

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	23.05.2017	öffentlich
<b>Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz</b>	13.06.2017	öffentlich

### Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**"Kommunaler Klimaschutz NRW" im Operationellen Programm NRW 2014 - 2020 für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung "Investitionen in Wachstum und Beschäftigung" (OP EFRE NRW) - Emissionsfreie Innenstadt**

### Betroffene Produktgruppe

Betroffene Produktgruppe: 11 12 01 Öffentliche Verkehrsflächen

### Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen: Keine

### Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan: Der Aufwand kann erst dann beziffert werden, wenn über den eingereichten Antrag entschieden worden ist.

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

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

StEA, 31.01.2017, TOP 6.2, 4292/2014-2020

AfUK, 28.02.2017, TOP 7, 4292/2014-2020

StEA, 14.03.2017, TOP 4.2, 4292/2014-2020

### Beschlussvorschlag:

**Der Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz nimmt zur Kenntnis, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt, dass für die Bewerbung zum Wettbewerbsaufruf „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ Förderbereich „Emissionsfreie Innenstadt“ die vorgeschlagenen Maßnahmen eingereicht und die für ihre Umsetzung erforderlichen Planungen von der Verwaltung aufgenommen werden.**

### Begründung:

Der Stadtentwicklungsausschuss hat zugestimmt, dass sich die Stadtverwaltung an dem Wettbewerbsaufruf „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ im Operationellen Programm NRW 2014 – 2020 für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung „Investitionen in Wachstum und Beschäftigung“ (OP EFRE NRW) des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft,

Natur- und Verbraucherschutz NRW im besonderen Förderbereich „Emissionsfreie Innenstadt“ beteiligen soll. Der Antrag muss bis spätestens 22.06.2017 eingereicht werden. Hierfür wurden nun entsprechende Maßnahmen für die Innenstadt erarbeitet, die vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion um einen Luftreinhalteplan und der gemessenen Grenzwertüberschreitung am Jahnplatz an zusätzlicher Bedeutung gewinnen.

Unter der Überschrift „Maßnahmenbündel Emissionsfreie Innenstadt“ werden nachfolgend die erarbeiteten Maßnahmen näher erläutert, die sich direkt auf den o.a. Antrag beziehen. Darüber hinaus werden auch Maßnahmen aufgeführt, die in engem Zusammenhang stehen und für eine ganzheitliche Umsetzung sinnvoll sind, aber nicht bei dieser Förderlinie mit beantragt werden können. Zusätzlich sind Maßnahmen aufgeführt, die perspektivisch sinnvoll erscheinen. Für die direkt mit dem o.g. Antrag im Zusammenhang stehenden Maßnahmen ist der Jahnplatz der Ausgangspunkt, aber auch weitere Bereiche der Innenstadt wurden für die Planungen berücksichtigt, um nachhaltig Erfolge erreichen zu können. Eine Übersicht ergibt sich aus dem beigefügten Plan (Anlage 1). Die Umsetzung des Maßnahmenbündels „Emissionsfreie Innenstadt“ soll möglichst in der Förderlaufzeit bis 2021 erfolgen. Geplant ist ebenfalls für die Umsetzung der Maßnahmen Personal zu beantragen.

### **Maßnahmenbündel „Emissionsfreie Innenstadt“**

#### **• Jahnplatz**

Der Jahnplatz ist der zentrale urbane Verkehrsknoten mit einer Vielzahl von Nutzungsansprüchen in der Bielefelder Innenstadt. Der zunehmende motorisierte Verkehr führte in den 50er-Jahren zunächst dazu, den zwischen Alt- und Neustadt querenden Fußgängerverkehr unter die Erde zu verlegen, erst in den 90er Jahren wurde dann die oberirdische Querung des Verkehrsknotens für den Fußgängerverkehr wieder ermöglicht. Der Jahnplatz hat für alle Verkehrsarten als wichtiger innerstädtischer Verteiler nach wie vor zentrale Bedeutung.

Seit 2015 werden Messungen zur Schadstoffbelastung durchgeführt. Die Auswertungen zeigen, dass Grenzwerte überschritten werden. Aufgrund der Grenzwertüberschreitung der Stickstoffdioxidbelastung besteht akuter Handlungsbedarf, geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität zu ergreifen. Unter dieser Maßgabe hat sich der zuständige Fachausschuss mit diesem Thema befasst und die Verwaltung beauftragt, zunächst Maßnahmen zur Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Belastung am Jahnplatz zu entwickeln. Diese sollen darüber hinaus dazu beitragen, die bereits herrschenden funktionalen und städtebaulichen Mängel zu beseitigen und weiteren definierten Anforderungen gerecht zu werden.

Zum Einstieg in die Thematik hat das Amt für Verkehr ein Szenario zur weiteren Konkretisierung vorgeschlagen, das die Abbindung des Niederwalls sowie die Reduktion auf jeweils einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zwischen Herforder Straße und Oberntorwall/Alfred-Bozi-Straße beinhaltet. Die verkehrliche Wirksamkeit lässt sich anhand folgender Gesichtspunkte beschreiben:

- Die Reduktion des MIV beläuft sich gemessen an der heutigen Belastung um bis zu 35%.
- Die funktionalen und gestalterischen Mängel können wirksam behoben werden.

Auf Seite der Risiken stehen die Verkehrs- und somit Belastungsverlagerungen (Lärm und Luft) auf umgebende Straßen sowie die Leistungsfähigkeit der betroffenen Lichtsignalanlagen.

Aufgrund der Flächenreduzierung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ergeben sich innerhalb des Szenarios unterschiedliche Optionen, den Verkehr zu organisieren 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. Zudem kann durch die Abbindung des Niederwalls neue Fläche für die Fußgängerzone gewonnen und die fußläufige Verbindung zwischen Alt- und Neustadt nachhaltig verbessert werden.

#### **• Friedrich-Ebert-Straße**

Die Friedrich-Ebert-Straße ist eine wichtige Rad- und Fußwegebeziehung zwischen Kesselbrink und der Fußgängerzone in der Neustadt. Sie ist zudem Bestandteil des Radroutennetzes NRW. Heute wird der Radverkehr auf einem nördlich der Straße verlaufenden Radweg, der in beiden

Richtungen befahren werden kann, geführt. An der westlichen Platzkante wird der Beidrichtungsradweg in richtungsbezogene Anlagen aufgelöst, hier wird die Querung der stark vom Busverkehr frequentierten Straße erforderlich. Der Radverkehr kann nur indirekt links abbiegen. Aufgrund des starken Fußverkehrsaufkommens kommt es auf der Nebenanlage aber auch im Knotenpunktbereich immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen. Daher ist geplant, für diesen rund 150 m langen Abschnitt auf der südlichen Straßenseite eine richtungsbezogene Radverkehrsführung anzubieten.

Für diese Maßnahme liegen bislang keine politischen Beschlüsse vor. Die Maßnahme wird als Bestandteil der oben bereits dargestellten Umgestaltung des Jahnplatzes verstanden und soll in diesem Kontext mit geplant werden.

- **Heeper Straße zwischen Kronenstraße und Viktoriastraße**

Der Umweltbetrieb plant auf einem ca. 3,0 km langen Abschnitt der Heeper Straße eine Erneuerung der Kanäle. Im Zuge dieser Baumaßnahme ergibt sich die Möglichkeit, den Straßenquerschnitt zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs neu aufzuteilen. Bei dem Straßenzug insgesamt handelt es sich um eine innerstädtische Hauptverkehrsstraße, die Teil des Radverkehrsnetzes NRW ist. Die Länge des oben genannten Teilabschnittes beträgt knapp 300 m.

Für den ersten Bauabschnitt ist vorgesehen, den Straßenraum zugunsten der Anlage von beidseitigen Radschutzstreifen neu aufzuteilen, um die heutige Radroutenlücke zwischen der Kronenstraße und Viktoriastraße zu schließen. Geplant sind zudem beidseitig verlaufende Gehwege mit einer Breite von ca. 1,75 m bis 3,50 m. Der Radverkehr wird auf jeweils 1,50 m breiten Radschutzstreifen straßenbündig geführt. Im Eingangsbereich zum Ravensberger Park wird der Straßenraum um eine Mittelinsel ergänzt. Hierdurch kann künftig eine sichere Querungsmöglichkeit im Zuge der NRW-Radroute ermöglicht werden. Mit der Maßnahme wird ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer/innen und Fußgänger/innen geleistet. Für den Abschnitt liegt bereits eine politisch beschlossene Planung auf Ebene der Vorentwurfsplanung vor.

- **Elsa-Brändström-Straße - Knotenpunkt Arndtstraße/E.-Brändström-Straße**

Der Streckenzug ist in Kombination mit dem Knotenpunkt an der Arndtstraße, eine in Teilen „echte“ Fahrradstraße mit Bevorrechtigung des Radverkehrs, eine wichtige Anbindung der Innenstadt mit dem Bielefelder Westen und in den Bielefelder Westen. In dem innenstadtnahen und dichtbesiedelten Altbaugelände erfreut sich das Fahrrad traditionell einer sehr hohen Beliebtheit. Sowohl die Universität und die Fachhochschule werden über das Straßennetz des Quartiers erschlossen.

Die Radverkehrsanlagen auf der Strecke befinden sich baulich und funktional in einem sehr schlechten Zustand und im Knotenpunkt mangelt es an ausreichend dimensionierten Aufstellflächen, so dass es immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen kommt.

Um die Situation zu verbessern, sollen ausreichend dimensionierte Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen angelegt werden, um eine leistungsfähige sowie sicher und komfortabel befahrbare Achse für die weniger geschützten Verkehrsteilnehmer/innen anbieten zu können.

Für die Maßnahme liegen bislang noch keine politisch beschlossenen Planungen vor.

- **Fahrradabstellanlagen**

Um das Fahrrad als alltagstaugliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr wirksam zu fördern, sind bedarfs- und anforderungsgerechte Anlagen essentieller Bestandteil. Ziel ist daher, die Abstellanlagen an den Zugängen zur Fußgängerzone in Art und Umfang zu verbessern. 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. Daher sollen die Anlagen für den ruhenden Radverkehr entsprechend angepasst und hinsichtlich Komfort und Sicherheit aufgewertet werden.

- **Elektromobilität - Ladeinfrastruktur**

Stadt und Stadtwerke messen dem Ausbau der Elektromobilität hohe Bedeutung bei. Der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz hat sich in seiner Sitzung am 09.05.2017 erneut ausführlich mit dem Thema beschäftigt. Das Angebot öffentlicher Ladeinfrastruktur wird laufend erweitert. Von Fördermöglichkeiten für diese Zwecke wird Gebrauch gemacht. Auch ist anzumerken, dass zunehmend Unternehmen, Organisationen usw. mit den Stadtwerken die Installation von Ladesäulen auf ihren Grundstücken im Rahmen von Contractingmodellen vereinbaren.

Durch die zunehmende Nutzung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen soll auch die dienstliche Mobilität der Stadtverwaltung und der Stadtwerke wirtschaftlicher, umweltfreundlicher, mitarbeiterfreundlicher und gesünder gestaltet werden. Dabei sollen möglichst viele E-Fahrzeuge zum Einsatz kommen, um ein ausgewogenes Verhältnis von Wirtschaftlichkeit, Ressourceneffizienz, Ökologie (Reduzierung Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Ausstoß) sowie eine Mitarbeiterorientierung (Akzeptanz, Synergieeffekte zwischen Arbeitgeber und Mitarbeiter/innen, Gesundheit, Sicherheit) zu erreichen. Die Verwaltung will auf diese Weise eine Vorbildfunktion für eine lokal emissionsarme Mobilität in der Stadt übernehmen und für die Verbreitung der Elektromobilität in Bielefeld werben.

Aktuell sind im städtischen Fuhrpark elektrobetrieben 3 PKW's und 6 Nutzfahrzeuge im Einsatz. Nach einem Beschluss des Ausschusses für Umwelt und Klimaschutz soll jährlich mindestens ein weiteres E-Fahrzeug hinzukommen. Auch Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen nutzen für den Weg zum Arbeitsplatz zunehmend E-PKW's (wie insbesondere auch E-Bikes).

Es wird angestrebt, eine Strategie und Arbeitsstruktur zu entwickeln, mit der Elektromobilität im betrieblichen Mobilitätsmanagement in all seinen Facetten (Elektromobilität, inkl. Zweiradmobilität und Mitarbeitermobilität usw.) umgesetzt werden kann.

Hierzu gehört zwingend die Implementierung eines bedarfsgerechten nutzerfreundlichen Angebotes von Lademöglichkeiten.

Deshalb sollen für die Inanspruchnahme zu dienstlichen Zwecken Lademöglichkeiten an verschiedenen innerstädtisch gelegenen Dienstgebäuden eingerichtet werden. Die Investitionskosten pro Ladeanschluss betragen ca. 5.000 €. Die jeweils machbare und geeignete technische Lösung muss in Abstimmung mit den Stadtwerken Bielefeld entschieden werden.

- **Innenstadtlogistik „letzte Meile“**

Die Logistikbranche prosperiert und wächst (E-Commerce, Online- und Mobile-Shopping). Für den Handels- und Lebensstandort Innenstadt ergibt sich dadurch ein wachsendes Verkehrsaufkommen. Die Belieferung von Ladengeschäften in der Innenstadt und zunehmender Versandhandel führt zu immer mehr – selten abgasfreundlichen – Kleintransportern in der Stadt und gestressten Fahrern in oft verstopften Straßen. Statt Restriktionen sollten Alternativen für die logistischen Verkehre entwickelt werden. Es soll ein intelligentes City-Logistik-Konzept erarbeitet werden, dass sowohl wirtschaftlich, sozial- und umweltverträglich ist als auch zu einer Optimierung der Verkehrsflüsse und zu geringeren Emissionen führt.

Für die Innenstadtlogistik soll eine Zunahme von elektrisch betriebenen Fahrzeugen erreicht werden. Zur Attraktivitätssicherung der Innenstadt und ihres Einzelhandels sollen möglichst viele E-Fahrzeuge zum Einsatz kommen, wobei die Versorgung vor Ort und für alle Bevölkerungsgruppen sowie die Rolle Bielefelds als Oberzentrum sichergestellt werden muss. Neben Elektro-Lieferfahrzeugen (z.B. Street Scooter von DHL) könnte sowohl auf Seiten der Wirtschaft als auch auf Seiten der Kunden der Einsatz von Lastenfahrrädern in der Citylogistik die Lärm- und Schadstoffemissionen reduzieren, Staus vermindern und einen Beitrag zur Steigerung

der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt leisten. Daher soll der Aufbau eines Lastenfahrräder-Verleihsystems geprüft werden, um innerstädtische Logistikprozesse effizienter, ressourcenschonender und stadtverträglicher zu gestalten.

- **Informationssysteme**

Informationssysteme spielen eine wichtige Rolle bei der Bewältigung der Herausforderungen der Stadtmobilität und der Verkehrsprobleme. Ein modernes Informationssystem kann den Verkehrsfluss verbessern. Weiträumig um die Innenstadt installierte Informationsanzeigen können dafür genutzt werden, um den MIV frühzeitig bei Stausituationen oder Grenzwert-überschreitungen zu lenken. Über Informationsanzeigen kann zudem 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.

- **Begrünung**

Durch die Begrünung von Straßenzügen und Plätzen vornehmlich mit Bäumen lassen sich lokale Abkühlungseffekte während austausch- und wolkenarmer sommerlicher Wetterlagen tagsüber und nachts insbesondere innerhalb der innerstädtischen Wärmebelastungsgebiete erzielen. Der Schattenwurf und die Verdunstungskühle können eine Verringerung der Lufttemperatur um  $\geq 10\text{ }^{\circ}\text{C}$  im Vergleich zum unbegrünten Umfeld bedingen. Einerseits werden bioklimatisch begünstigte Geh- und Aufenthaltsbereiche im Freien geschaffen. Andererseits wird der Aufheizung von benachbart stehenden Gebäuden entgegen gewirkt. In der Folge kann der Einsatz von technischen Kühlvorrichtungen wie Klimaanlage und Ventilatoren und der Ausstoß von  $\text{CO}_2$  verringert werden.

Als innerstädtische Plätze kommen Klosterplatz (unter Einbeziehung des Baumbestandes), Neumarkt und Adenauerplatz in Betracht. Als Straßenzüge sind die August-Bebel- sowie die Rohrteichstraße zwischen Niederwall und Teutoburger Straße zu nennen.

Bestehende Grünstrukturen wie auf dem Kesselbrink und Neumarkt, wie Alter Friedhof und Ravensberger Park sind untereinander durch begrünte Straßenräume zu vernetzen.

Insgesamt lässt sich durch Grünstrukturen der  $\text{CO}_2$ -Senken - Effekt erhöhen.

### **Ergänzende Maßnahmen aus anderer Finanzierung**

- **SUMP**

Der Rat der Stadt Bielefeld hat in seiner Sitzung am 28.04.2016 beschlossen, einen nachhaltigen Mobilitätsplan nach europäischem Vorbild des Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) zu entwickeln. Die Verwaltung hat inzwischen den durch das EU-Programm URBACT geförderten Prozess gestartet und erarbeitet derzeit zusammen mit Bielefelder Akteuren die grundsätzlichen Ziele, Grundlagen und Leitbilder zur Entwicklung der Mobilität in Bielefeld, um daraus eine langfristige Strategie für die künftige Weiterentwicklung der Verkehrs- und Mobilitätsplanung in Bielefeld abzuleiten.

- **Zimmerstraße**

Im Zusammenhang mit dem Bau einer Einkaufspassage in der Bielefelder Innenstadt wird zu deren Erschließung die Zimmerstraße neu hergerichtet. Ziel ist, die Achse als Verbindung zur Fußgängerzone für den Fußverkehr durch eine neue Oberflächengestaltung optisch und funktional zu verbessern. Zudem werden an den Zugängen zur Fußgängerzone neue und hochwertige Abstellanlagen installiert. Für die Maßnahmen sind die notwendigen politischen Beschlüsse bereits gefasst worden und die Finanzierung ist gesichert.

- **Karl-Eilers-Straße**

Die Fußgängerzone rund um die zentrale Bahnhofstraße soll auf die Karl-Eilers-Straße ausgeweitet werden. Ziel ist zum einen, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, indem die anliegenden Betriebe attraktiv gestaltete Flächen für ihre Außengastronomie nutzen können. Außerdem werden an dem Zufahrtbereich hochwertige Fahrradabstellanlagen eingerichtet, um die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Radverkehr zu verbessern. Der Maßnahme ging ein positiv verlaufener einjähriger Verkehrsversuch voraus und eine Umsetzung ist für den Herbst 2017 vorgesehen.

- **Radstation Hauptbahnhof**

Die Bielefelder Radstation am Hauptbahnhof wurde im Jahr 1992 als eine der ersten Anlagen bundesweit in Betrieb genommen. Den Betrieb hat das kommunale Verkehrsunternehmen vor nunmehr 14 Jahren übernommen. Die Radstation ist in die Jahre gekommen: Die Abstellanlagen erfüllen nicht mehr den Stand der Technik und reichen hinsichtlich ihrer Kapazität nicht mehr aus. Außerdem existieren seitens der DB AG Überlegungen zur eigenen Inanspruchnahme der Liegenschaft, in der heute die Radstation untergebracht ist. Über einen politischen Beschluss ist der Auftrag an die Verwaltung ergangen, ein Konzept zur Erneuerung der Station, ggf. einer Analyse für einen neuen Standort, zu erarbeiten.

- **ÖPNV**

MoBiel engagierte sich in den letzten Jahren in zwei EU-Projekten (BAPTS und Ticket to Kyoto), deren Ziel eine drastische Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im öffentlichen Personennahverkehr ist. Außerdem beobachtet das Unternehmen sehr aufmerksam die Entwicklung neuer Technologien und prüft deren Praxistauglichkeit im Nahverkehrsbereich. Zur Zeit untersucht MoBiel die Machbarkeit eines Konzepts für ein mögliches Pilotprojekt zur Umstellung der Buslinie 29 auf Elektrobusse mit Brennstoffzellentechnik. Hierzu wurde ein Förderantrag im Rahmen des Programms „Urban Innovative Actions“ gestellt.

### **Perspektivisch wichtige Maßnahmen zur Ergänzung**

- **Bahnhofsvorplatz**

Verbesserung der fußläufigen Anbindung zwischen DB und Stadtbahnhaltestelle, Verbesserung der Verkehrsführung von MIV und ÖPNV

- **Anbindung Hauptbahnhof**

Optimierung der fußläufigen Anbindung in Richtung nordwestliche Innenstadt und Fußgängerzone

- **August-Bebel-Straße**

Lückenschluss im Radverkehrsnetz zwischen Kesselbrink und Nikolaus-Dürkopp-Straße

- **Klosterplatz**

Umgestaltung zur Belebung der Altstadt und Erhöhung der Aufenthaltsqualität

<b>Beigeordnete</b>          <b>(Ritschel)</b>	<b>Beigeordneter</b>          <b>(Moss)</b>	Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.
--	---	--