

Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 10.03.2020, 51-3003

Drucksachen-Nr.

**10450/2014-2020**

## Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	24.03.2020	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

### **Mobilitätsstrategie**

**Betroffene Produktgruppe**

11.12.03 – Verkehrliche Planung

**Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen**

---

**Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan**

---

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

StEA, 23.06.2015, TOP 4.4, Drucks. 1136/2014-2020  
StEA, 04.03.2019, TOP 4.1, Drucks. 7236/2014-2020  
Rat, 14.03.2019, TOP 11, Drucks. 7236/2014-2020/1  
StEA, 17.09.2019, TOP 12, Drucks. 9118/2014-2020  
StEA, 29.10.2019, TOP 4.1, Drucks. 9149/2014-2020

### **Sachverhalt:**

Die Stadt Bielefeld hat die Notwendigkeit erkannt, verstärkt ambitionierte Maßnahmen zur Förderung von Alternativen zur PKW-Nutzung zu ergreifen sowie emissionsarme Mobilität und den Umweltverbund zu fördern.

Die erarbeitete Mobilitätsstrategie legt dar, welches Leitbild und welche Ziele sich die Stadt Bielefeld bis zum Jahr 2030 zur Entwicklung ihrer Mobilität setzt. Die Stadt Bielefeld sieht in einer modernen und umweltverträglichen Mobilität einen wesentlichen Schlüssel für ein auch in Zukunft lebenswertes und dynamisches Bielefeld. Mit diesem Leitbild soll sowohl den großen Herausforderungen, wie dem Klimawandel und dem Bevölkerungswachstum, als auch aktuellen Entwicklungen im Mobilitätsbereich begegnet werden. Die Mobilitätsstrategie legt als übergeordnetes Ziel fest, bis 2030 den Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehrsaufkommen auf 75 Prozent zu steigern und den motorisierten Individualverkehr auf 25 Prozent zu reduzieren.

Die Neuausrichtung der Mobilitätssysteme wird nur im Zuge einer integrierten Planung und mit einer sinnvollen Zuordnung der Nutzungen untereinander erfolgen können. Für diese sind neue Angebote zur Stärkung der Nahmobilität mit Fuß- und Radverkehr sowie ein hochwertiges Angebot an ÖPNV vorzuhalten. Der Ausbau des Umweltverbundes muss aber durch die Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) ergänzt werden, da nur so die negative Wirkung aller Luft- und Lärmemissionen gemindert werden kann. Der weiterhin notwendige Motorisierte Individualverkehr ist konsequent zu elektrifizieren, um so ein Teil der Gesamtlösung zu werden.

Deshalb werden zur Erreichung der o.g. Zielsetzungen Konzepte für die vorgenannten Verkehrsträger erstellt, wobei die Arbeiten am Radverkehrskonzept und Nahverkehrsplan weiter vorange-

schritten sind als die Konzepte für den MIV und den Fußverkehr. Das Radverkehrskonzept wird alsbald zur Beschlussfassung vorgelegt.

Das komplexe Wirkungsgefüge urbaner Mobilität erfordert eine integrierte Verkehrsplanung, die zu einer verträglicheren Verkehrsabwicklung beiträgt. Sie reicht von der Verkehrsberuhigung über die Umgestaltungen von Straßenräumen nach Kriterien des Fußverkehrs, Radverkehrs und der Aufenthaltsqualität als infrastrukturelle Maßnahmen, über Parkraumkonzepte und deren Kontrolle bis zum schulischen oder betrieblichen Mobilitätsmanagement. Einzelne, verkehrsträgerspezifische Maßnahmen werden nicht zu den gewünschten Erfolgen führen.

Da bei der Komplexität der Umgestaltung der Mobilitätssysteme die Gesamtwirkung zu beachten ist, sollen die Konzepte für die Verkehrsträger zusammengefasst werden. Soweit sich aus dem aktuellen Bearbeitungsstand bereits dringliche Maßnahmen (siehe Anlage 1) ergeben, soll deren Umsetzung angegangen werden. Das gilt insbesondere, wenn offensichtlich ist, dass die jeweilige Maßnahme Teil der beabsichtigten, abgestimmten Mobilitätsstrategie wird.

Anlage:

Übersicht Dringlichkeitsmaßnahmen

Beigeordneter

Moss