

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Mitte</b>	17.06.2021	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	22.06.2021	öffentlich

### Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 – hier: mIV-Konzept – Teilkonzept für den ruhenden Verkehr in der zentralen Innenstadt Bielefelds (Emissionsfreie Innenstadt)**

### Betroffene Produktgruppe

11.12.01 – Öffentliche Verkehrsflächen

### Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt, Neuorganisation des Parkens und der Parkgebühren, Verringerung der Parksuchverkehre, Förderung des Umweltverbundes

### Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Kann derzeit noch nicht beziffert werden

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

Rat der Stadt Bielefeld, 26.09.2019, TOP 5.1, Drucksache 9369/2014-2020  
Stadtentwicklungsausschuss, 29.10.2019, TOP 4.1, Drucksache 9149/2014-2020

### Beschlussvorschlag:

**Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:**

1. **Der Konzeptbericht über Maßnahmen für den ruhenden Verkehr in der Innenstadt wird zur Kenntnis genommen. Die Zielausrichtung wird grundsätzlich begrüßt.**
2. **Die Verwaltung wird beauftragt, zunächst die Inhalte des Konzeptberichtes zum Gegenstand von Bürger\*innenbeteiligung zu machen.**
3. **Sodann soll die politische Beratung in den zuständigen Gremien begonnen und eine Beschlussfassung möglichst bis zum Sommer 2022 ermöglicht werden.**
4. **In der Bürger\*innenbeteiligung und der politischen Beratung sind vorrangig folgende Themen zu bearbeiten:**
  - **Reduktion Parkraum**
  - **Durchfahrtsverbote**
  - **Fahrstreifenreduzierung**
  - **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit**
  - **Anpassung Parkgebühren im Straßenraum**

**Dies hat unter Berücksichtigung der besonderen Belange der in der zentralen Innenstadt wohnenden oder arbeitenden Bürger\*innen zu erfolgen.**

## Begründung:

### Hintergrund

Im Rahmen des Förderprogramms „Emissionsfreie Innenstadt“ werden verschiedene Einzelmaßnahmen und Projekte zur Reduzierung von Emissionen, u.a. der Jahnplatzumbau, gefördert. Dazu zählt unter anderen auch ein Konzept für den ruhenden Verkehr in der zentralen Innenstadt Bielefelds. Im Zuge der Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 hat der Stadtentwicklungsausschuss zudem im Oktober 2019 die Erstellung eines gesamtstädtischen Konzeptes für den motorisierten Individualverkehr (mIV) beschlossen. Hierin enthalten ist auch ein Beschluss des Rates aus September 2019, der in diesem Zusammenhang die Förderung des ÖPNV auf 25% des Gesamtverkehrsaufkommens beinhaltet. Im mIV-Konzept, welches die Ziele des Nahverkehrsplans bereits berücksichtigt, wird sowohl der fließende als auch der ruhende Verkehr betrachtet und auf Grundlage umfangreicher Analysen Maßnahmen und Szenarien für das Zieljahr 2030 entwickelt. Das Konzept für den ruhenden Verkehr, im Bereich der „Emissionsfreien Innenstadt“, stellt somit ein Teilkonzept des gesamtstädtischen mIV-Konzeptes dar.

Das Programm „Emissionsfreie Innenstadt“ muss bis spätestens Oktober 2022 abgeschlossen sein, so dass das Teilkonzept ruhender Verkehr im zentralen Innenstadtbereich nach einer vorangestellten Bürger\*innenbeteiligung in die politischen Beratungen gegeben werden soll, um eine Beratung und Beschlussfassung über die Maßnahme bis zum Sommer 2022 zu ermöglichen.

### Zentrale Inhalte und Ergebnisse

Das Untersuchungsgebiet der „Emissionsfreien Innenstadt“ umfasst das Altstadt-Hufeisen, den nördlichen Bereich der City bis zum Bahnhof sowie die östlich daran angrenzenden Gebiete Kesselbrink und Landgericht bis zur August-Bebel-Straße (s. Abb. 1).

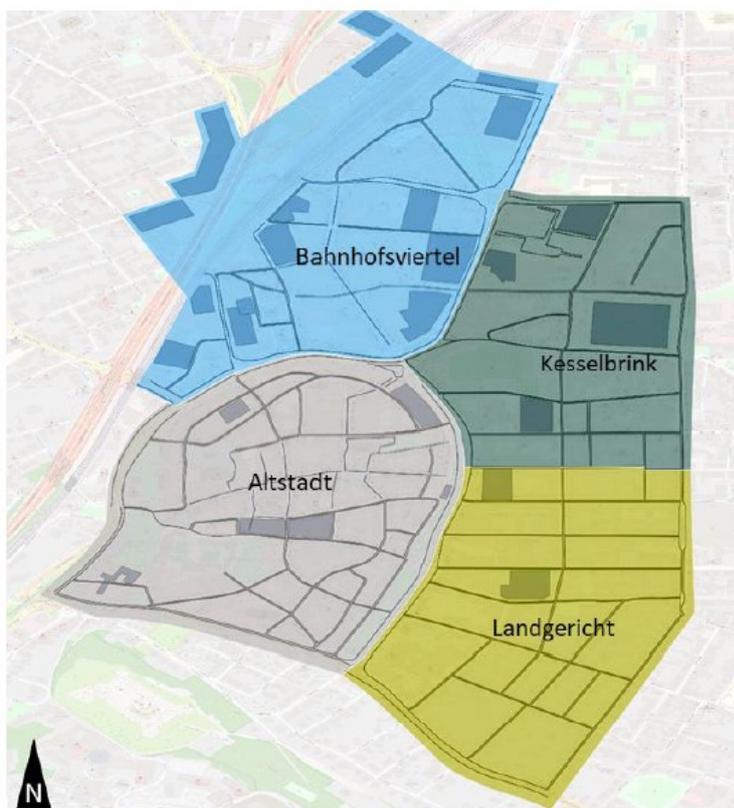


Abb. 1 Untersuchungsgebiet und Gliederung in Teilräume (Quelle: INOVAPLAN, Emissionsfreie Innenstadt Bielefeld, S. 4)

In diesem Bereich wurde im Herbst 2020 eine umfangreiche Parkraumerhebung durchgeführt. Dazu wurde in jeweils vier Zeitintervallen, an einem Werktag sowie einem Samstag, die Auslastung der im öffentlichen Straßenraum vorhandenen Parkplätze erhoben. Darüber hinaus

wurde mit Hilfe von Daten aus dem Parkleitsystem der Stadt Bielefeld die Belegung der Parkhäuser in der Innenstadt ermittelt. Da aufgrund der Corona-Pandemie davon auszugehen ist, dass zum Zeitpunkt der Erhebung ein anderes Parkaufkommen als „gewöhnlich“ vorherrscht, wurden in Bezug auf die Parkhäuser ebenfalls Daten aus dem Februar 2020, also vor Corona, für einen Abgleich herangezogen.

Die detaillierten Ergebnisse der Erhebungen sind dem als Anlage 1 beigefügten Abschlussbericht des Gutachters zu entnehmen.

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass in den überwiegenden Bereichen der Innenstadt, insbesondere im Bereich Bahnhof und Altstadt, die Parkhäuser ausreichend freie Kapazitäten aufweisen, um einen erheblichen Anteil des ruhenden Verkehrs aus dem öffentlichen Straßenraum in diese zu verlagern. Im Bereich Kesselbrink und Landgericht ist dies aufgrund der geringen freien Kapazitäten bzw. einer geringen Verfügbarkeit an Parkhäusern nur in begrenztem Umfang möglich.

Aufbauend auf diesen Ergebnissen wurden Verbände und Interessengemeinschaften der Innenstadt im Januar 2021 zu einem digitalen Workshop eingeladen. Der Workshop diente dazu die Wünsche der Teilnehmer/innen in Bezug auf den Verkehr in der Innenstadt zu eruieren und zu diskutieren. Die Ergebnisse sind entsprechend in die Maßnahmenentwicklung eingeflossen.

Auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse und des digitalen Workshops werden von dem Gutachter folgende Maßnahmenpakete als maßgebliche Bausteine für die Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2030 sowie der „Emissionsfreien Innenstadt“ empfohlen:

#### 1. Reduktion Parkraum

Vom Gutachter wird eine stufenweise Reduktion des Parkraums im öffentlichen Straßenraum dort vorgeschlagen, wo ausreichend Kapazitäten in öffentlich zugänglichen Parkplätzen und Parkhäusern vorhanden sind. Der Fokus liegt dabei zunächst auf einigen Straßen in direkter Nähe zu den Fußgängerzonen der Altstadt und der City. In zwei weiteren Stufen werden daran angrenzende Bereiche sowie Straßenabschnitte, auf denen Radrouten des Radverkehrskonzeptes liegen, priorisiert.

#### 2. Durchfahrtsverbote

Der Gutachter erachtet für einige Bereiche der Altstadt, den Bahnhofsvorplatz, den Jahnplatz (langfristig) sowie die Friedensstraße Durchfahrtsverbote für den MIV als effizientes Mittel für eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie zur Reduktion vorhandener Trennwirkungen. Hier sind die Auswirkungen, wie Verlagerungen der Verkehre auf andere Straßen, zu eruieren und zu bewerten.

#### 3. Fahrstreifenreduzierung

Der Gutachter schlägt vor, auf Strecken des übergeordneten Netzes Fahrstreifen zu reduzieren, um die Verkehrsmengen im Bereich der Innenstadt zu reduzieren. Darüber hinaus kann durch eine Umnutzung der frei werdenden Verkehrsflächen der Umweltverbund gestärkt und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Abschnitte auf der Alfred-Bozi-Straße/Oberntorwall, Elsa-Brändström-Straße, Herforder Straße sowie die Feilenstraße stehen bei dieser Maßnahme im Fokus. Es ist zu prüfen, inwieweit hier ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen ergriffen werden können bzw. die Einrichtung von Radverkehrsanlagen erfolgen kann.

#### 4. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Für das übergeordnete Straßennetz in der Innenstadt soll laut Gutachter geprüft werden, inwiefern eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werden kann. Dies würde entsprechend die Herforder Straße, Feilenstraße, Elsa-Brändström-Straße, Oberntorwall/Alfred-Bozi-Straße, Niederwall, August-Bebel-Straße sowie die Friedrich-Verleger-Straße betreffen. Auch hier wird eine stufenweise Umsetzung und Erprobung, z.B. im Rahmen von Verkehrsversuchen wie aktuell auf der August-Bebel-Straße geplant, vorgeschlagen. Für die Geschäftsbereiche innerhalb des Altstadt-Hufeisens sowie die City und

das Bahnhofsumfeld wird die flächendeckende Umsetzung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h vorgesehen.

#### 5. Anpassung Parkgebühren im Straßenraum

Um die Ziele der Mobilitätsstrategie 2030 in Bezug auf eine Reduzierung des mIV-Anteils erreichen zu können, ist laut Gutachter eine Anpassung der Parkgebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum zwingend erforderlich. Dies betrifft den gesamten Bereich des Untersuchungsgebietes und wird insbesondere in den Bereichen von Relevanz sein, in welchen eine Reduktion der Parkstände aufgrund geringer Kapazitäten in Parkhäusern zunächst nicht sinnvoll möglich ist (z.B. Bereich Landgericht, Kesselbrink). So sollen Anreize geschaffen werden, die Fahrzeuge in den umliegenden Parkhäusern statt im Straßenraum zu parken. Für die Erhöhung der Gebühren wird eine stufenweise Anhebung vorgesehen. Darüber hinaus sind unterschiedliche Preismodelle vorstellbar (s. Abb. 2).

Parkdauer	Bestand	Moderate Anpassung	Deutliche 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 €

Abb. 2: Anpassung Parkgebühren (Quelle: INOVAPLAN, Emissionsfreie Innenstadt Bielefeld, S. 37)

Entsprechend der Erhöhung der Bepreisung des Straßenraumparkens wird ebenfalls eine Erhöhung der Kosten für den Erwerb eines Bewohnerparkausweises angestrebt. So könnte eine Verschiebung des Preisgefüges der Mobilitätsarten zugunsten des Umweltverbundes gefördert werden. Der Gutachter schlägt daher perspektivisch eine räumliche Staffelung der Höhe der Gebühren in Anlehnung an die derzeit bestehenden Parkraumbewirtschaftungsgebiete abhängig von den strukturellen Rahmenbedingungen vor. Vorstellbar wäre eine stufenweise Einführung höherer Gebühren mit einem vorab definierten Zieldatum, sodass für alle Beteiligten, insbesondere die Bürgerinnen und Bürger, Planungssicherheit bestehen würde. Die räumliche und finanzielle Ausgestaltung des Bewohnerparkens wäre im Anschluss an einen entsprechenden Beschluss des Landes zu definieren.

#### Weiteres Vorgehen

Es ist geplant, die in dieser Vorlage und im Abschlussbericht aufgeführten Vorschläge zunächst in einer Bürger\*innenbeteiligung vorzustellen. Sodann soll die konkrete politische Beratung über Maßnahmen gestartet und möglichst bis zum Sommer 2022 durch Beschlüsse finalisiert werden. Bei der Erarbeitung der konkreten Maßnahmenumsetzung wird die Bezirksvertretung Mitte mittels einer Projektgruppe eng eingebunden und gesondert durch die BV Mitte beschlossen. Bei den Planungen zur Umsetzung werden die in parallel verlaufenden Projekten, wie beispielsweise „altstadt.raum“ und City-Logistik, entwickelten und angestrebten Maßnahmen berücksichtigt.

Oberbürgermeister

Clausen