

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	30.11.2021	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 – hier: Beschluss und Umsetzung mIV-Konzept –

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 – Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Reduzierung des mIV-Anteils, Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, 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, 14.03.2019, TOP 11, Drucksache 7236/2014-2020
 Rat der Stadt Bielefeld, 26.09.2019, TOP 5.1, Drucksache 9369/2014-2020

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

1. **Der Bericht über die vorgeschlagenen Maßnahmen für die Reduzierung des Anteils des motorisierten Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in Bielefeld wird zur Kenntnis genommen. Die Zielausrichtung wird grundsätzlich begrüßt.**
2. **Die Verwaltung wird beauftragt, aufbauend auf diesen Vorschlägen konkrete Maßnahmen zu erarbeiten und diese im Rahmen von Bürger*innenbeteiligungen und politischen Beratungen vorzustellen.**

Begründung:

Hintergrund

Im Zuge der Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 hat der Rat der Stadt Bielefeld im März 2019 beschlossen, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (mIV) von derzeit 50 % auf 25 % zu halbieren. Ergänzend hierzu ist auch ein Beschluss (Drucksache 9369/2014-2020) des Rates aus September 2019, der in diesem Zusammenhang die Förderung des ÖPNV auf 25% des Gesamtverkehrsaufkommens beinhaltet, gefasst worden. Um die hierfür erforderlichen Maßnahmenpakete und Möglichkeiten zu eruieren, ist ein externes Gutachterbüro beauftragt worden, ein mIV-Konzept zu erarbeiten. In diesem mIV-Konzept, welches das Visionsszenario des

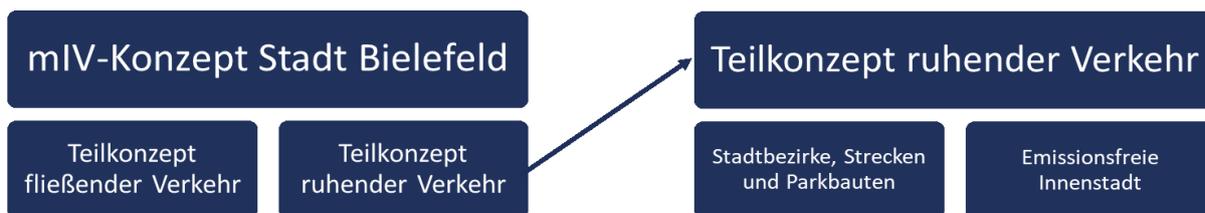
Nahverkehrsplanes als Grundlage hat, wurde sowohl der fließende als auch der ruhende Verkehr betrachtet und auf Grundlage umfangreicher Analysen Maßnahmen und Szenarien für das Zieljahr 2030 entwickelt.

Das Teilkonzept für den ruhenden Verkehr, für den Bereich der „Emissionsfreien Innenstadt“, wurde bereits in Zusammenhang mit der Drucksache 1511/2020-2025 beraten.

Zentrale Inhalte und Ergebnisse

Das Untersuchungsgebiet für das mIV-Konzept umfasst das gesamte Stadtgebiet von Bielefeld und baut für die verkehrliche Abschätzung auf dem im Jahr 2017 erstellten und im Jahr 2019 fortgeschriebenen Verkehrsmodell (Analysefall) der Stadt Bielefeld auf. Dieses Verkehrsmodell betrachtet bereits den Zustand für das Jahr 2030 (Prognosenullfall) und ist daher besonders gut als Grundlage für das mIV-Konzept geeignet. Neben den bis zum Jahr 2030 als realisiert unterstellten Infrastrukturmaßnahmen, wie Wohn-/Gewerbegebiete und Straßen sind auch die Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur, Arbeitsplätze, Mobilitätsverhalten, etc. bereits berücksichtigt. Darüber hinaus sind neben den Ergebnissen des Visionsszenarios für den Nahverkehrsplan (NVP), das Radverkehrskonzept (RVK) sowie die Untersuchung zur Fußverkehrsstrategie (FVS) in die weitere Bearbeitung eingeflossen.

Das vorliegende mIV-Konzept wird in zwei Bausteine unterteilt. Ein Teilkonzept betrachtet den fließenden Verkehr, das zweite Teilkonzept befasst sich mit dem ruhenden Verkehr. Das Teilkonzept zum ruhenden Verkehr betrachtet analog zum fließenden Verkehr, das gesamte Stadtgebiet, zusätzlich wurden hierbei spezifische Maßnahmen für die Innenstadt im Teilkonzept „Emissionsfreie Innenstadt“ intensiver untersucht.

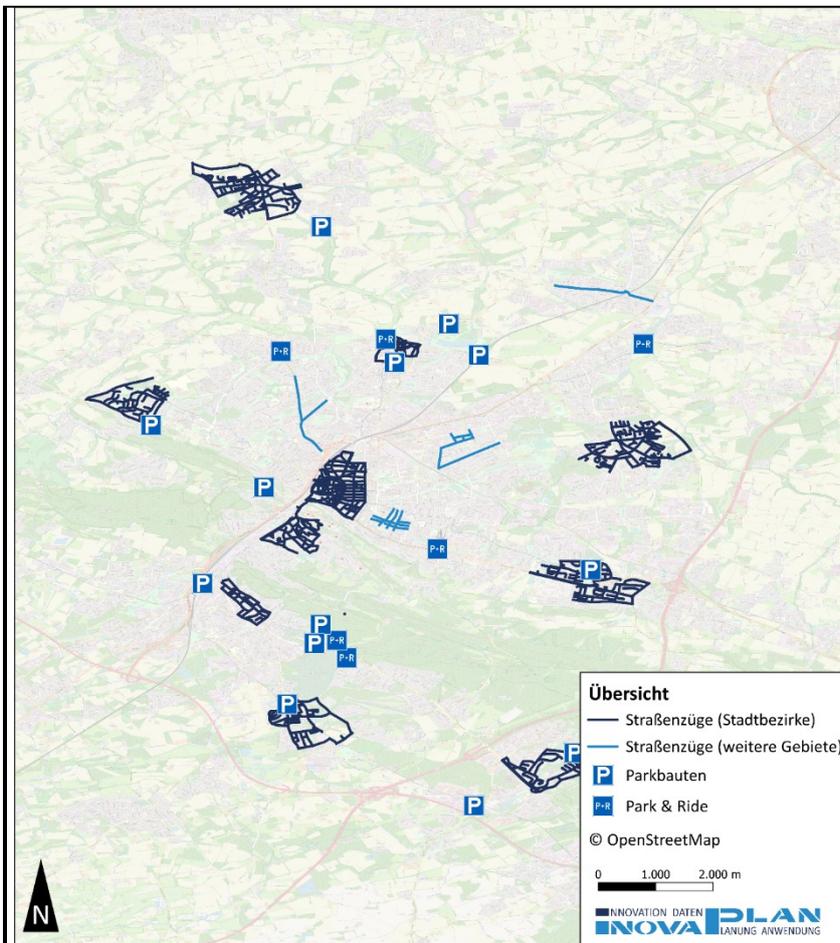


(Quelle: INOVAPLAN, Abschlussbericht mIV-Konzept, S. 2)

Für beide Teilkonzepte wurde zunächst eine Bestandsaufnahme durchgeführt, zum einen, um die Datengrundlage zu verfeinern und zum anderen, um die Auswirkungen der potenziellen Maßnahmen besser beurteilen zu können.

Teilkonzept ruhender Verkehr

Die individuelle Entscheidung zur Nutzung des privaten Pkw ist neben der Infrastruktur für den fließenden Verkehr stark abhängig von den verfügbaren Parkmöglichkeiten. Analog zur Parkraumerhebung für die „Emissionsfreie Innenstadt“ wurde daher im Spätsommer 2020 in den Stadtteilbezirken, in einem Radius von ca. 500m um die Zentrumsmitte, sowie in vier weiteren Gebieten und an dreizehn Parkbauten umfangreiche Parkraumerhebungen durchgeführt. Neben der Anzahl der im öffentlichen Raum geparkten Fahrzeuge wurde die Anzahl der vorhandenen Parkstände wie auch die vorliegende Bewirtschaftungsform erfasst.



(Quelle: INOVA PLAN, Abschlussbericht mIV-Konzept, S. 10)

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 einbezogen.

Die Parkraumanalyse hat ergeben, dass die Parkraumdichten je km im öffentlichen Straßenraum in den Stadtbezirkzentren sehr unterschiedlich ausfallen und in Zusammenhang mit den vorhandenen Nutzungen im Umfeld stehen. In Bereichen mit hohen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichten wurde ein erhöhter Parkdruck festgestellt (insb. Stadtbezirke Mitte, Schildesche, Stieghorst, Brackwede, Gadderbaum). Die Untersuchung der P+R-Anlagen sowie im Umfeld der Bahnhöfe Bielefeld-Sennestadt, Bielefeld-Senne und Bielefeld-Brackwede bestehender Parkbauten zeigte freie Kapazitäten auf, die allerdings auf pandemiebedingte Effekte (Home-Office) zurückzuführen sind.

Ein großer Teil der Parkstände im öffentlichen Raum ist laut Parkraumanalyse zudem nicht markiert, was ein ungeordnetes Parken und eine ggf. ineffiziente Nutzung der Parkflächen zur Folge hat.

Im Vergleich zu Städten mit ähnlicher Größenordnung ist der Anteil bewirtschafteter Parkstände im gesamten Stadtgebiet als sehr niedrig (ca. 24 %) und die Parkgebühren als sehr günstig einzustufen. Eine monetäre Bewirtschaftung wird nur in den Bezirken Mitte und Gadderbaum betrieben, in den anderen Bezirken erfolgt die Bewirtschaftung vor allem über die Begrenzung der Parkdauer (Parkscheibe). Insgesamt stehen ca. 90 % der Parkstände kostenfrei oder sehr günstig zur Verfügung.

Hinsichtlich der Parkdauer wurde festgestellt, dass das Kurzzeitparken (< 4 Stunden) im Straßenraum gegenüber dem Langzeitparken überwiegt. Der Anteil der Langzeit-Parkenden ist in Bezirken ohne jegliche Bewirtschaftung am höchsten und steigt in Bezirken mit Bewirtschaftung bei veränderten Nutzungsbedingungen (z.B. samstags teilweise freies Parken im Bezirk Mitte).

Maßnahmen

Auf Basis der Analyseergebnisse wurden Maßnahmen entwickelt, die geeignet sind, Einfluss auf die Attraktivität des mIV zu entfalten und die Stadtgestaltung stärker auf den Umweltverbund zu fokussieren.

Bewirtschaftung öffentlicher Parkraum

Das Angebot sehr günstigen bzw. kostenlosen Parkraums im öffentlichen Raum steht im Missverhältnis zu den durchschnittlichen Baukosten (ca. 1.500 – 5.000 Euro) sowie den jährlichen Aufwendungen (60 – 300 Euro) je Parkstand. Vorgeschlagen wird daher die Einführung eines Bewirtschaftungssystems unter Berücksichtigung der Besonderheiten der verschiedenen Stadtbezirke. Durch diesen Baustein soll einerseits das mIV-Aufkommen reduziert werden, andererseits kann die Stadt Bielefeld zusätzliche Einnahmen generieren, die zur Förderung des Umweltverbunds eingesetzt werden können. Das Konzept schlägt für drei Preiskategorien je eine moderate und eine progressive Anpassungsvariante vor. Unter Berücksichtigung der Faktoren Nutzungsdichte im Umfeld, Parkdruck und attraktive alternative Verkehrsmittel, wurde das Bewirtschaftungspotenzial für alle Stadtbezirke ermittelt, sowie eine geeignete Bewirtschaftungsform vorgeschlagen. Die Umsetzung der Bewirtschaftung muss flächendeckend und in maßvollen Schritten erfolgen und die Wirkungen begleitend evaluiert werden.

Bewohnerparken

Im Zusammenhang mit einer Parkraumbewirtschaftung wird als zwingend erforderlich eingeschätzt, auch die Kostenstrukturen zum Bewohnerparken anzupassen. Die aktuelle Gebührenhöhe von 30 Euro / Jahr erzeugt ein erhebliches Preisgefälle zum ÖPNV und setzt Anreize zur Pkw-Nutzung. Die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes in 2020 ermöglicht den Kommunen nach Beschluss der Landesregierung, das Bewohnerparken neu zu regeln. Vorgeschlagen wird eine Preisgestaltung z.B. mit Blick auf ein 365-Euro-Ticket für den ÖV (365 €/a) oder an ein Jahresabo für den ÖV in Bielefeld (732 €/a). Die Gebühren des Bewohnerparkens sollten im Einklang mit den Parkraumbewirtschaftungszonen stehen, denkbar wäre z.B. eine räumliche Staffelung. Die Einführung soll moderat, sozial-verträglich und stufenweise erfolgen und kommunikativ begleitet werden. So kann ein vergünstigtes Bewohnerparken für BI-Pass-Inhaber angedacht werden.

Ordnung des ruhenden Verkehrs

Die Reduktion und Neuordnung der im öffentlichen Raum vorhandenen Kfz-Stellplätze bietet die Möglichkeit, die Flächen des öffentlichen Straßenraums im Sinne der Förderung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität neu zu verteilen. Mögliche, im Konzept dargestellte Ansätze sind:

- Parkstandmarkierung: Die Markierung der verfügbaren Parkstände ermöglicht u.a. eine effiziente Nutzung, ordnet den Straßenraum und erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.
- Carsharing / Mobilitätsstationen: Im Rahmen der Neuordnung des ruhenden Verkehrs sollte ein Ausbau des Carsharing vorgenommen werden, um auf diese Weise den Umweltverbund zu stärken. Dies betrifft die Anzahl an Fahrzeugen, an Stationen sowie an für Carsharing-Fahrzeuge reservierte Parkstände. Das Konzept zeigt für alle Stadtbezirke zwei Szenarien zur Anzahl der vorgehaltenen Carsharing-Fahrzeuge vor.
- E-Mobilität: Weiterhin bei der Neuordnung zu berücksichtigen ist der Ausbau der Infrastruktur für E-Mobilität. Dieser Aspekt hat insgesamt einen flankierenden Charakter, da er nicht maßgeblich zur Reduzierung des mIV beiträgt.
- Fahrradabstellanlagen: Insbesondere in verdichteten Wohn- und Geschäftsgebieten sollte ein Teil der freiwerdenden Parkstände zu Fahrradabstellanlagen umgenutzt werden.

Kfz-reduzierte Quartiere

Um dem Trend stetig weiter steigender Kfz-Zahlen entgegenzuwirken, sollten bereits bei der Planung neuer Stadtquartiere, Wohn- und Gewerbegebiete entsprechende Mobilitätskonzepte mit dem Fokus auf der Förderung des Umweltverbunds mitentwickelt werden. Mit Stellplatzsätzen kann auf die Anzahl und Qualität von Kfz- sowie Fahrradstellplätzen Einfluss genommen werden. Über Festsetzungen in B-Plänen können die Grundlagen für eine Kfz-reduzierte Mobilität gelegt werden. Für Bestandsquartiere sollten bspw. im Rahmen von Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen ähnliche Überlegungen erfolgen.

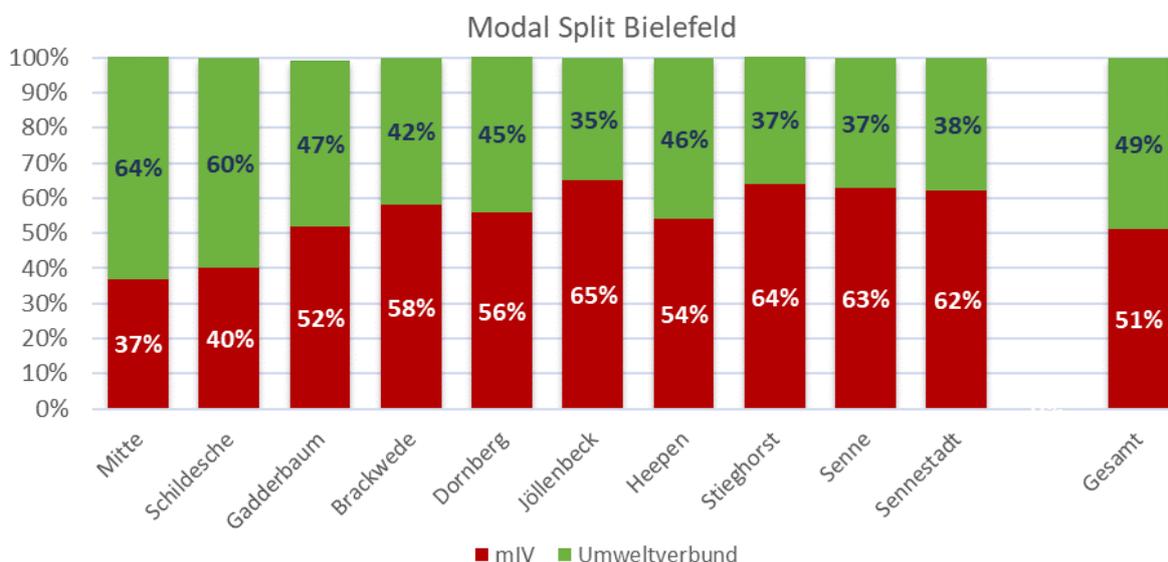
Ausbau P+R-Angebot

Insbesondere für Personen aus den umliegenden Kommunen oder den am Stadtrand gelegenen Siedlungsgebieten ist der Ausbau des P+R-Angebots interessant, um Fahren mit dem Pkw in die Innenstadt zu vermeiden. Aufbauend auf dem NVP wird daher ein Ausbau sowie eine Steigerung der Attraktivität (z.B. entsprechende Tarifangebote) der P+R-Anlagen vorgeschlagen.

Teilkonzept fließender Verkehr

Die Stadt Bielefeld wird durch die B 61 (Ostwestfalendamm und Herforder Straße), die B 66 (Detmolder Straße/Lagesche Straße), die L721n (Ostwestfalenstraße), die L756 (Südring/Paderborner Straße) sowie die L788 (Buschkampstraße) über die Autobahnanschlussstellen Bielefeld-Zentrum, Bielefeld-Ost, Ostwestfalen-Lippe, Bielefeld-Süd und Bielefeld-Senne an die Bundesautobahnen A2 und A 33 an das Fernverkehrsnetz angebunden und bietet Ein- und Auspendlern eine gute Infrastruktur.

Zunächst wurde unter Zuhilfenahme des Bielefelder Verkehrsmodells eine Bestandsanalyse der verkehrlichen Rahmenbedingungen durchgeführt. Hierin wurden auf Grundlage der Stadtbezirke die Verkehrsangebote, das Verkehrsaufkommen, die Verkehrszusammensetzung und die Verkehrsverflechtung zwischen den Stadtbezirken untersucht. Deutliches Ergebnis dieser Untersuchung ist, dass die Stadtteile mit hoher Pkw-Verfügbarkeit auch einen hohen mIV-Anteil am Modal Split aufweisen.



(Quelle: INOVAPLAN, Abschlussbericht mIV-Konzept, S. 35)

Darüber hinaus wurde auch das Straßennetz, hier vorrangig das Hauptstraßennetz einer Überprüfung unterzogen. Die Überprüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat ergeben, dass über die Hälfte des Streckennetzes mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h befahren werden darf. Der Anteil der Strecken auf denen bis zu 80 km/h gefahren werden darf, liegt bei über 30 %, was auch auf die Ausdehnung der Stadtbezirke untereinander zurückzuführen ist.

Weitere Aspekte der Untersuchung waren die Fahrleistung und das Verkehrsaufkommen. Im Stadtgebiet von Bielefeld werden täglich ca. 4,6 Millionen Fahrzeugkilometer zurückgelegt. Der Lkw-Anteil (Fahrzeuge größer 2,8 t) liegt bei ca. 15 %, wovon 67 % auf die sogenannten Sprinter (Lkw bis 3,5 t) fallen. Auch die Erreichbarkeit der Stadtbezirke untereinander ist in die Untersuchung eingeflossen.

Die Analyse der vorhandenen Verkehrszusammensetzung hat gezeigt, dass der Durchgangsverkehr für das Bielefelder Stadtgebiet eine eher untergeordnete Rolle spielt. Der größte Anteil des Verkehrs ist dem städtischen Binnenverkehr und dem Quell-/Zielverkehr zuzuordnen.

Für den Wirtschaftsverkehr lässt sich festhalten, dass dieser mit den Gewerbestandorten und der Verteilung der Arbeitsplätze korreliert. Die Gewerbegebiete der Stadt konzentrieren sich im Wesentlichen an der Infrastruktur des übergeordneten Straßennetzes und weisen somit eine sehr gute Verkehrsanbindung auf.

Für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes lässt sich festhalten, dass die zentrumsnahen Stadtbezirke eine attraktive Alternative zum mIV bieten. Diese Attraktivität nimmt mit zunehmender Entfernung zum Stadtzentrum, aufgrund der Stadtstruktur und den topographischen Gegebenheiten ab.

Maßnahmenkonzepte

Wie schon eingangs erwähnt, berücksichtigt das mIV-Konzept neben dem Bielefelder Verkehrsmodell weitere Untersuchungen, wie dem NVP, dem RVK und die FVS. Darüber hinaus sind zur Zielerreichung (25 % mIV-Anteil, 75 % Umweltverbund) vielfältige Maßnahmen erforderlich, die den mIV-Anteil reduzieren (Push-Faktoren) und den Umweltverbund stärken (Pull-Faktoren).

Für den fließenden Verkehr tragen die entwickelten Maßnahmen für den ruhenden Verkehr schon zu einer Reduzierung und somit zu einer Verschiebung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes bei. Dennoch sind weitere Maßnahmen erforderlich, um die Dominanz des mIV weiter zu reduzieren.

Die Einführung differenzierter Fahrverbote, durch Ausweisung von Durchfahrtsverboten, Umweltzonen, Einbahnregelungen oder Schleifenstraße ist eine weitere Maßnahme die Aufenthaltsqualität insbesondere in Quartieren zu erhöhen.

Neben der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit und der Beschränkung der mIV-Flächen kann auf den Verkehrsfluss mittels verkehrstechnischer und -informativer Maßnahmen (z. B. Lichtsignalanlagen) Einfluss eingenommen werden.

Dem mIV wird ein gut ausgebautes Straßennetz zur Verfügung gestellt. Für eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer ist daher die Gestaltung des Straßennetzes von großer Bedeutung. Hier muss die Aufteilung des zur Verfügung stehenden Raumes neu gedacht werden. Neben dem Entfall von Parkständen im öffentlichen Raum ist eine Reduktion von Fahrstreifen, insbesondere an mehrstreifigen Straßen, eine wirkungsvolle Maßnahme um die Kapazität zu beschränken.

Die Einführung einer Zufahrtsgebühr in das Stadtgebiet (City-Maut), bei der die Einnahmen zugunsten einer Förderung des Umweltverbundes eingesetzt werden, könnte ein weiteres adäquates Mittel zur mIV-Reduzierung darstellen, ist derzeit aber rechtlich noch nicht umsetzbar.

Diese zuvor genannten Maßnahmenkonzepte sind in zwei Szenarien auf ihre Wirksamkeit untersucht worden. Hierbei stellt das Szenario 1 „moderat“ eine für alle bekömmliche Lösung dar, wohingegen das Szenario 2 „progressiv“ eine stringente Umsetzung von Maßnahmen ohne Tabus vorsieht. Wie eingangs erwähnt, sind im vorliegenden Prognosenußfall die zu erwartenden Veränderungen in der Bevölkerungs- und Arbeitsentwicklung bereits enthalten. Im Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bielefeld sind jedoch weitere Reserveflächen (insgesamt 76 Hektar) enthalten, die für eine bauliche Erweiterung der vorhandenen Gewerbeflächen dienen können. Da zum Zeitpunkt dieser Untersuchung keine konkreten Angaben zur Nutzung vorlagen,

wurde eine entsprechende Abschätzung zur Bebauung und der zu erwartenden Arbeitsplätze vorgenommen und in den Szenarien berücksichtigt.

Die in den Szenarien untersuchten Handlungsfelder sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

Handlungsfeld	Szenario 1 (moderat)	Szenario 2 (progressiv) zusätzlich zu Maßnahmen Szenario 1
Begrenzung zul. Höchstgeschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen Tempo 30 im untergeordneten Straßennetz 	<ul style="list-style-type: none"> Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche Tempo 20/30 im untergeordneten Straßennetz Tempo 30/40/50 auf Hauptverkehrsstraßen
Differenzierte Fahrverbote	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung/Ausweitung Umweltzonen Umweltverbund wird in den Quartieren bevorrechtigt und die Durchfahrt für Kfz erschwert bzw. unterbrochen 	<ul style="list-style-type: none"> Differenzierte Fahrverbote für (Verbrennungs-) Fahrzeuge in der Innenstadt
Verkehrstechnik und -Information	<ul style="list-style-type: none"> Anpassung LSA-Steuerung zu Gunsten Umweltverbund (ÖV+Rad) 	<ul style="list-style-type: none"> Radschnellverbindungen/Radvorrangrouten bevorrechtigt an Knotenpunkten Einrichtung von Busspuren/Umweltspuren
Gestaltung Straßennetz	<ul style="list-style-type: none"> Entfall von mIV-Fahstreifen auf Bundesstraßen Einrichtung von Einbahnstraßen Sperrungen für Kfz-Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Entfall von mIV-Fahstreifen auf Straßen mit mehreren Fahstreifen je Fahrtrichtung Einrichtung Fahrradstraßen/-zonen, ggf. Sperrung Kfz-Verkehr Keine Durchfahrt durch die Innenstadt; Parkhäuser erreichbar
Einführung Zufahrtsgebühr	-	<ul style="list-style-type: none"> Einführung einer City-Maut (wenn rechtlich möglich)

(Quelle: INOVAPLAN, Abschlussbericht mIV-Konzept, S. 87)

Die Untersuchungen haben ergeben, dass sich die Verlagerungseffekte in Bezug auf die mIV-Nachfrage in allen Stadtbezirken in Szenario 2 etwa doppelt so hoch sind wie in Szenario 1, die Höhe jedoch mit zunehmendem Abstand zum Stadtzentrum abnimmt.

Die sich durch die Veränderungen der mIV-Nachfrage ergebenden Auswirkungen auf den Modal Split zeigen, dass bei einer stadtweiten Betrachtung eine Reduktion des mIV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen auf 25 % nicht erreicht werden kann. Bei einer Betrachtung auf der Ebene der Stadtbezirke zeigt sich, dass diese im Szenario 2 im Stadtzentrum nahezu erreicht werden kann.

Deutlich wird hierbei aber auch, dass der Effekt mit zunehmendem Abstand zum Stadtzentrum geringer wird.

Bei den Fahrleistungen zeichnet sich ein ähnliches Bild. Während für den Prognosenußfall eine Zunahme der Fahrleistung um 4 % zu erwarten ist, ergeben sich für das Szenario 1 eine Reduktion um 7 % und für das Szenario 2 eine weitere Reduktion um zusätzlich ca. 10 %.

Eine wichtige Voraussetzung, um die berechneten Verlagerungen auch tatsächlich realisieren zu können und dabei gleichzeitig die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse zu decken, besteht darin ausreichende Kapazitäten im Bereich des Umweltverbundes zu schaffen. Dazu ist es nötig, das vorhandene ÖV-Angebot flächendeckend auszubauen.

Bewertung der Ergebnisse

Bei der Einordnung der Modellergebnisse gilt generell, dass Modelle ein vereinfachtes Abbild der realen Welt darstellen. Dennoch ermöglichen Modelle eine Abbildung der Bestandssituation und darauf aufbauend die Betrachtung einer prognostizierten Situation unter festgelegten Rahmenbedingungen.

Die durchgeführten Modelluntersuchungen haben gezeigt, dass die Maßnahmenwirkungen im Hinblick auf das angestrebte Ziel der Reduktion des mIV-Anteils auf 25 %, räumlich differenziert zu bewerten sind. Die am stärksten zu erwartenden Fahrtenreduktionen im mIV werden im Bereich des Stadtzentrums erreicht. Deutlich wird aber auch, dass auf Grundlage der Modellergebnisse der angestrebte mIV-Anteil von 25 % nicht erreicht werden kann. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass nicht sämtliche Maßnahmenwirkungen mit Hilfe des Modells abgebildet werden können und zusätzliche weitere gesamtgesellschaftliche sowie technologische Veränderungen eine Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund unterstützen.

Beteiligungsverfahren

Im Projektverlauf wurden die Ergebnisse der Bestandsanalyse und die entwickelten Maßnahmenvorschläge im Rahmen zweier Workshops mit lokalen Stakeholdern diskutiert. Beide Workshops fanden aufgrund der pandemischen Lage digital statt. Bei dem ersten Workshop am 20.01.2021 ging es vorrangig um die Ergebnisse der Bestandsanalyse und der sich daraus ergebenden Maßnahmenpakete zum Themenfeld „Emissionsfreie Innenstadt“. Der zweite Workshop fand am 16.06.2021 statt und hatte das gesamtstädtische mIV-Konzept zum Inhalt. Zu den jeweiligen Workshops waren u. a. Vertretende des Beirats für Behindertenfragen, des Handels und Gewerbes (Kaufmannschaft Altstadt, Handelsverband, IHK, Kreishandwerkerschaft, Parkhausbetreiber), der Einsatzkräfte (Feuerwehr und Polizei), Interessensverbände (VCD, Bielefeld pro Nahverkehr, ADFC) und weitere Ämter der Stadtverwaltung (Umweltamt, Bauamt, Ordnungsamt, Immobilienservicebetrieb), moBiel und Kirchenverbände eingeladen und –je nach Betroffenheit und Interessenslage- anwesend. Die jeweils vorgestellten Untersuchungsergebnisse sind von den Anwesenden zustimmend zur Kenntnis genommen worden. Darüber hinaus gehende Anregungen und Beiträge der Teilnehmenden sind bei der weiteren Ausarbeitung des Konzeptes mit eingeflossen.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung wird mit den Beschlüssen zum MIV-Konzept, dem NVP, dem Leitfaden zur Fußverkehrsstrategie und der Konzeptstudie für ein Verkehrsleitsystem die vorgeschlagenen Maßnahmen schrittweise und nach entsprechender breiter Bürger*innenbeteiligung der Gremien einzeln zur Beschlussfassung vorschlagen. Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist darauf zu achten, dass alle Verkehrsträger gleichberechtigt bedacht werden, sodass eine Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer*innen sichergestellt ist.

Aufgrund des Umfangs dieser Anlage ist sie im Ratsinformationssystem digital abrufbar.

Beigeordneter

Moss

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.