

## Maßnahmenpaket

Zur Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte für NO<sub>2</sub> im Jahr 2020 werden für die Stadt Bielefeld die folgenden kurzfristig durchführbaren und wirksamen Maßnahmen vereinbart:

### Zentralmaßnahme

#### **Umgestaltung des Bielefelder Jahnplatzes mit Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs um 35 %**

Die Stadt Bielefeld hat sich erfolgreich auf Fördermittel des Förderaufrufs „Kommunaler Klimaschutz NRW – Besonderer Förderbereich: Emissionsfreie Innenstadt“ beworben und wird bis Ende 2022 ein Maßnahmenbündel für eine emissionsfreie Innenstadt umsetzen.

Ausgangspunkt der Planungen für eine emissionsfreie Innenstadt ist der Jahnplatz (inklusive Friedrich-Ebert-Straße und Elsa-Brändström-Straße) als zentrale Schnittstelle in der Innenstadt. Er ist Bindeglied zwischen den Fußgängerzonen der Altstadt und der Neustadt mit Verbindung zum Hauptbahnhof. Es handelt sich um einen durch eine vierspurige Straße und eine Kreuzung geteilten Platz mit Fußgängerampeln und diversen Bushaltestellen mit mäßiger Aufenthaltsqualität. 22.000 Kfz passieren den Platz pro Tag; 900 Busse fahren die Haltestelle Jahnplatz an, stellen Verknüpfungen untereinander und mit den unterirdisch verlaufenden Stadtbahnlinien 1 bis 4 her. Mehr als 1.000 Fußgänger queren den Jahnplatz in der Nachmittagsspitzenstunde, die Radverkehrsanlagen auf Hochbord gehören zum Haupttroutennetz der Stadt Bielefeld und verlaufen zum Teil in Bereichen, die von Fußgängern stark frequentiert werden.

Ziel der Maßnahme ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Bereich des Jahnplatzes, wobei sich zwangsläufig für den gesamten Raum der Innenstadt konzeptionelle Veränderungen ergeben, um eine verkehrliche Überlastung der umliegenden Bereiche zu verhindern.

Es ist vorgesehen, die vorhandenen Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) dauerhaft auf jeweils einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung auf dem Abschnitt zwischen Herforder Straße und Oberntorwall / Alfred-Bozi-Straße zu reduzieren und den Niederwall im südlichen Knotenbereich abzubinden. Durch diese Maßnahmen wird prognostisch eine Reduzierung des MIV um 35 %, gemessen am bisherigen Verkehrsaufkommen, erwartet. Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs weist gemäß der Prognose des LANUV eine NO<sub>2</sub>-Minderungswirkung von 8 µg/m<sup>3</sup> aus.

Aufgrund der Flächenreduzierung für den MIV ergeben sich unterschiedliche Optionen, den Verkehr umzuorganisieren und die gewonnenen Flächen neu zu verteilen und entsprechend zu nutzen. Sowohl für den Bus- als auch für den Radverkehr herrscht derzeit dringender Handlungsbedarf, die bestehende Situation zu verbessern, einschließlich der Erstellung von neu dimensionierten und attraktiven

Wartebereichen an den Bushaltestellen. Zudem kann durch die Abbindung des Niederwalls neue Fläche für die Fußgängerzone gewonnen und die fußläufige Verbindung zwischen Alt- und Neustadt nachhaltig verbessert werden.

Die Maßnahme ist seit August 2018 als Verkehrsversuch eingerichtet. Die Wirksamkeit der Maßnahme bestätigt sich bereits im Jahresmittelwert 2018 und der Messwertentwicklung 2019 an den relevanten Messstellen VBIH und BIED2.

Mit der gesamten Umgestaltung des Bielefelder Jahnplatzes werden auch die derzeit als Verkehrsversuch geführten verkehrlichen Maßnahmen dauerhaft umgesetzt. Die Kosten der Umgestaltung belaufen sich auf rund 14 Mio. Euro.

Beschlusslage:	Ratsbeschluss vom 12.12.2019
Finanzierung:	14.000.000 Euro, Eigenmittel stehen zur Verfügung
Umsetzung:	Der Verkehrsversuch wurde im August 2018 umgesetzt.  Derzeit erfolgen die Ausführungsplanungen und erste Vorlaufmaßnahmen (Anpassung der Infrastruktur) vor Beginn der Hauptbaumaßnahmen. Diese erfolgen im Zeitraum 1.7.2020 bis 30.06.2022.

### **Weitere Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Bereich des Bielefelder Jahnplatzes**

Durch außerhalb des Bielefelder Jahnplatzes geplante Verkehrslenkungsmaßnahmen soll der motorisierte Individualverkehr von 15.500 Kfz/Tag auf voraussichtlich ca. 12.000 Kfz/Tag reduziert werden. Hierzu soll der von Westen kommende Verkehr über die Stapenhorststraße und Elsa-Brandström-Straße auf den Ostwestfalendamm geleitet werden. Die Auffahrt Stapenhorststraße auf den Ostwestfalendamm soll durch eine Veränderung der Markierung und einer geänderten Signalanlagensteuerung optimiert werden, um eine höhere Verlagerung zu erzielen. Der von Osten kommende motorisierte Individualverkehr soll an der Herforder Straße / Walther-Rathenau-Straße zum Ostwestfalentunnel geführt werden. Hier sind ebenfalls eine Änderung der Markierung und Optimierung der Signalanlagensteuerung geplant.

Die Realisierung der Maßnahme ist für Frühjahr 2020 vorgesehen.

Zusammen mit der Zentralmaßnahme des Maßnahmenpakets wird der motorisierte Individualverkehr auf dem Bielefelder Jahnplatz um insgesamt voraussichtlich ca. 45 % im Vergleich zum Ausgangszustand vor Einführung des Verkehrsversuchs im August 2018 reduziert.

Beschlusslage:	Beschlussfassung im 1. Quartal 2020
Finanzierung:	14.000.000 Euro
Umsetzung:	während der Vorlaufarbeiten bis 30.06.2020

## **Maßnahmenfeld: ÖPNV**

### **Modernisierung der Busflotte**

Die Busflotte der Stadtwerktochter moBiel umfasst z. Zt. 125 Fahrzeuge, diese teilt sich in 71 Gelenkbusse und 54 Solobusse auf. 55 % des Fuhrparks sind Busse mit der derzeit höchsten Abgasnorm Euro 6, bei 32 % der Busflotte handelt es sich Euro 6 Hybridbusse. Die restlichen 13 % der Busflotte sollen in 2021 ebenfalls durch Euro 6 Hybridbusse ersetzt werden. Damit hat moBiel eine der modernsten Busflotten in Deutschland. Des Weiteren hat moBiel ein Projekt zur Einführung von Brennstoffzellenbussen gestartet. Hierbei sollen 4 Brennstoffzellenbusse incl. einer Wasserstofftankstelle beschafft werden, die Fahrzeuge sollen vornehmlich auf einer Innenstadtlinie eingesetzt werden. Geplant ist der Betrieb dieser Fahrzeuge ab Ende 2021.

### **Verbesserung und Ausbau des bestehenden ÖPNV-Angebotes**

Aktuell befindet sich ein neuer Nahverkehrsplan für die Stadt Bielefeld in Bearbeitung. Dieser sieht ab 2023 neue Buslinien im Stadtgebiet sowie auf verschiedenen Linien eine Taktverdichtung vor. Damit entsteht eine deutliche Verbesserung des aktuellen ÖPNV-Angebots. Zwei Stadtbahnlinien – nach Sennestadt und Hillegossen/Ubbedissen – befinden sich aktuell in der Bürgerbeteiligung. Für beide Linien ist die Planfeststellung für die nächsten Jahre geplant. Für zwei weitere Projekte – Stadtbahn nach Jöllenbeck und Verbindung der Linien 3 und 4 – gibt es positive politische Beschlüsse (Empfehlungscharakter) in den Bezirken Jöllenbeck und Dornberg. Eine Aufnahme in den Nahverkehrsplan ist durch die Verwaltung vorgesehen.

### **Gutachterliche Prüfung „Kostenloser ÖPNV“**

Der Rat der Stadt Bielefeld hat eine Prüfung von „kostenlosem ÖPNV“ beschlossen. Dieses Gutachten ist derzeit durch moBiel in der gutachterlichen Bearbeitung und ist eng an den Nahverkehrsplan gekoppelt, der derzeit in der Bearbeitung ist.

Im Rahmen zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplans wurde gutachterlich festgestellt, dass eine Preisreduzierung im ÖPNV allein nicht die gewünschten Wechseleffekte im Modal Split nach sich zieht, weitere flankierende Maßnahmen sind erforderlich. Dennoch bilden attraktive Preise eine Motivation, den ÖPNV häufiger zu nutzen. Deshalb wird moBiel sogenannte Gelegenheitsfahrer, aber auch Schüler, die künftig in den Genuss eines preislich attraktiven Tarifs kommen, im Rahmen von Marketingmaßnahmen besonders ansprechen. Zwischenzeitlich befindet sich die Einführung eines Schülertickets in der finalen Beschlussfassung des Rates der Stadt. Zusätzlich werden flankierende Maßnahmen, wie die kostenlose Mitnahme an bestimmten Tagen in der Adventszeit, die Attraktivität des ÖPNV stärken.

Beschlusslage:	Rat der Stadt Bielefeld Sommer 2018
Finanzierung:	Durch Eigenmittel
Umsetzung: auf dem	Beginn Gutachten 2019; derzeit Bearbeitung aufbauend NVP

### **Entwicklung attraktiver Tarife für den ÖPNV**

Die Bundesregierung will mit dem „Klimaschutzprogramm 2030“ ausgesuchte Kommunen/Regionen darin unterstützen,

- die Attraktivität des ÖPNV zu steigern,
- die Verlagerung von Verkehren auf den ÖPNV zu fördern und
- CO<sub>2</sub> Emissionen des Verkehrssektors zu senken.

Ein entsprechendes Förderprogramm befindet sich in der Vorbereitung. Die Förderung soll insbesondere die Entwicklung attraktiver Tarife für den ÖPNV ermöglichen. Nach dem Entwurf der Förderrichtlinie ist beabsichtigt,

- zehn Modellstädte zu unterstützen,
- Förderprojekte für zwei Jahre zu unterstützen,
- bei einer Projektobergrenze von 30 Millionen Euro den Förderanteil auf 80 % zu setzen.

Die Verwaltung beabsichtigt, zur gegebenen Zeit vorzuschlagen, dass sich Bielefeld als Modellstadt bzw. mit Nachbarstädten als Region bewirbt. Dabei soll ein Ticketsystem verfolgt werden, dass das Angebot des Jobtickets stärkt. Unternehmen, die dieses Angebot für ihre Beschäftigten neu einführen oder die Bedingungen verbessern, sollen dabei mit Mitteln aus dem „Klimaschutzprogramm“ gefördert werden. Um auch die beruflichen Einpendler zu erreichen, soll das Angebot mit den benachbarten Städten und Verkehrsanbietern abgestimmt werden.

Als weiteres mögliches Projekt soll ein Förderantrag zur Einführung eines 365-Euro-Tickets für den ÖPNV im Raum der Regiopole, alternativ nur für Bielefeld, geprüft und den Gremien ebenfalls zur Beratung und Beschlussfassung vorgestellt werden. Die Erfahrungen sowie die Kosten von Städten, die ein solches Tarifmodell bereits eingeführt haben, sollen dabei einbezogen werden. Das Land Nordrhein-Westfalen und der Verein „Deutsche Umwelthilfe“ unterstützen diese Initiative.

Beschlusslage:	Liegt noch nicht vor.
Finanzierung:	Durch das „Klimaschutzprogramm 2030“; Eigenmittel
Umsetzung:	Prüfung und Vorbereitung, sobald das Programm vorliegt.

### **Maßnahmenfeld: Fuß- und Radverkehr**

#### **Verbesserung des Radverkehrsnetzes**

Das bestehende Radverkehrsnetz wurde auf Plausibilität geprüft und nach Ansicht des Landes Nordrhein-Westfalen und der Stadt Bielefeld zu einem verkehrssicheren, leistungsfähigen und gegliederten Netzsystem für den Alltags- und Freizeitradverkehr

weiterentwickelt. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf die Berücksichtigung des Radverkehrs in der Stadt- und Siedlungsentwicklung, die Schließung von Netzlücken, die Ertüchtigung des bestehenden Wegenetzes sowie die gleichberechtigte Berücksichtigung des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten gerichtet. Die Radverkehrsnetze der umliegenden Städte und Kreise wurden - sofern vorliegend - für die weitere Netzplanung im Bielefelder Radverkehrskonzept geprüft und sinnvolle Anschlüsse integriert. Darüber hinaus befindet sich seit April 2019 ein integriertes Radverkehrskonzept für die Regiopolregion Bielefeld in Arbeit, welches die Verbesserung des Alltagsradverkehrs in der Regiopolregion zum Ziel hat.

Die Neuplanung und Weiterentwicklung der Wegeinfrastruktur erfolgten nach einheitlichen Ausbaustandards. Diese entsprechen mindestens dem jeweils aktuellen Stand der Technik (u. a. ERA in der jeweils aktuellen Fassung) sowie den Anforderungen eines zukünftig wachsenden Radverkehrs unter Berücksichtigung der zunehmenden Nutzung von Pedelecs sowie breiteren Fahrrädern mit Kinderanhänger oder Lasträder. Bei der Erarbeitung des Netzes werden Radschnellverbindungen als Netzelement berücksichtigt.

Das bestehende Radverkehrsnetz (Alltagsnetz und Freizeitnetz) wurde in einem ersten Schritt auf seine Vollständigkeit und Netzdichte überprüft. Es wurden Empfehlungen zu Netzschlüssen und Netzverdichtungen – auch unabhängig vom vorhandenen Straßen- und Wegenetz – unter Einbeziehung der Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2017, der Pendlerbeziehungen und städtebaulicher Entwicklungspotenziale ausgesprochen. Wichtige Aspekte sind hierbei eine lückenlose und direkte fahrradfreundliche Verknüpfung, eine sichere, eindeutige und einfache Führung, eine geringe Störung der Radfahrer, eine Vermeidung von Konflikten und der Komfort der Route. Die bestehenden Routen bilden die Grundlage, um das Radverkehrsnetz der Stadt Bielefeld auszubauen. Es gilt, die attraktiven Alltagsrouten in einem zusammenhängenden Gesamtnetz zusammenzuführen und durch ergänzende Routen optimal zu verdichten. Ziel bei der Planung des Netzes ist es daher, die bestehenden Routen in dem Gesamtnetz zu integrieren sowie die gut ausgebauten Streckenabschnitte der Routen für das Netz zu nutzen. Dabei gilt es im Sinne einer Angebotsplanung den Fokus der Maßnahmen darauf zu richten, wo das größte Potenzial für den Radverkehr vorhanden ist und nicht ausschließlich eine schnelle Realisierung erzielen zu wollen.

Es wurde eine Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes in Kategorien vorgenommen. Für den Alltagsverkehr werden jeweils in „Hauptroute Kategorie I“ und „Hauptroute Kategorie II“ bedeutsame Routen unterschieden. Für die Kategorien wurden Standards vorgeschlagen und es wurde die Angemessenheit der Führungsformen überprüft. Ferner werden Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes identifiziert und Empfehlungen zu Radverkehrsführungen an Kreuzungen sowie Einmündungen im Zuge des Hauptroutennetzes ausgesprochen.

Im Rahmen einer Analyse der Verkehrssicherheit wurden für ausgewählte unfallauffällige Knotenpunkte und Streckenzüge Empfehlungen für Umgestaltungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgesprochen. In Knotenpunkten sollen beispielsweise freie Rechtsabbiegerspuren für den Kfz zurück gebaut werden und

möglichst eigene Radsignale zum Einsatz kommen, da insbesondere Knoten, Einmündungen und Zufahrten unfallträchtig sind.

Zur Öffnung von noch nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen, zur Ausweisung von Fahrradstraßen und zu planerischen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht werden ebenfalls Empfehlungen ausgesprochen.

Insgesamt verfügt Bielefeld über 178 km gesicherte Radverkehrsanlagen. Die Wohngebiete sind flächendeckend als Tempo 30-Zonen ausgewiesen, in denen Radfahrer im Mischverkehr geführt werden. Das Alltagswegenetz für den Radverkehr umfasst nach Abschluss der Netzkonzeption 375 km Wegstrecke. Der Fokus der Arbeiten liegt dabei auf dem Alltagsradverkehr, das Freizeitwegenetz ergänzt dieses zusätzlich. Die Strecken zwischen Quell- und Zielpunkten überregionaler Bedeutung bilden ein Netz, das vorwiegend die zentralen Innenstadtgebiete erschließt und mit den umliegenden Stadtbezirken sowie den Nachbarstädten verbindet. Diese überregional bedeutsamen Achsen des Alltagsverkehrs (Haupttrouten Kategorie I) stellen das Rückgrat des Radverkehrsnetzes dar und durchlaufen das Stadtgebiet in alle Richtungen. Die zusätzlich hinzugefügten Routen verlaufen überwiegend auf den Hauptverkehrsstraßen in Bielefeld, z. B. Herforder Straße und Jöllenbecker Straße, da diese die direktesten Wegeverbindungen zwischen den Stadtbezirken darstellen. Radiale Verbindungen zwischen den Stadtteilen (und um die Innenstadt herum) ergänzen das Haupttroutennetz Kategorie I.

Die zusätzlich bedeutsamen Quell- und Zielpunkte werden über kommunale Routen (Haupttrouten Kategorie II) angeschlossen. Diese erschließen die Stadtbezirke und ergänzen das überregionale Netz. Die feindifferenzierte weitere Erschließung der Wohngebiete erfolgt über eine fahrradfreundliche Gestaltung der vorhandenen Infrastruktur. Dies wird im Stadtgebiet vor allem durch Tempo 30-Zonen in Wohngebieten gewährleistet. Die weiten Freiflächen im nördlichen, südlichen und westlichen Stadtgebiet haben für das Netz eher eine untergeordnete Rolle. Die vorhandenen Flächen werden vor allem über kommunale Alltags- als auch Freizeitrouen angebunden.

Beschlusslage:	Beschluss durch den Stadtentwicklungsausschuss (März 2019), Ratsbeschluss 2016 in Zusammenhang mit BYPAD einem BYPAD-Verfahren
Finanzierung:	10.000 Euro, eigene Mittel
Umsetzung:	Umsetzung erfolgt

Der Verein „Deutsche Umwelthilfe“ bittet alle Entscheidungsträger der Stadt Bielefeld, die elf Ziele des Radentscheids zu prüfen und schnellstmöglich umzusetzen.

## Erweiterung der Radabstellanlagen

Im Stadtgebiet sind bereits zahlreiche Fahrradabstellanlagen vorhanden. Diese wurden an Haltestellen des ÖPNV und im verdichteten Innenstadtbereich eingerichtet. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird die vorhandene Situation aufgenommen, analysiert und der weitere Bedarf ermittelt. Insbesondere für den verdichteten Innenstadtbereich werden ergänzende Standorte für Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel, abschließbare Fahrradboxen, Sammelschließanlagen) und für Ladestationen für E-Bikes / Pedelecs vorgeschlagen.

Darüber hinaus wird der Bedarf an den Haltestellen des ÖPNV / SPNV bestimmt und es werden Vorschläge für bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen (überdachte Anlehnbügel, abschließbare Fahrradboxen, Sammelschließanlagen) erarbeitet. Eine Weiterentwicklung dieser Standorte zu Mobilstationen ist angedacht. Es werden Ideen für den weiteren Bedarf z. B. im Rahmen von Großveranstaltungen entwickelt.

Fahrradabstellanlagen an den Zugängen zur Fußgängerzone sollen in Art und Umfang verbessert werden. Dabei soll berücksichtigt werden, ob und wo der Bedarf von witterungs- und diebstahlgeschützten Abstellanlagen im Innenstadtbereich erforderlich ist. Gerade der Boom auf dem Markt für elektrisch betriebene Fahrräder führt dazu, dass immer teurere und hochwertigere Fahrräder auf den Straßen unterwegs sind. In Ergänzung dazu soll das Angebot an bedarfsgerechten und zeitgemäßen Abstellanlagen an den Kitas, Grundschulen und weiterführenden Innenstadtschulen angepasst und um ca. 400 Abstellplätze erweitert werden. Im Rahmen des Förderprogramms „Emissionsfreie Innenstadt“ werden 500 weitere freie Abstellplätze für Fahrräder in der Innenstadt errichtet. Zusätzlich werden ca. 300 zugangsgesicherte Anstellplätze in Einzelboxen oder Sammelschließanlagen geschaffen.

Die Bielefelder Radstation am Hauptbahnhof erfüllte nicht mehr den Stand der Technik und reichte hinsichtlich ihrer Kapazität nicht mehr aus. Die alte Radstation wurde mittlerweile vom Eigentümer abgerissen. Eine Machbarkeitsstudie hat für das Fahrradparken rund um den Hauptbahnhof einen mittelfristigen Bedarf von 1.000 bis 2.000 Stellplätzen ermittelt. Übergangsweise sind rund um den Hauptbahnhof drei Sammelschließanlagen und eine provisorische Radstation im ehemaligen Postgebäude errichtet worden. Planungen zum Bau einer Radstation an der Vorderseite des Bahnhofes sowie eines Satelliten auf der Bahnhofsrückseite werden aktuell vorangetrieben.

Beschlusslage:	Beschluss durch den Stadtentwicklungsausschuss (März 2019) zu den Radabstellanlagen in der Innenstadt,
	Beschluss durch den Stadtentwicklungsausschuss (Juli 2019) zur Planung einer neuen Radstation am Hauptbahnhof
Finanzierung:	850.000 Euro Förderung über emissionsfreie Innenstadt, Radstation Planungskosten 500.000 Euro
Umsetzung:	Abstellanlagen in der Innenstadt bis Juni 2022

## **Radfahren: Service – Kommunikation – Öffentlichkeitsarbeit**

Ein großes und weitgefächertes Service- und Dienstleistungsangebot regt zur häufigeren Nutzung des Fahrrades an. Die vielfältige Weitergabe von Informationen und eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit erzeugen ein positives Radverkehrsklima in der Stadt. Der Baustein Service beinhaltet alle Komponenten, welche zum komfortablen und angenehmen Radfahren in Verbindung mit einer Attraktivitätssteigerung des Gesamtangebotes beitragen. So trägt als positives Alleinstellungsmerkmal nicht nur die Infrastruktur, sondern vor allem auch das Serviceangebot rund um das Radverkehrsnetz zur Attraktivität des gesamten Radverkehrs in Bielefeld bei. Auf diese Weise wird ein weiterer Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils geleistet. Das Angebot an Service- und Dienstleistungen für den Radverkehr ist auszuweiten.

Im Rahmen der Erarbeitung des Freizeitnetzes für den Radverkehr wurde im Jahr 2017 ein Netz erarbeitet, das mit einer wegweisenden Beschilderung versehen wird. In diesem Zusammenhang wird auch die Einführung des Knotenpunktsystems nach niederländischem Vorbild erfolgen. Die wegweisende Beschilderung des Freizeitradroutennetzes (aber auch des Alltagsnetzes) befindet sich in der Umsetzung und wird im Frühjahr 2020 abgeschlossen sein. Insgesamt werden dann über 500 km Radnetz beschildert sein. Begleitend findet eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit statt. Für jede Route (es wurden 8 zusätzliche Freizeitradrouten umgesetzt) gibt es einen eigenen Flyer, die Verfügbarkeit von gpx-tracks und eine Übersichtskarte sowie Infotafeln an relevanten Knotenpunkten.

Mit der Multimodalität, d. h. das Verknüpfen verschiedener Verkehrsmittel und insbesondere hier der flächendeckenden Einführung von Verleihsystemen, sollen weitere Verlagerungspotentiale im Modal Split erreicht werden. Denn in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln lassen sich auch größere Entfernungen zurücklegen, indem das Fahrrad zum Vor- bzw. Nachtransport genutzt oder in öffentlichen Verkehrsmitteln mitgenommen werden kann. Aktuell wird dazu eine Potentialanalyse vorbereitet.

Als weitere Maßnahmen sind an einigen Stellen Bevorrechtigungen gegenüber dem Kfz-Verkehr vorgesehen. Denn die Einführung z. B. von Vorlaufzeiten (Signaltechnik) oder der „Grünen Welle“, die Installation von Haltegriffen oder Induktionsschleifen an Bedarfsampeln etc. tragen zur steigenden Fahrradnutzung bei.

Die Kommunikation bildet einen weiteren Schlüsselfaktor in allen zukünftigen Handlungsansätzen zur vermehrten Fahrradnutzung, da ein durchgreifender Einstellungs- und Verhaltenswandel ausschließlich über eine positive, aufklärende und motivierende Kommunikation mit dem Bürger erreicht werden kann. Parallel hierzu müssen die heutigen Radfahrer in der Stadt Bielefeld über eine verhaltensstabilisierende Kommunikation zu einer vermehrten Fahrradnutzung motiviert werden. Die begleitende Kommunikation ist damit die Grundlage für ein funktionierendes Radverkehrsnetz. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind zu intensivieren, die Verkehrssicherheits- und Mobilitätserziehung für unterschiedliche Nutzergruppen (u. a. Senioren, Migrantinnen), insbesondere aber für Schülerinnen und Schüler durch die Fortführung des STARS-Projektes, sind auszuweiten. Hierzu sind auch weitere Akteure einzubeziehen (u. a. Polizei, Krankenkassen). Für weitere



Schulen, die nicht im STARS-Projekt dabei waren, wird die Situation des ruhenden Radverkehrs überprüft und eine bedarfsorientierte Analyse des Bestandes vorgenommen. Ziel ist, eine angemessene Zahl an zeitgemäßen und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen an Schulen zu schaffen. Darüber hinaus soll in Kooperation mit der Schulverwaltung für die Schulwegsituation eine Mängelanalyse erstellt werden, mit dem Ziel, bestehende funktionale Mängel durch verkehrsregelnde oder kleinere Baumaßnahmen zu beseitigen. Um die Bring- und Abholsituation an den genannten Schulen zu entschärfen, werden geeignete Standorte für Elternhaltestellen identifiziert und entsprechend ausgestattet.

Mit Veranstaltungen und gezielten Kampagnen sollen die Bürger und Interessengemeinschaften intensiv in Planungs- und Entscheidungsprozesse einbezogen werden. Sie sollen informieren, helfen, Hemmungen gegenüber dem Fahrrad abzubauen, zum Ausprobieren einladen und das Wissen der Stadtgesellschaft in die Planungen integrieren. Es haben im Jahr 2018 und 2019 sowohl eine Online-Beteiligung als auch zwei Bürgerbeteiligungsveranstaltungen zum Radverkehrskonzept stattgefunden, an denen jeweils ca. 180 Personen teilgenommen haben. Im Rahmen des „Verkehrskonzeptes Bielefelder Westen“ haben Quartiersspaziergänge stattgefunden. Alle Anregungen sind in die Konzepte eingeflossen.

Ausstellungen, die den fahrradinteressierten Bürgern die neuesten Entwicklungen auf dem Fahrradmarkt sowie neueste Verleihsysteme präsentieren, sollen die Angebotspalette abrunden. Das Amt für Verkehr hat Fördermittel eingeworben, um zwei elektrisch betriebene Lastenräder anzuschaffen. Diese werden für dienstliche Zwecke und für Präsentationszwecke eingesetzt.

Aktionstage, wie beispielsweise Verkehrssicherheitstage oder Fahrradaktionstage, können den Bürgern die Scheu vor dem Fahrrad nehmen und ihnen verdeutlichen, wie man als Fahrradfahrer sicher am Straßenverkehr teilnimmt. Alle zwei Jahre findet der Tag „ohne Auto mobil“ statt, bei dem eine Strecke zwischen Herford und Bielefeld komplett für den Autoverkehr gesperrt wird. Die nächste Veranstaltung wird 2021 mit Beteiligung der Stadt Gütersloh stattfinden.

Beschlusslage:	Beschluss durch den Stadtentwicklungsausschuss (März 2019)
Finanzierung:	500.000 Euro Zuschüsse des Landes (Beschilderung und Öffentlichkeitsarbeit Freizeitradrouten, Lastenräder), 650.000 Euro Zuschüsse emissionsfreie Innenstadt (Abstellanlagen an Innenstadtschulen), 300.000 Euro eigene Mittel (Serviceangebot ausweiten, Kommunikation) jährlich
Umsetzung:	Freizeitradrouten bis Mai 2020, Verstetigung der Maßnahmen

## Radverkehrskonzept

Bielefeld entwickelt sich als fahrradfreundliche Stadt weiter und hat sich im Rahmen des Qualitätsmanagementverfahrens „Bicycle Policy Audit“ (BYPAD) zudem fünf Leitsätze der Radverkehrsförderung gegeben. Ziel der Radverkehrsförderung in Bielefeld ist das sichere und gleichberechtigte Miteinander aller Verkehrsarten. Es werden Voraussetzungen geschaffen, so dass das Radfahren für alle Menschen eine sinnvolle Alternative darstellt. Radverkehrsförderung richtet sich an alle Bürger einer Stadtgesellschaft und umfasst somit neben Kindern und (jungen) Erwachsenen auch ältere Menschen. Diese stellen die heutigen und potenziellen zukünftigen Nutzer des Radverkehrssystems in der Stadt Bielefeld dar. Aufgrund der vielfältigen Unterschiede zwischen diesen Personengruppen, insbesondere in Bezug auf das Verhalten im Straßenverkehr, können diese in entsprechende Zielgruppen aufgeteilt werden. Dabei spielen sowohl körperliche Fähigkeiten als auch der Umgang mit den komplexen Anforderungen im Verkehr eine Rolle. Diese Zielgruppen gilt es durch spezifische Maßnahmen in den zuvor genannten Säulen für das Radfahren zu begeistern.

Für die weiteren Arbeiten am Radverkehrskonzept ist es notwendig, Maßnahmen für alle potenziellen Nutzer zu entwickeln und ein Gesamtsystem zu schaffen, das allen Gruppen gerecht wird.

Zur Lösung gesellschaftlicher Aufgaben, wie Steigerung körperlicher Bewegung, Klimaschutz, Immissionsschutz (u. a. Lärm, Stickoxide, Feinstaub), ist eine konsequente Radverkehrsförderung für die Stadt Bielefeld unverzichtbar. Aus diesen Gründen soll der Radverkehrsanteil erhöht werden.

Bielefeld hat gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Die Zunahme des Radverkehrs in den letzten Jahren zeigt, dass bei einer Intensivierung der Radverkehrsförderung in allen Handlungsfeldern auch weitere Potenziale zu aktivieren sind. Zentrales Ziel der Radverkehrsförderung in Bielefeld ist es, den Radverkehrsanteil an allen Wegen von 18 % (nach Haushaltsbefragung 2017) bis 2020 auf 20 % und bis 2025 auf 25 % zu steigern. Gleichzeitig sollen in Relation zum wachsenden Radverkehr die Zahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und insbesondere die Zahl der schwer verletzten Radfahrenden in Anlehnung an die Ziele des landesweiten Verkehrssicherheitsprogrammes gesenkt werden.

Die Stadt Bielefeld erstellt bis Frühjahr 2020 ein Radverkehrskonzept, das den Handlungsbedarf zur Umsetzung der Leitsätze in allen Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung (Verkehrssicherheit, Infrastruktur, Service, Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit) sowie konkrete Maßnahmen (inklusive einer Prioritätensetzung und eines Zeithorizontes) dazu aufzeigt. Das Radverkehrskonzept dient als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung im Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen, die Bereitstellung von Haushaltsmitteln sowie die Beantragung von Fördermitteln.

Im Rahmen dieses Radverkehrskonzeptes wird der bisher erreichte Zustand als Grundlage aufgenommen und weiterentwickelt. Es werden außerdem empfehlenswerte und notwendige Handlungsschritte erarbeitet und dargestellt. Es werden Maßnahmen entwickelt, die dem Ziel, den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025 auf 25 % zu steigern, dienen. Darüber hinaus muss Radverkehrsförderung auch

als Querschnittsaufgabe der Stadt betrachtet werden, die somit in Kombination mit weiteren Investitionen finanziell gefördert werden muss. Für die weitere Zielerreichung bedeutet dies, in den kommenden Jahren die finanziellen und planerischen Ressourcen in der Stadt Bielefeld zunehmend aufzustocken. Für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes werden zusätzliche Mittel nötig sein, v. a. um bauliche Umgestaltungen von Knotenpunkte und Streckenabschnitten zu realisieren.

Mittelfristiges Ziel der Stadt Bielefeld sollte es sein, jährlich wiederkehrende Programme im Haushalt für die folgenden radverkehrsbezogenen Schwerpunkte vorzusehen:

- Beseitigung von Unfallschwerpunkten,
- Um- und Ausbauprogramm von Hauptrouten im Alltagsradverkehr (inklusive Schulrouten),
- Verbesserungen im Freizeitrouthenetz,
- Umsetzung von Maßnahmen aus den Bereichen Service, Information und Kommunikation.

Für die erfolgreiche Umsetzung einer dauerhaften Radverkehrsförderung in Bielefeld ist es erforderlich, ein Controlling-System für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes zu etablieren. Dieses System dient der Erfolgskontrolle der gesteckten Ziele sowie der Überprüfung der Effizienz der umgesetzten Maßnahmen. Auf Basis dieser regelmäßigen Erfolgskontrolle können das Ziel und die Maßnahmen geprüft und ggf. fortgeschrieben werden. Aufbauend auf dem erarbeiteten Maßnahmen- und Prioritätenkonzept ist es sinnvoll, übergeordnete Meilensteine der Radverkehrsförderung in der Stadt Bielefeld zu definieren.

Beschlusslage:                    Beschluss durch den Rat (September 2016)

Finanzierung:                    70.000 Euro eigene Mittel

Umsetzung:                      Ab Frühjahr 2020

## **Radschnellweg**

Die „REGIONALE 2022“ des Landes NRW (Titel: „Wir gestalten das neue UrbanLand“) steht für ein neues Modell von Stadt-Land-Beziehung, in dem die wechselseitigen Stärken von Zentrum, Umland und Peripherie genutzt werden, um den Menschen aller Altersklassen eine optimale Verbindung von Wohnen, Arbeiten und Leben nach ihren individuellen Wünschen zu bieten. Im Rahmen der „REGIONALE 2022“ soll zwischen den Städten Rheda-Wiedenbrück, Gütersloh, Bielefeld und Herford ein Radschnellweg entstehen, um damit die bereits laufenden Planungen zum Radschnellweg OWL zwischen Minden und Herford konsequent weiterzuentwickeln. Übergeordnetes Ziel ist es, einen Beitrag zur Reduzierung der Verkehrsbelastung im motorisierten Individualverkehr im Korridor zwischen Herford und Rheda-Wiedenbrück zu erreichen. Die Projektidee wurde im September 2018 in das Qualifizierungsverfahren der REGIONALE eingebracht und im November 2018 in den Qualifizierungsprozess

aufgenommen. Der Radschnellweg OWL 2.0 soll im Rahmen der Regionale 2022 weiterqualifiziert werden.

Eingebunden in das Radwegenetz OWL, das Radverkehrskonzept für die Regiopolregion und das kommunale Radverkehrskonzept für die Stadt Bielefeld verspricht das Projekt einen Beitrag zur stärkeren Vernetzung von Stadt und Land und die engere Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure. Die bereits gebildete Projektgruppe setzt sich aus kommunalen Vertretern und Ehrenämtern zusammen.

Für den Bau von Radschnellwegen wurde im September 2019 ein verbindlicher Leitfaden des Landes NRW herausgegeben. Damit sind zunächst der Nachweis von Potentialen (min. 2000 Radfahrten/Tag im Querschnitt auf großen Teilen der Strecke) und ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis nachzuweisen. Das Potenzial wird im Rahmen des Radnetzes OWL betrachtet. Mit Ergebnissen ist Ende April 2020 zu rechnen. Im Anschluss wird eine Kosten-Nutzen-Analyse beauftragt. Es ist davon auszugehen, dass ein positives Verhältnis zu erreichen ist und dann entsprechende Fördermittel beim Land beantragt werden können.

Beschlusslage:	Beschluss durch den Stadtentwicklungsausschuss (Januar 2018, März 2019)
Finanzierung:	Potenzialanalyse: Fördermittel REGIONALE, Kosten-Nutzen-Analyse: 80.000 Euro eigene Mittel, anteilige Finanzierung der beteiligten Kommunen, Anteil Bielefeld 50 %
Umsetzung:	Potenzialanalyse: April 2020, Kosten-Nutzen-Analyse: Ende 2020

### **Maßnahmenfeld: Parkraummanagement**

#### **Parkraummanagement**

Im Innenstadtbereich befinden sich in den relevanten Parkzonen (Bahnhof, Kesselbrink, Rathaus und Altstadt) insgesamt rund 9.500 öffentliche Stellplätze. Sowohl die 1.500 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum als auch die 8.000 Stellplätze in Parkhäusern werden bewirtschaftet. In das Parkleitsystem sind alle Innenstadtparkhäuser integriert. Die Parkplätze der Stadtverwaltung für die Mitarbeiter/innen werden ebenfalls bewirtschaftet. Den Mitarbeiter/innen wird ein Job Ticket angeboten, dieses wird gut angenommen. Diese Maßnahmen haben aber in der Vergangenheit nicht zu einer nennenswerten Reduzierung des MIV in der Innenstadt geführt. Die Beschränkung öffentlicher Parkplatzflächen auf das erforderliche Mindestmaß und eine angemessene Bepreisung der wertvollen Innenstadflächen für parkende Fahrzeuge soll eine flankierende Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung umweltfreundlicher Verkehrsmittel werden.

Die Thematik Parkraumbewirtschaftung wird im Rahmen des MIV-Konzeptes gesamtstädtisch gutachterlich betrachtet. Dabei gliedert sich das Konzept in zwei Teilbereiche auf. Zum einen wird es um den fließenden MIV gehen und zum anderen um eine Strategie Ruhender Verkehr. Im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie

Innenstadt“, welches eine Reduzierung der Emissionen durch den MIV zum Ziel hat, wird zunächst ein Konzept zum Parken für den zentralen Innenstadtbereich entwickelt. Der „Emissionsfreien Innenstadt“ liegen folgende Ziele zugrunde:

- Reduzierung der Parksuchverkehre
- Verlagerung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Effiziente Auslastung der Parkbauten durch gezielte Steuerung des ruhenden Verkehrs
- Reduzierung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum zugunsten anderer Nutzungen sowie Optimierung der Parkplätze für die Nutzung durch Einzelhändler, Lieferanten, Kunden und Dienstleister
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Verbesserung der Luftqualität durch geringere Emissionen

Als zu untersuchende Maßnahmen sind geplant:

- Bedarfsorientierte Bepreisung des öffentlichen Raumes für den ruhenden Verkehr, sowie allgemeine Anhebung der Parkgebühren
- Anpassung bzw. Änderung der Parkhöchstdauern
- Einziehung von öffentlichen Parkierungsanlage zugunsten des Rad- und Fußverkehrs (Steigerung der Aufenthaltsqualität)
- Anpassung des Bewohnerparkens
- Vorschläge zur Minimierung des Parksuchverkehrs
- Potentiale für P+R-Anlagen außerhalb der Innenstadt, um frühzeitig auf den ÖPNV zu schwenken

Beschlusslage:	Beschluss durch den Stadtentwicklungsausschuss (März 2019), bzw. Oktober 2019 als Bestandteil des MIV-Konzept-Teilkonzept Strategie Ruhender Verkehr, Ratsbeschluss September 2019
Finanzierung:	Finanzierung des Gutachtens durch Haushaltsmittel, Förderprogramm Emissionsfreie Innenstadt, Verwendung ÖPNV-Pauschale, Umsetzung anschließend durch Haushaltsmittel
Umsetzung:	Vergabe des MIV-Gutachtens für 2. Quartal 2020 geplant, Ergebnisse für den Bereich Innenstadt für 4. Quartal 2020 erwartet, anschließend politische Beschlussfassung

### **Maßnahmenfeld: Kommunale Fahrzeugflotte**

Die Stadt Bielefeld verfügt aktuell über folgenden PKW- und LKW-Bestand:

#### PKW:

126 PKW, davon 77 Fahrzeuge mit Dieselantrieb, 4 mit Elektroantrieb, 18 Fahrzeuge mit LPG Gasantrieb und 25 Fahrzeuge mit Benzinmotoren.

#### LKW: (zul. Gesamtgewicht 2,8 t bis 36 t)

289 LKW. Davon sind 143 Kleintransporter ≤ 3,5 t zul. Gesamtgewicht.

Im Bereich der PKW haben 77 Fahrzeuge einen Dieselantrieb. Ca. 35 dieser Fahrzeuge werden in den kommenden 2 Jahren ersetzt. Ca. 40 % der Diesel-PKW erfüllen die Abgasnorm Euro 6b oder besser.

Alle Fahrzeuge, die nachweislich von Abgasmanipulationen betroffen sind, wurden durch die Hersteller nachgebessert.

Der Umweltbetrieb setzt bei Ersatzbeschaffungen möglichst auf den Einsatz alternativer Antriebe, jedoch limitiert durch bestehende Wirtschaftsplanansätze und den Einsatzzweck. Durch Aufstockung des bestehenden Wirtschaftsplanansatzes mit Fördermitteln aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft“ können im Februar 2020 17 Elektro- statt konventionell angetriebener PKW in Dienst genommen werden. Die Beschaffung von weiteren 19 E-PKW ist bereits beschlossen und wird aktuell umgesetzt.

Im Bereich der LKW sind alle Fahrzeuge mit Dieselmotoren ausgestattet. 50 % der Kleintransporter erfüllen die Abgasnorm Euro 6. 45 % der Kleintransporter werden in den kommenden 2 Jahren ersetzt.

Ca. 45 % der schweren Nutzfahrzeuge erfüllen die Abgasnorm Euro 6. Für 10 Fahrzeuge wurde eine Hardwarenachrüstung aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft“ beantragt. Der Zuwendungsbescheid steht noch aus. 6 % der Fahrzeuge erfüllen die Abgasnorm Euro 4 oder schlechter. Hierbei handelt es sich jedoch um Fahrzeuge, die nur noch im Winterdienst eingesetzt werden. Die Laufleistung dieser Fahrzeuge beträgt im Durchschnitt weniger als 5.000 km/Jahr.

50 % der Fahrzeuge im Bereich der Abfallentsorgung, die besonders intensiv auf Straßen im gesamten Stadtgebiet fahren, erreichen die Abgasnorm Euro 6. Die restlichen Fahrzeuge werden in den kommenden 2 Jahren entweder ersetzt oder einer Hardwarenachrüstung unterzogen. Im laufenden Jahr 2020 werden rund 25 % der Flotte ersetzt. Die Beschaffung eines elektrisch angetriebenen Abfallsammelfahrzeuges wird durch Mittel aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft“ gefördert und im Jahr 2020 zeitnah umgesetzt, um diese Antriebsform im Fuhrpark zu testen. Darüber hinaus wird die Nutzung von Wasserstoff als Antriebsenergie in Abfallsammelfahrzeugen im Rahmen eines Projektes zur Umsetzung einer Wasserstoffmodellregion untersucht. Projektteilnehmer sind neben der Stadt Bielefeld auch die Kreise Minden-Lübbecke und Lippe.

Die Stadt Bielefeld wird unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und technischen Gründen solche Fahrzeuge unverzüglich nachrüsten, die förderfähig sind.

- Beschlusslage:** Der Umweltbetrieb hat sich bereits 2016 dazu verpflichtet, mindestens 1 E-Fahrzeug pro Jahr zu kaufen. Durch den Einsatz von Fördermitteln kann diese Quote in 2020 deutlich übertroffen werden.
- Finanzierung:** Für die Umstellung auf Elektromobilität wurden insgesamt 2.681.370 Euro aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft“ und 278.610 Euro aus dem Landesförderprogramm Progress.nrw beantragt und bewilligt. Zudem wurden für den Kauf von 10 E-PKW und 30 Pedelecs Fördermittel aus dem Projekt „emissionsfreie Innenstadt“ beantragt, die ebenfalls aus Mitteln des Landes NRW stammen. Für die Nachrüstung schwerer Nutzfahrzeuge mit entsprechender Hardware wurde ein Förderantrag gestellt. Die abschließende Bewertung durch die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen steht noch aus.
- Umsetzung:** Die ersten E-PKW werden in 2020 geliefert und im Betrieb eingesetzt. Die übrigen Fahrzeuge werden bis Ende 2021 beschafft.

## **Maßnahmenfeld: Informationsmanagement**

### **Konzept zur Digitalisierung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur**

In einem Projekt werden gutachterlich die verkehrstechnisch, räumlich und rechtlich möglichen Maßnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung sowie deren praktische Umsetzbarkeit und die lufthygienische Wirkung insbesondere im Hinblick auf die NO<sub>x</sub>-Belastung geprüft.

Die fortschreitende Digitalisierung im Verkehrswesen bietet neue Steuerungs- und Lenkungsmöglichkeiten. Intelligent und digital vernetzte Angebote ermöglichen es, Mobilität an die Anforderungen der Bevölkerung, aber auch an die Anforderungen der Umwelt anzupassen und die vorhandenen Verkehrsangebote besser auszulasten. Bei der urbanen Digitalisierung sollen Ampelanlagen, Emissionsmessungen, Parksysteme sowie Daten intelligenter Lichtmasten einfließen. So können z. B. Fahrzeugsysteme und Bewegungsdaten aufeinander abgestimmt, der Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrslage gesteuert oder Informationen über die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel bereitgestellt werden.

Ein modernes Informationssystem kann den Verkehrsfluss verbessern. Weiträumig um die Innenstadt installierte Informationsanzeigen können ebenso wie app-basierte Angebote dafür genutzt werden, um den MIV frühzeitig bei Stausituationen zu lenken. Zudem kann eine Echtzeit-Parkplatzführung erfolgen. Ein entsprechendes Konzept ist zu entwickeln. Auch für die Fußgänger-mobilität ist ein Informationssystem in der Innenstadt aufzubauen, mit dem Fußgänger/innen zu bestimmten Zielen geleitet werden. Mit dem System erhalten sie Informationen über die Entfernung und die zeitliche Dauer zum gewünschten Ziel sowie weitere interessante Hinweise über die nähere Umgebung.

Aufbauend auf der vorgenannten Beschreibung wird die Stadt Bielefeld zusammen mit moBiel eine Konzeptstudie in Auftrag geben. Die inhaltliche Bearbeitung der Konzeptstudie befasst sich mit:

- Darstellung von Einzelmaßnahmen und Best-Practice-Beispielen
- Entwicklung von Einführungsszenarien für Bielefeld
- Detailuntersuchung für ausgewählte Szenarien (Wirkung, Kosten, Nutzen)
- Empfehlungen zum weiteren Vorgehen und Darstellung der erforderlichen Organisations- und Beteiligungsstrukturen

Die Ergebnisse der Konzeptstudie werden als Grundlage für weitere Aufträge zur erfolgreichen Implementierung dienen.

Beschlusslage: Beschluss durch den Stadtentwicklungsausschuss (März 2019), bzw. Oktober 2019 als Bestandteil des MIV-Konzept-Teilkonzepts Konzeptstudie Verkehrsleitsystem

Finanzierung: Durch Haushaltsmittel

Umsetzung: Vergabe 2. Quartal 2020, Ergebnisse voraussichtlich im 4. Quartal 2020

### **Maßnahmenfeld: Kooperation**

#### **Kooperation mit Unternehmen**

Der tägliche Pendlerverkehr auf dem Arbeitsweg stellt einen relevanten Teil der Mobilität dar, da dieser Weg durch nahezu alle Berufstätigen zurückzulegen ist. Die zurückgelegten Entfernungen haben dabei in den letzten Jahren zugenommen und betragen mittlerweile im Bundesschnitt ca. 17 km. Der motorisierte Individualverkehr ist dabei weiterhin dominierend. Daraus resultieren insbesondere in Städten ein hohes Verkehrsaufkommen und verkehrsbedingte Schadstoffausstöße.

Mehr als 80.000 Menschen pendeln täglich nach Bielefeld. Dem stehen ca. 45.000 Beschäftigte gegenüber, die täglich aus Bielefeld herauspendeln. Somit ist die Stadt in erheblichem Maße von der Mitarbeitermobilität und den genannten Folgen betroffen.

Um diese Situation dauerhaft zu verändern, kann das Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) eine relevante Rolle spielen. Durch alternative Mobilitätsangebote, veränderte Rahmenbedingungen oder das Schaffen von Anreizen können Unternehmen dazu beitragen, das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter/-innen auf dem Arbeitsweg in Richtung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu verändern. Bisher ist das BMM bei den Unternehmen in Bielefeld noch nicht hinreichend bekannt. Es gibt jedoch erste Unternehmen, die die Bedeutung und Möglichkeiten des BMM schon erkannt haben. Erste Ideen, Angebote und Maßnahmen wurden bereits entwickelt und auch (teilweise) umgesetzt.

Im Rahmen des Bundes Förderprogramms „Dieselforum – Green Masterplan“ hatte die Stadt Bielefeld u.a. einen Förderantrag zur „Mitarbeitermobilität bei in Bielefeld ansässigen Unternehmen“ genehmigt bekommen. Mit dem Projekt sollten Arbeitgeber



darüber informiert werden, wie durch Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements die vorhandenen Mobilitätsalternativen für Berufspendler (z. B. ÖPNV, Zweiräder oder Fahrgemeinschaften) gestärkt werden können. Das Projekt lief bis zum 31.12.2018. Die Stadt Bielefeld wurde bei diesem Projekt durch die EcoLibro GmbH begleitet. An dem Projekt beteiligten sich verschiedene Firmen (z. B. DMG Mori, JAB, Miele) auf freiwilliger Basis. Da das Interesse der Unternehmen an einer Fortführung des Projektansatzes und dem Aufbau eines „Mitarbeitermobilitäts-Netzwerks“ von Bielefelder Unternehmen hoch war, wurde entschieden, das Projekt fortzusetzen. Vor dem Hintergrund der Herausforderungen beim Klimaschutz und der Verkehrswende, der Bedeutung der Zusammenarbeit mit den Unternehmen beim Thema Mitarbeitermobilität und der Tragweite für den Wirtschaftsstandort Bielefeld soll das Netzwerk ab 2020 durch die WEGE mbH betreut werden.

## **Maßnahmenfeld: Elektromobilität**

### **Multimodale E-Mobilität**

Die Stadt Bielefeld möchte das ambitionierte Ziel verfolgen, bis 2050 die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 80 bis 95 % zu senken sowie den Anteil des Umweltverbunds am Modal Split auf 75 % zu erhöhen. Zur Erreichung dieser Ziele kann Elektromobilität einen wesentlichen Beitrag leisten, allerdings nur, sofern diese auch eine maßgebliche Rolle im Umweltverbund spielt und damit sichergestellt wird, dass motorisierte Individualverkehre zugunsten umweltverträglicher Verkehrsmittel verlagert werden.

Der öffentliche Personennahverkehr bildet das Rückgrat nachhaltiger städtischer Mobilitätssysteme und trägt wesentlich dazu bei, die lokalen Lärm- und Luftschadstoffemissionen zu reduzieren und Städte von Autoverkehr zu entlasten. Der öffentliche Nahverkehr bietet das Potential, das gesamte städtische Verkehrssystem weiter zu elektrifizieren, indem bereits bestehende ÖPNV-Angebote durch elektrische Mikromobilitäts- und Sharing-Dienste komplementiert werden.

Bielefeld verfügt über ein gut ausgebautes ÖPNV-Netzwerk und die Bielefelder Stadtbahn wird bereits vollkommen elektrisch betrieben. Vor diesem Hintergrund sind gute Anknüpfungspunkte für die weitere Integration von Elektromobilität geboten. Vor dem Hintergrund, dass vor allem in Großstädten Pkw-Wege immer häufiger mit dem Umweltverbund substituiert werden, sollen die verschiedenen Mobilitätsangebote in Bielefeld deutlich enger miteinander verknüpft werden. Hier setzt das Konzept der sogenannten Mobilstationen an, welche durchgängige Mobilitätsketten und verkehrsmittelübergreifende Angebote fördern. Mobilstationen fungieren als sichtbare Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbundes mit systemischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Verbindung.

Mobilstationen können je nach konkretem Standorttyp – bspw. Innenstadt Quartier, Hauptbahnhof, ÖPNV-Haltestellen, Gewerbegebiet, ländliche Gebiete – in ihrem Aussehen und Angebot variieren und unterschiedliche Anforderungen bedienen. Durch ein Mobilitätsangebot, das den ÖPNV rund um die Uhr ergänzt (z. B. Car-Sharing), kann durch Mobilstationen auch im eher ländlichen Raum eine lückenlose Versorgung mit Mobilität sichergestellt werden. Werden Mobilstationen am Stadtrand

eingerrichtet, werden damit attraktive Umsteigemöglichkeiten geschaffen. Hierdurch ist es möglich, die Innenstadt schnell und komfortabel und ohne eigenes Auto zu erreichen und somit die verkehrlich überlasteten Innenstädte zu entlasten. Die Mobilstationen werden je nach Standort und Ausstattung auch Lademöglichkeiten für Autos und Fahrräder aufnehmen.

Als Teil des Projektes „Ticket2Kyoto“ ist die GreenStation in Bielefeld Sieker als Pilotprojekt zukünftiger Elektromobilität entwickelt worden. Diese bietet neben einer Stromlade-Station (AC und DC) für Autos die flowBiel-Station mit Beratung zu den flowBiel-Produkten (neue Mobilitätsprodukte) und verschließbare Radboxen mit Lademöglichkeit. Diese bestehenden Ziele und Initiativen bieten erste Anknüpfungspunkte für die Entwicklung von Maßnahmen zur weiteren Förderung multimodaler Elektromobilität in Bielefeld.

Die Stadtwerke Bielefeld betreiben in Bielefeld aktuell insgesamt 71 Ladepunkte, davon 66 Normalladepunkte (AC) sowie 5 Schnellladepunkte (DC). Ein weiterer Ausbau soll zielgerichtet erfolgen. Aus diesem Grund haben die Stadtwerke Bielefeld an dem dritten Förderaufruf des BMVI teilgenommen - dieser lief bis Ende Februar 2019. Die Stadtwerke haben, resultierend aus der erfolgreichen Teilnahme, Zuwendungsbescheide für 60 Normalladepunkte (AC) erhalten. Hiervon sind 6 Ladepunkte bereits umgesetzt, 8 weitere Ladepunkte befinden sich in der unmittelbaren Umsetzung. Für die verbleibenden 46 wird die Umsetzung nach Erhalt der notwendigen Unterlagen (Gestattung, Kampfmittelfreigabe, etc.) angestrebt. Die im Rahmen des dritten Förderaufrufs geförderten Ladepunkte werden gemäß den Förderbedingungen bis Juni 2020 umgesetzt.

### **E-Sharing-Angebote**

Sharing Konzepte wie Car-Sharing und Bike-Sharing haben großes Potential für die Entwicklung von Elektromobilität sowie für die Senkung der NO<sub>x</sub>-Belastung in der Stadt. Car-Sharing Angebote führen zu einer nachweislichen Verringerung in Autobesitz und -nutzung, wobei ein Auto einer Sharing-Flotte zwischen fünf bis 15 Privatautos ersetzen kann.

Die verträgliche Wirkung des Sharing-Gedankens kann durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen noch weiter verstärkt werden. Voraussetzung hierfür ist, dass Elektrofahrzeuge in den Car-Sharing-Flotten mit Strom aus regenerativen Energiequellen aufgeladen werden. Ein Reichweitenproblem gibt es für Elektrofahrzeuge in Car-Sharing-Flotten nicht, da dem Nutzer gleichzeitig bei seinem Anbieter und in seiner Nähe Fahrzeuge mit herkömmlichen Antrieben zur Verfügung stehen.

Im Vergleich zwischen unterschiedlichen Sharing-Systemen zeigt sich, dass stationsbasierte Sharing-Angebote pro Sharing-Fahrzeug die meisten Privat-Fahrzeuge (acht bis 20 Fahrzeuge im Privatbesitz) ersetzt. Diese Systeme sollen daher weiter unterstützt werden. Ergänzend dazu können Maßnahmen zur Privilegierung von E-Car-Sharing Fahrzeugen, beispielsweise beim Laden auf öffentlichen Parkflächen, zur Attraktivität von E-Car-Sharing Angeboten beitragen. Auch E-Bike-Sharing Systeme haben hohes Potential, Autofahrten zu ersetzen und

den Radverkehr zu stärken, sowohl als Teil intermodaler Wegeketten als auch auf kurzen Wegen unter 3 km.

Das Ziel des aktuellen Entwurfs der Mobilitätsstrategie für Bielefeld zu Ausbau und Optimierung des Radverkehrsangebots schließt auch die Verbesserung der Bedingungen für E-Fahrräder mit ein. Der Aufbau eines E-Bike-Sharing Systems sowie die Errichtung sicherer Abstellmöglichkeiten (wie beispielsweise die Fahrrad-Boxen an der Green City Station in Sieker und zukünftigen Mobilitätsstationen) bieten eine wichtige Grundlage für die Förderung von E-Bikes. Auch E-Roller werden im Stadtverkehr eine immer wichtigere Rolle spielen. Vor allem durch Sharing-Systeme wird der Einsatz von E-Rollern weltweit vorangetrieben. So wird neben Car- und Bike-Sharing ein dritter Bereich des Sharing-Konzeptes entwickelt, das bisher hauptsächlich in Millionenstädten, wie z. B. Berlin, Madrid, oder Paris konzentriert ist. Allerdings ist zu erwarten, dass das E-Roller-Sharing System, wie auch Car-Sharing, zunehmend auch in kleineren Städten eingesetzt wird. In einem Teilgebiet für Bielefeld hat moBiel im August 2018 den Testbetrieb für das E-Roller-Sharing-System „Alma“ als freefloating-System gestartet. Dieser Betrieb wird in 2020 mit 50 Rollern weiter fortgeführt, die Prüfung zur Ausweitung laufen derzeit noch.

Unter der Produktmarke „flowBie“ werden die verschiedenen Sharing-Angebote der moBiel in Bielefeld zusammengefasst und vermarktet. Dazu gehört neben dem Produkt „Alma“ auch der E-Tretroller der Firma Tier, mit der die moBiel seit 2019 kooperiert. Weiterhin wurden in 2019 die ersten zwei Gebiete für On-Demand-Verkehre erschlossen, um gerade in den ländlicheren Bereichen in Bielefeld eine neue Qualität des ÖPNV zu testen. Für 2020 wird ein Bike-Sharing eingeführt. Die moBiel plant die Einbindung der verschiedenen Angebote in eine Mobilitätsplattform, um einen leichteren Zugang für den Kunden über das gesamte Verkehrsangebot zu ermöglichen.

## **E-Mobilität – Steuerung u. Öffentlichkeitsarbeit**

Elektromobilität versteht sich vorrangig als Mobilitätsthema, findet jedoch viele Berührungspunkte mit anderen Fachplanungen und Querschnittsthemen. Um die Potenziale der Elektromobilität auch langfristig in der Planung von Stadt und Verkehr zu erkennen, müssen gesamtstädtische Ansätze zur Förderung von Elektromobilität etabliert werden.

Gerade in der heute stark prozessorientierten Ausrichtung der Verkehrsentwicklungsplanung bestehen vielversprechende Möglichkeiten der thematischen Verankerung. Elektromobilität kann sich in übergeordnete Strategien einfügen und so zum Erreichen von umwelt- und klimapolitischen Zielen, Verkehrsverlagerung bzw. Verkehrsverminderung und vernetzter Mobilität beitragen. Stadtplanerische Instrumente zur Förderung und Gestaltung von Elektromobilität stehen bereits zur Verfügung, müssen auf lokaler Ebene jedoch schrittweise erprobt werden. Der Rechtsrahmen ist aus Sicht der Kommunen in vielen Bereichen noch nicht klar abgesteckt.

Zu einer erfolgreichen Förderung von Elektromobilität zählt nicht zuletzt auch die Bewerbung von Maßnahmen zur verbesserten Sichtbarkeit der lokalen

Elektromobilitätsinitiativen und Projekte. Um die Neugier der Bürgerschaft zu wecken und eine stärkere Nutzung von Elektromobilitätsangeboten zu erreichen, muss über bestehende Angebote, den Nutzen der Angebote und den allgemeinen Gewinn der Elektromobilität informiert werden. Bewusstseinsbildung kann die Mobilitätskultur positiv beeinflussen und einer Stadt gleichzeitig die Möglichkeit geben, sich zum Thema Elektromobilität klar zu positionieren.

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- Etablierung geeigneter Organisations- und Kooperationsformen zwischen elektromobilitätsrelevanten Akteuren,
- Aufbau einer Informationsplattform zu allen städtischen und regionalen Elektromobilitätsangeboten,
- Entwicklung einer Mobilitätsplattform zur durchgängigen Buchung
- Angebot von Informationspaketen und Schnupperangeboten für NeubürgerInnen
- Durchführung von Aktionstagen zum Thema Elektromobilität.

### **Emissionsfreies und elektromobiles Wohnen im Quartier**

Elektromobiles Wohnen bezeichnet ein Wohnangebot, das den BewohnerInnen ein Leben ohne Besitz oder Nutzung von konventionellen Autos ermöglicht. Da das Ladeinfrastrukturkonzept für Bielefeld eine Stärkung von multimodalen Angeboten sowie eine Reduktion des MIV-Anteils bezweckt, soll ein bloßer Austausch von konventionellen Autos mit privaten Elektroautos verhindert werden. Daher bezieht sich das Handlungsfeld „Emissionsfreies und elektromobiles Wohnen im Quartier“ auf Sharing- und Pooling-Konzepte für autofreie Haushalte.

Autofreies Wohnen hat zum Ziel, für Haushalte ohne Kfz-Besitz Vorteile zu schaffen und autofreies Leben zu erleichtern. Weltweit setzen sich zahlreiche Wohnanlagen, Siedlungen oder Stadtteile zunehmend für eine Reduktion der Pkw-Nutzung ein, indem sie z. B. eine gute Anbindung an ÖPNV garantieren, Fahrradplätze zur Verfügung stellen oder die Bewohner der Siedlungen vertraglich an die Autofreiheit binden.

Die Vorteile von elektromobilem und autofreiem Wohnen sind unter anderem auf die positiven Auswirkungen von Elektromobilität zurückzuführen. Im Vordergrund stehen die Reduktion von Lärm- und gesundheitsschädlichen Emissionen im Quartier, was die Attraktivität der Wohngebiete erhöht. Zudem ermöglicht die Reduzierung des privaten Autobesitzes alternative Flächennutzung, etwa für Grünflächen, Spielplätze oder andere öffentliche Räume. Die Verringerung des autogebundenen Verkehrs erhöht zusätzlich die Attraktivität und Sicherheit im Wohngebiet, vor allem auch für Kinder.

Da der Festsetzungskatalog des BauGB i. d. g. F. keine Regelungen für elektromobiles bzw. autofreies Wohnen vorsieht, muss geprüft werden, ob die Stadt Bielefeld im Rahmen ihrer Baulandstrategie künftig solche Regelungen in ihre städtebaulichen Verträge aufnimmt. Eine Reduzierung der Stellplatzschlüssel verringert die Wahrscheinlichkeit, dass Privatautos angeschafft werden.

Der Stellplatzschlüssel sollte aber nicht ohne Gegenleistung reduziert werden. So sollte Mobilität ohne den privaten Besitz eines Verbrennungs-Autos sichergestellt werden, z. B. durch die wohnungsnaher Platzierung von Car-Sharing Stellplätzen oder die Integration von Pick-up- und Drop-off-Plätzen für Mitfahrangebote und Taxis im öffentlichen Raum.

Autofreies bzw. elektromobiles Wohnen in Bielefeld erfordert sorgfältige Planung. Wohnungsnaher E-Sharing Systeme sollten aufgebaut und gut in das ÖPNV-Netzwerk integriert werden, um so komfortable Tür-zu-Tür-Wegstrecken – ohne die Nutzung von Privatautos – innerhalb Bielefelds zu ermöglichen. Für Privatautos sollte in Neubaugebieten die nötige Ladeinfrastruktur und entsprechende Stromzähler installiert bzw. in jedem Fall vorgerüstet werden. Hochqualitative Parkmöglichkeiten für E-Cars, wie auch für Pedelecs, E-Bikes, elektrisch unterstützte Lastenrädern etc. sind unabdingbar.

Aufbauend auf der bereits im Januar 2019 verabschiedeten Stellplatzsatzung hat die Stadt Bielefeld schon einen Schritt hin zu einer Reduzierung vom eigenen PKW erreicht.

Beschlusslage: Beschluss Stadtentwicklungsausschuss Januar 2019

Umsetzung: Die Umsetzung erfolgt im Rahmen von Festsetzungen in B-Planverfahren sowie Neubauvorhaben von Dritten.

## **Maßnahmenfeld: Sonstige Maßnahmen**

### **Urbane Logistik**

In der urbanen Logistik gibt es dynamische Entwicklungen, die vor allem durch den E-Commerce getrieben werden. Das Wachstum im E-Commerce in Kombination mit immer kürzeren Lieferzeiten fordert von den Logistikdienstleistern eine immer größere räumliche Nähe zu den Zustellpunkten in der Stadt und die Suche nach geeigneten Flächen für die veränderten innerstädtischen Supply-Chains. Onlinehändler treten bei der Suche nach geeigneten innerstädtischen Verteilzentren somit zunehmend in Wettbewerb mit dem stationären Einzelhandel.

In diesem Zusammenhang ist eine aktive Mitgestaltung durch die Stadt Bielefeld sinnvoll, um neue Entwicklungen frühzeitig sowie stadtverträglich und zielgerichtet mitzugestalten. Dafür wird es als hilfreich angesehen, zeitnah ein erstes Pilotprojekt zu initiieren. Auf diese Weise kann bei diesem Thema eine hohe Sichtbarkeit hergestellt und demonstriert werden, dass sich Bielefeld in diesem Bereich engagiert und entschlossen Maßnahmen umsetzen möchte. Die Entwicklung eines Pilotprojekts mit einem Midi-Hub wird den politischen Gremien vorgeschlagen. Ebenso wird die Errichtung eines Urban-Hubs, an dem Waren von großen LKWs auf kleinere Auslieferungsfahrzeuge verladen werden, auf dem innenstadtnahen Areal des ehemaligen Containerbahnhofs in Bielefeld geprüft, das sich allerdings noch im Besitz der Bahnentwicklungsgesellschaft BEG befindet.

Der Einsatz von Hubs im Stadtgebiet hat sich bei einer ersten Analyse als sehr vielversprechend für Bielefeld herausgestellt. Dabei wurden drei verschiedene Hub-

Typen unterschieden: Urban-Hub, Midi-Hub und Mikro-Hub. Durch den Einsatz von Hubs ist es möglich, alternative, stadtverträgliche Fahrzeugkonzepte für die Auslieferung im Stadtgebiet einzusetzen. Auf diese Weise können sie einen wesentlichen Beitrag für eine stadtverträgliche Abwicklung der Lieferverkehre im Innenstadtbereich leisten.

Der Einsatz von Midi-Hubs vorzugsweise auf dem Gelände des ehemaligen Containerbahnhofs wurde im Rahmen einer Untersuchung als vielversprechendster erster Schritt identifiziert. Die Lage und die örtlichen Rahmenbedingungen ermöglichen den Einsatz von „Wechselbrücken“ für die Anlieferung und Zwischenlagerung von Paketen ohne großen baulichen Aufwand. Durch den Einsatz von Midi-Hubs ist es möglich, Lastenräder systematisch für die Belieferung der Innenstadt durch Paketdienste und Stückgut-Spediteure einzusetzen.

Darüber könnten signifikante Mengen abgewickelt werden und sichtbare Verlagerungseffekte (Lastenräder in der Innenstadt) sowie Lärm- und Luftschadstoffemissionsreduktionen erzielt werden. Dafür ist es entscheidend, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit es für die Unternehmen attraktiv ist, sich an einem Modellvorhaben zu beteiligen. Nach einer gemeinsamen Diskussion des „Bielefelder Ansatzes“ mit den Logistikunternehmen und unter Berücksichtigung der Anforderungen der Branche sollte ein solches Vorhaben recht schnell in den operativen Betrieb überführt werden. Erst die gemeinsame Erprobung liefert praktische Erkenntnisse für die weitere Optimierung und Weiterentwicklung des Midi-Hubs, sodass zukünftig dauerhaft ein signifikanter Teil der Innenstadtbeflieferung mit alternativen Fahrzeugkonzepten, wie z. B. E Lastenrädern oder E Kleinfahrzeugen, erfolgen kann.

Der Einsatz von lokalen Hubs ermöglicht den Einsatz von E-Lastenrädern oder E-Kleinfahrzeugen im Innenstadtbereich. Durch die hohe Sichtbarkeit rücken E-Lastenräder stärker ins Bewusstsein der Anlieger. Deshalb stellt ein Verleihsystem für E-Lastenräder eine gute ergänzende Maßnahme dar. Ein Verleihsystem kann ein niedrigschwelliges Angebot sein, um interessierte Akteure erste Erfahrungen mit dem Einsatz von Lastenrädern zu ermöglichen. Flankierend könnte ein lokales Förderprogramm mit Zuschüssen für die Beschaffung von E-Lastenrädern einen entsprechenden Anreiz setzen. Diese Maßnahmen sind besonders wirkungsvoll, wenn der gesamte Radverkehr in der Stadt gefördert wird.

Auch die weitere Elektrifizierung der innerstädtischen Verkehre wird insbesondere im Bereich des Lieferverkehrs an Relevanz gewinnen. Für die Umsetzung elektromobiler Lösungen im Wirtschaftsverkehr ist die Kommunikation und Kooperation zwischen der Kommune und den Akteuren der Handels- und Logistikbranche unabdingbar. Dabei kann die Kommune eine Vorbildrolle einnehmen, indem sie beispielsweise die eigene Dienstflotte frühzeitig durch Elektrofahrzeuge erweitert.

Bei der Umsetzung sollten insbesondere Maßnahmen für die Bielefelder Innenstadt in den Fokus genommen werden. Dabei ist zu beachten, dass sich die Struktur des Handels und die Anforderungen an eine Handelsanlieferung weiter verändern werden. Es ist zu empfehlen, auch die Händler in einen Prozess des strukturieren Dialogs mit zu integrieren. Auf diese Weise können die Belange und Anliegen der verschiedenen Stakeholder angemessen berücksichtigt werden. Zudem kann auf diese Weise eine

große Akzeptanz für die Umsetzung der gemeinsam entwickelten Maßnahmen erreicht werden.

In diesem Zusammenhang ist eine aktive Mitgestaltung durch die Stadt Bielefeld sinnvoll, um neue Entwicklungen frühzeitig sowie stadtverträglich und zielgerichtet mitzugestalten. Als erster Schritt sollte ein strukturierter Dialog mit den lokalen Stakeholdern und weiteren relevanten Akteuren initiiert werden. Das Schaffen eines gemeinsamen Verständnisses bezüglich der heutigen und zukünftigen Herausforderungen sowie die Entwicklung von gemeinsamen Lösungen sollten dabei im Vordergrund stehen. Diese gemeinsam entwickelten Lösungen zeichnen sich durch ein hohes Maß an Akzeptanz und einer kooperativen Verteilung der Aufgaben aus und tragen dazu bei, den Verkehrsfluss zu verbessern, Emissionen zu reduzieren und die Lebensqualität in der Stadt zu steigern.

Beschlusslage: Beschluss durch den Stadtentwicklungsausschuss (März 2019)

Finanzierung: Durch Förderung innerhalb der Emissionsfreie Innenstadt

Umsetzung: Derzeit läuft die Ausschreibung im EU-Amtsblatt an, sodass entsprechend des Vergabeverfahrens mit einer Beauftragung der Pilotphase am 01.06.2020 zu rechnen ist.

### **Betriebliches Mobilitätsmanagement**

Die Stadtwerke-Gruppe Bielefeld (SWB) und die Stadt Bielefeld befinden sich seit 2016 in einem Gemeinschaftsprojekt „Betriebliches Mobilitätsmanagement“. Das Projekt verfolgt das Ziel, den Auslastungsgrad vorhandener Fahrzeugflotten zu steigern, Dienstfahrten auf den ÖPNV und auf das Fahrrad zu verlagern. Auch die Mitarbeitermobilität wird in diesem Projekt untersucht. Ein eigener Baustein in dem Projekt ist ein Elektromobilitätskonzept für den Städtischen Fuhrpark. Ziel des E-Mobilitätskonzepts ist es,

- möglichst viele Elektro-Fahrzeuge einzusetzen, um ein ausgewogenes Verhältnis von Wirtschaftlichkeit, Ressourceneffizienz, Ökologie (Reduzierung Schadstoff-Ausstoß) sowie eine Mitarbeiterinnen-/Mitarbeiterorientierung zu erreichen,
- die Verwaltung bei der Genehmigung von Beschaffungsvorhaben für E-Fahrzeuge zu unterstützen (Kostentransparenz heute / morgen),
- die Politik bei der Erfüllung der politischen Ziele wie Klimaschutz und Luftreinhaltung und Verkehr zu unterstützen,
- Vorbehalten der Nutzer/-innen in Bezug auf Reichweiten und Einsatzmöglichkeiten von E-Fahrzeugen entgegenzuwirken und
- das Potenzial für Elektromobilität maximal auszuschöpfen.

Im Ergebnis lässt sich der überwiegende Teil aller PKW-Fahrten mit Elektrofahrzeugen erledigen. Dem wird bei Beschaffungen bereits Rechnung getragen.

Ebenfalls aus diesem Projekt heraus haben die SWB und die Stadt Bielefeld an dem Wettbewerb „Mobil Gewinnt“ teilgenommen. Hieraus wurde ein Förderantrag u.a. für die Errichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen für die dienstliche und private

Nutzung, die Beschaffung von 120 Fahrradanhängern für die dienstliche Nutzung gestellt und bewilligt. Mit der Errichtung der Fahrradabstellanlagen soll der benötigte Raum geschaffen werden, um die Erweiterung der städtischen Radflotte zu realisieren. Darüber hinaus wird das Platzangebot für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erweitert, um die Grundlagen für einen Umstieg auf das Fahrrad für den täglichen Arbeitsweg zu schaffen.

Die Fahrradanhänger wurden bereits beschafft und bei der Stadt Bielefeld eingesetzt. Dieses System ermöglicht die Mitnahme von benötigten Utensilien auf dem Fahrrad und im ÖPNV. Hiermit soll die Notwendigkeit zur Nutzung eines PKW reduziert werden.

**Beschlusslage:** Für die Stadt Bielefeld und Stadtwerke Bielefeld Gruppe wird ein gemeinsames Fahrzeug-Dispositionssystem eingeführt.

Die Stadtverwaltung und die Stadtwerke Bielefeld Gruppe befürworten die Förderung und den Ausbau der Elektro-Mobilität in Bielefeld. Mit der Umsetzung eines gemeinsamen, betrieblichen Mobilitätsmanagements kann E-Mobilität in Bielefeld entscheidend vorangebracht werden.

Die Untersuchungen und Integration der Mitarbeitermobilität in ein ganzheitliches Mobilitätssystem der Stadtverwaltung und der Stadtwerke Bielefeld Gruppe werden weiterverfolgt.

**Finanzierung:** Das Projekt wird aus Eigenmitteln finanziert und maßnahmenbezogen durch Fördermittel unterstützt. Im Wirtschaftsplan des UWB sind hierfür entsprechende Planansätze vorhanden.

**Umsetzung:** Eine gemeinsame Dispositionsoftware zur Gründung eines innerbetrieblichen Car-Sharing-Systems wurde beschafft und befindet sich im Testeinsatz. Die aktuelle Nutzung an 2 Standorten mit insgesamt 11 Fahrzeugen hat sich bewährt und wird kontinuierlich ausgebaut.

Durch die Nutzung von Förderprogrammen konnte die Beschaffungsquote von E-Fahrzeugen deutlich erhöht werden.

Im Rahmen von 2 Mobilitätstagen wurden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern E-PKW und Pedelecs vorgestellt, um Alternativen zu präsentieren und Hemmungen abzubauen. Darüber hinaus wurden Alternativen zur Nutzung des eigenen PKW für den täglichen Arbeitsweg vorgestellt.