese Maßnahmen umfassen neben einer entsprechenden Information und Kommunikation des vorhandenen Angebots ein ansprechendes Serviceangebot für Radfahrende, z.B. durch Reparaturstationen oder Gepäckboxen (siehe Abbildung 35). Für die zunehmende Zahl der NutzerInnen von Pedelecs sind geeignete, insbesondere diebstahlsichere Abstellanlagen zu schaffen, die auch die Möglichkeit des elektrischen Ladens bieten.



Abbildung 35 Beispiele zur Förderung des Radverkehrs I
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Für eine breitere Wahrnehmung des Radverkehrs muss das vorhandene Bikesharing-System ausgebaut und attraktiver gestaltet werden. In diesem Zuge müssen Zugangswiderstände wie Buchung, mangelnde Netzdichte oder ungenügende Verfügbarkeit behoben werden. Um eine breitere Nutzergruppe anzusprechen, sind zusätzlich zu den konventionellen Leih-Fahrrädern die Einführung von Leih-Lastenrädern oder Leih-Pedelecs vorzusehen. Als weitere Maßnahme zur Steigerung des Radverkehrsanteils ist die Einführung eines Fahrrad-Abos (z.B. Swapfiets) zu prüfen. Diese Aboform stellt den Nutzenden stets ein verkehrstüchtiges Fahrrad zur Verfügung, der Betreibende übernimmt Reparaturen und Wartung. Für die Erhöhung der Sichtbarkeit des Radverkehrs und dessen Zunahme am täglichen Verkehr ist die Einführung von (Dauer-)Fahrradzählstellen an markanten Routen im Innenstadtbereich vorzusehen. Für eine größere Medienwirksamkeit und entsprechende Kommunikation sind diese Ergebnisse regelmäßig in der Presse zu präsentieren.



Abbildung 36 Beispiele zur Förderung des Radverkehrs II
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Für eine wesentliche Stärkung des Umweltverbunds ist die Förderung und attraktive Gestaltung von Sharing-Angeboten maßgebend, da diese den Nutzenden ein großes Maß an Flexibilität ermöglichen. Neben Bike- und Scootersharing kann auch das Carsharing zu einer langfristigen Reduzierung der Emis-

sionen in der Bielefelder Innenstadt beitragen. Hierfür ist im Sinne eines attraktiven Carsharing-Angebots die Anzahl an Stationen und bereitgestellten Fahrzeugen im Bereich der Innenstadt zu erhöhen sowie das Parken für die NutzerInnen durch eigens reservierte Parkstände zu erleichtern. Neben konventionellen Carsharing-Fahrzeugen kann ein weiterer Ausbau der E-Fahrzeuge zu einer Senkung der Emissionen in der Innenstadt beitragen. Die Bereitschaft zur Nutzung von Carsharing kann durch ergänzende Marketingmaßnahmen erhöht werden, indem z.B. ÖV-NutzerInnen Vergünstigungen oder BewohnerInnen bestimmter Quartiere Vorteile eingeräumt werden. Langfristig können durch eine verstärkte Nutzung von Carsharing in der Innenstadt dauerhaft Parkstände entfallen und die gewonnenen Flächen attraktiv umgestaltet werden.

Wandel vom eigenen Auto als Universallösung ...

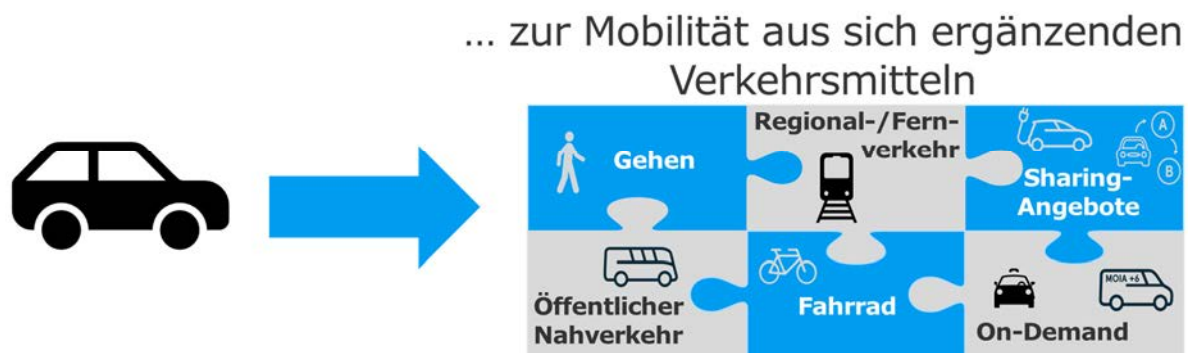


Abbildung 37 Umstieg vom Pkw zum Umweltverbund
(Quelle: Eigene Darstellung, INOVAPLAN GmbH)

Neben dem Ausbau und der Förderung von ÖV und Radverkehr dürfen auch die Belange des Fußverkehrs nicht zu kurz kommen. Fußwegeverbindungen und Plätze müssen direkt, barrierefrei und attraktiv gestaltet sein, um das zu Fuß gehen zu fördern und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist dabei für alle identifizierten Nutzergruppen der Innenstadt ein Gewinn: Neben dem Handel, der mit attraktiven Außenflächen werben kann und den BewohnerInnen, deren unmittelbare Wohnumgebung qualitativ aufgewertet wird, werden auch potenzielle KundInnen durch eine attraktive Gestaltung angesprochen. Maßgeblich für die Stärkung der Bielefelder Innenstadt und des örtlichen Handels ist eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums.

Im Rahmen des Stakeholder-Workshops wurde mit den Teilnehmern diskutiert, welche Bereiche zukünftig aufzuwerten sind und wo aufgrund der gegenwärtigen Gestaltung Einschränkungen für den Fußverkehr vorliegen. Als verbesserungswürdig wurden von den AkteurInnen des Workshops Bereiche in der Altstadt und in der Fußgängerzone identifiziert. Als besonders negativ wurde von den Teilnehmenden die Trennwirkung des Altstadtringes und der Herforder Straße hervorgehoben, die es zu überwinden gilt, um die Innenstadt zukunftsfähig aufzustellen. Diese Bereiche sollten im Rahmen der Straßenraumgestaltung priorisiert angepasst und neu geordnet werden.

3.2.3 Mobilitätsmanagement

Das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement umfasst zahlreiche einzelne Maßnahmen, die zu einem Mobilitätswandel der Bevölkerung beitragen sollen und die begleitend zu den Maßnahmen der anderen Handlungsfelder stattfinden müssen. Ein umfassendes Mobilitätsmanagement mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit fördert die Wahrnehmung des Umweltverbundes und verstärkt dessen Nutzung. Die Bevölkerung muss für die Themen des Mobilitätswandels, Alternativen in der Mobilitätsgestaltung und der zur Zielerreichung des Konzepts Emissionsfreie Innenstadt erforderlichen Maßnahmen sensibilisiert werden. Entsprechende Aktionen werden seitens der Stadt bereits durchgeführt und sollten auch zukünftig regelmäßig vorgesehen werden.

Begleitend mit dem Umbau der Innenstadt und dem Entfall von Parkständen im öffentlichen Raum sollten auch in Schulen, Institutionen, Vereinen und Betrieben Mobilitätsberatungen durchgeführt werden, um die Bielefelder Bevölkerung mit dem Aufzeigen alternativer Mobilitätsangebote im Hinblick auf das langfristige Ziel des Mobilitätswandels zu sensibilisieren. Diese Veränderung des Mobilitätsverhaltens ist für KundInnen oder NutzerInnen immer mit einer Neuorientierung verbunden. Ein Ansatzpunkt ist es dabei auch neuen EinwohnerInnen, die für ein Aufbrechen alter Gewohnheiten und Mobilitätsverhalten in der Regel offener sind, aktiv auf die vorhandenen Mobilitätsangebote aufmerksam zu machen. Ein Neubürgermarketing mit dem Fokus auf Mobilitätsthemen und der vielfältigen Angebote des Umweltverbundes kann das Verhalten neuer EinwohnerInnen positiv beeinflussen und zu einer nachhaltigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens beitragen.

Nicht zuletzt ist der Verkehr der Bielefelder Innenstadt, mit ihren zahlreichen Geschäften und Geschäftszentren, stark vom Lieferverkehr geprägt. Für die Entwicklung einer emissionsfreien Innenstadt ist die koordinierte Leitung und Konzentrierung des Lieferverkehrs von hoher Bedeutung. Ein nachhaltiges und zukunftssträchtiges City-Logistik-Konzept mit alternativen Lieferketten ist Grundlage für einen Verkehr in der Innenstadt, der vom Umweltverbund getragen wird. Ein solches Konzept wird zurzeit parallel erarbeitet und sieht die Installation von Logistik-Hubs vor, von denen der Transport in die zentrale Innenstadt emissionsarm erfolgen soll.

4 Schlussbetrachtung und Fazit

Die Analysen des ruhenden Verkehrs im Untersuchungsgebiet haben gezeigt, dass das Ziel einer emissionsfreien Innenstadt nur mit einer deutlichen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs einhergehen kann. Das vorliegende Konzept steht somit im Einklang mit der von der Stadt Bielefeld entwickelten Mobilitätsstrategie und dem von der Politik unterstützten Ziel, den Anteil des Pkw-Verkehres am Modal Split von derzeit 51 % auf 25 % zu halbieren.

Zur Erreichung dieses Zieles sind vielfältige Maßnahmen erforderlich, die zum einem die Innenstadt straßenraumgestalterisch nachhaltig verändern und zum anderen darauf ausgerichtet sind, das vorherrschende Mobilitätsverhalten der BewohnerInnen und BesucherInnen zu beeinflussen. Restriktionen auf Seiten des motorisierten Individualverkehrs (Push-Faktoren) müssen dabei von Maßnahmen begleitet werden, die die Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken (Pull-Faktoren) und deren Nutzung attraktiver werden lassen, sodass attraktive Alternativen für die Nutzung des privaten Pkws vorhanden sind. Insbesondere zur Stärkung des Umweltverbundes wurden durch die Stadt Bielefeld bereits verschiedene Konzepte erarbeitet bzw. befinden sich derzeit parallel in der Bearbeitung. Für viele Nutzende spielt bei der Wahl des Verkehrsmittels die Bequemlichkeit, der Zeitvorteil und die Sicherheit eine wesentliche Rolle. Für eine langfristige Veränderung des Mobilitätsverhaltens muss die Attraktivität des Umweltverbundes weiter gesteigert sowie parallel die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs erschwert werden. Die erarbeiteten Maßnahmen berücksichtigen dabei die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen der Innenstadt. Bei der Umsetzung muss darauf geachtet werden, dass diese zu jedem Zeitpunkt befriedigt werden.

Möglichkeiten, den Komfortvorteil bei der Nutzung des mIV zu senken, bestehen in der Reduzierung von Parkmöglichkeiten, der Verlängerung der Zugangswege, sowie die Verschiebung des bestehenden Preisgefüges zugunsten des Umweltverbundes. Die durchgeführten Analysen haben nachgewiesen, dass die Reduzierung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum insbesondere in den Teilräumen Bahnhofsviertel und Altstadt möglich ist, da hier ausreichend freie Parkstände in den vorhandenen Parkhäusern zur Verfügung stehen (vgl. Abschnitt 3.2.1.1). Ergänzend dazu sollte auch eine flächendeckende Anpassung der Parkgebühren vorgesehen werden, sodass sich auch in Bereichen, in denen eine Reduktion der Parkstände nicht vorgesehen ist, die Attraktivität zur Nutzung des privaten Pkws für Fahrten in die Innenstadt reduziert. In der Folge können die freiwerdenden Verkehrsflächen für andere Nutzungen vorgesehen werden. Durch einen Umbau der Straßenabschnitten und Plätze mit dem Fokus auf der Förderung des Umweltverbundes und Steigerung der Aufenthaltsqualität kann dabei einerseits die Akzeptanz für die Umsetzung der Maßnahmen in der Bevölkerung erhöht und andererseits gleichzeitig die Attraktivität der Bielefelder Innenstadt für alle identifizierten Nutzergruppen gesteigert werden. Eine konsequente Neuausrichtung der Infrastruktur auf die Belange des Umweltverbundes (z.B. lückenloses Radwegenetz, breite Gehwege und sichere Querungen) ermöglicht dabei insbesondere

den schwachen Verkehrsteilnehmenden eine verbesserte Teilhabe an der Mobilität mit alternativen Verkehrsmitteln und reduziert die Emissionen in der Innenstadt.

Der vermeintliche Zeitvorteil des mIV kann zudem durch weitere Veränderungen im bestehenden Straßennetz reduziert werden, indem die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert und die Erreichbarkeit der Innenstadt beispielsweise mithilfe von Durchfahrtsverboten oder Einbahnstraßenregelungen für NutzerInnen des mIV weiter eingeschränkt wird. Werden die Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Straßenraum gleichzeitig bevorrechtigt, z.B. durch die Einrichtung von Busspuren oder den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, steht dem mIV zudem weniger Platz zur Verfügung, wodurch sich Reisezeiten zulasten des mIV verändern. Die Fokussierung des ruhenden Verkehrs auf die vorhandenen Parkhäuser trägt ebenfalls zu einer Veränderung der Reisezeit bei, da Ziele nicht mehr direkt mit dem Kfz angefahren werden können. Wichtig ist jedoch auch die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie der Parkhäuser zu jedem Zeitpunkt zu gewährleisten.

Eine Stärkung des Umweltverbundes und damit einhergehend eine Reduzierung der Emissionen kann durch die beschriebenen Maßnahmen und einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens zur langfristigen Reduzierung des mIV eingeleitet werden. Das vorliegende Konzept betrachtet die Innenstadt als einen Teil des sich derzeit in Bearbeitung befindlichen gesamtstädtischen mIV-Konzeptes, dessen Maßnahmen die dargestellten Maßnahmenwirkungen weiter unterstützen. Zudem bestehen zahlreiche weitere parallele Planungen und Konzepte (Bsp. Projekt „altstadt.raum“), die bei der Umsetzung der Einzelmaßnahmen zu beachten sind, sich jedoch auch im Hinblick auf die Zielerreichung gegenseitig wirkungsvoll ergänzen. Prinzipiell müssen Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr weiter einschränken, mit Maßnahmen einhergehen, die die vorhandenen Alternativangebote weiter stärken. Um das ambitionierte Ziel einer „Emissionsfreien Innenstadt“ zu erreichen, müssen die aufgezeigten Maßnahmen sowohl seitens der Verwaltung als auch Politik konsequent begleitet und erläutert werden, damit sich eine Verstetigung einstellt und ein Mobilitätswandel in der Bielefelder Bevölkerung erreicht werden kann. In diesem Kontext bestünde die Chance, dass die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Bielefelder Innenstadt langfristig erhöht werden kann, wodurch die Innenstadt auch zukünftig als attraktiver Zielpunkt des öffentlichen Lebens bleibt.