

**Beschlussvorlage der Verwaltung
Nachtragsvorlage**

Diese Vorlage

- ersetzt die Ursprungsvorlage.
- ergänzt die Ursprungsvorlage.

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Gadderbaum	20.11.2018	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	20.11.2018	öffentlich
Bezirksvertretung Schildesche	20.11.2018	öffentlich
Bezirksvertretung Senne	20.11.2018	öffentlich
Bezirksvertretung Stieghorst	20.11.2018	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	20.11.2018	öffentlich
Bezirksvertretung Brackwede	20.11.2018	öffentlich
Bezirksvertretung Dornberg	20.11.2018	öffentlich
Bezirksvertretung Heepen	20.11.2018	öffentlich
Bezirksvertretung Jöllenbeck	20.11.2018	öffentlich
Bezirksvertretung Sennestadt	20.11.2018	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	06.12.2018	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes) Mobilitätsstrategie für Bielefeld
Betroffene Produktgruppe 11.12.03 - Verkehrliche Planung
Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen Keine
Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan Keine
Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.) StEA, 23.06.2015, TOP 4.4, 1136/2014-2020 StEA, 23.06.2015, TOP 4.4, 1718/2014-2020 StEA, 18.09. 2018, TOP 7 7236/2014-2020
Beschlussvorschlag: 1. Die Bezirksvertretungen und der Stadtentwicklungsausschuss empfehlen, der Rat beschließt folgende 6 Leitziele und Handlungsstrategien, die den derzeitigen Stand der verkehrs-, umwelt- und gesellschaftspolitischen Debatte in Bielefeld widerspiegeln und den Handlungsrahmen für eine veränderte Mobilitätspolitik im kommenden Jahrzehnt darstellen, mit dem der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2030 auf 75 Prozent gesteigert werden soll:

- Stadt- und Straßenräume lebenswert gestalten
- Umweltverbund in einem vernetzten Verkehrssystem stärken
- Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer sicherstellen
- Erreichbarkeit für Bürger und Wirtschaft in Stadt und Region gewährleisten
- Verkehrssicherheit erhöhen / „Vision Zero“
- Negative Wirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt deutlich reduzieren

2. Die Verwaltung wird beauftragt, zur Fertigstellung des Mobilitätsplans Maßnahmen auszuwählen, zu priorisieren und zu Maßnahmenbündeln zusammenzufassen, eine Öffentlichkeitsbeteiligung zu konzipieren und durchzuführen, ein Monitoring- und Evaluationskonzept zur Fortschrittskontrolle zu erstellen sowie einem Aktionsplan mit Arbeitsschritten und eine Budgetplanung. Die zur Erarbeitung der vorliegenden Mobilitätsstrategie aufgebaute Arbeitsstruktur aus Projektleitungsteam und Arbeitskreis soll aufrecht erhalten bleiben.

Begründung:

Die Stadt Bielefeld sieht in einer modernen und umweltverträglichen Mobilität einen wesentlichen Schlüssel für ein auch in Zukunft lebenswertes und dynamisches Bielefeld. Mit der vorliegenden Mobilitätsstrategie soll sowohl den großen Herausforderungen, wie dem Klimawandel und dem Bevölkerungswachstum, als auch aktuellen Entwicklungen im Mobilitätsbereich begegnet werden. Digitalisierung und neue Technologien, die Ausbreitung von Car Sharing- und Fahrradverleihsystemen, die zunehmende Bedeutung des Zu-Fuß-Gehens und des Radfahrens in Großstädten, sowie der gesellschaftliche Wertewandel in Richtung einer multimodalen Mobilität sind wichtige Veränderungen, denen das Leitbild Rechnung trägt.

Die vorliegende Mobilitätsstrategie beschreibt ein modernes und nachhaltiges Leitbild für die Entwicklung der Mobilität in Bielefeld bis zum Jahr 2030. Sie ist das Ergebnis eines Konsultationsprozesses mit Bielefelder Akteurinnen und Akteuren, der von der Rupprecht Consult GmbH moderiert wurde. Die Steuerung des Prozesses oblag dem fünfköpfigen Projektleitungsteam aus Amt für Verkehr, moBiel, Bauamt, Umweltamt und dem Stab des Dezernats Wirtschaft-Stadtentwicklung-Mobilität. In dem durchgeführten Konsultationsprozess waren ausgewählte Stakeholder der Bielefelder Stadtgesellschaft versammelt. Das Leitbild basiert auf der Analyse der Mobilitätssituation mit dem dort identifizierten Handlungsbedarf und berücksichtigt die Fachplanungen aus den Bereichen Verkehr, Umwelt und Stadtentwicklung. Wesentlicher Bestandteil zur Erreichung des Leitbildes eines zukunftsfähigen und lebenswerten Bielefelds ist eine neue Balance der Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsträger (Modal Split). Der Modal Split als Indikator für die Mobilitätsaktivität wurde als Kenngröße gewählt. Die Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung der Leitziele wird sich in einem veränderten Modal Split zugunsten des Umweltverbundes ausdrücken. Der Modal Split eignet sich zudem zum Vergleich mit anderen Städten. Die Mobilitätsstrategie legt als übergeordnetes Ziel fest, den Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehrsaufkommen auf 75 Prozent zu steigern, mit einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs von 50 auf 25 Prozent. Die Festlegung, dass im Jahr 2030 zusammen drei Viertel der Wege auf Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Personennahverkehr entfallen sollen, erfolgte durch das Projektleitungsteam auf Basis ihrer Facheinschätzung. Diese basiert auf langjähriger Erfahrung und einer guten Übersicht der derzeitigen Mobilitätstrends in deutschen Großstädten und wurde im Arbeitskreis mit den relevanten Stakeholdern validiert.

Die Analyse der Wirkungsindikatoren zeigte, dass der gestiegene motorisierte Verkehr von Personen und Gütern zu erheblichen Einschränkungen von Stadt- und Lebensqualität geführt hat. Als wichtigste Herausforderungen wurden identifiziert, die zu hohe Luftschadstoffbelastung durch Stickstoffdioxid zu verbessern, die stagnierenden Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich zu senken und die Anzahl im Verkehr verunglückter Radfahrer zu verringern. Zudem ist es wichtig, „vollständige Barrierefreiheit“ im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bis zum Jahr 2022 zu erreichen sowie die Belastung durch problematische Straßenverkehrslärmpegel zu verringern.

Die Veränderung des Modal Splits mit einem Anteil von 75 Prozent für den Umweltverbund ist für Bielefeld ambitioniert, aber realistisch. Sie liegt deutlich über einer „Business-as-usual“ Situation, welche ohne zusätzliche Maßnahmen eintreten würde, doch bereits heute zeigen sich Trendentwicklungen, die in die

Richtungen eines veränderten Anteils der Verkehrsträger am Verkehrsaufkommen weisen.

- Im Bereich Fußverkehr ist bereits ein vorsichtig positiver Trend von 15 Prozent im Jahr 2010 auf 17 Prozent im Jahr 2017 zu verzeichnen. Im Durchschnitt liegt der Fußverkehrsanteil in deutschen Großstädten bei 27 Prozent, was weiteres Steigerungspotenzial für Bielefeld aufzeigt. Dieser Trend kann noch verstärkt werden, wenn für den Fußverkehr eine Strategie mit konkreten Maßnahmen zur Erhöhung am Gesamtverkehrsaufkommen entwickelt wird. Im Konsultationsprozess wurde ausdrücklich Verbesserungsbedarf geäußert.
- Im Bereich Radverkehr gibt es bereits einen deutlich messbaren, positiven Langzeittrend ausgehend von 8 Prozent Wegeanteil im Jahr 1996, über 15 Prozent in 2010 und 18 Prozent im Jahr 2017. Eine konstante Fortschreibung des Trends von rund einem halben Prozentpunkt Erhöhung pro Jahr, würde somit bereits rund 24,5 Prozent Radverkehrsanteil in 2030 ergeben. Unterstützt wird diese Entwicklung durch den Trend zur Nutzung von Pedelecs und E-Bikes gekoppelt mit einer bedarfsgerechten Infrastruktur, wie beispielsweise Radschnellwegen, was die durchschnittlichen Reiseweiten für das Verkehrsmittel Fahrrad deutlich erhöhen wird. Eine starke Steigerung bis zum Jahr 2030 ist daher realistisch und in Linie mit den Zielen aus dem BYPAD-Verfahren von 20 Prozent Fahrradanteil bis 2020 und 25 Prozent bis 2025.
- Der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs lag zuletzt bei 14 Prozent. Eine Steigerung bedarf zusätzlicher Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV. Mit Bielefeld vergleichbare Universitäts- und Großstädte wie Kassel und Mainz, welche beide einen ÖPNV-Anteil von 22 Prozent aufweisen, zeigen dabei auf, dass ein höherer Anteil realistisch ist.

Durch eine konsequente Durchführung von sechs Leitzielen zugeordneten Maßnahmen ist das Ziel des veränderten Modal Splits erreichbar. Als Planungshorizont wurde das Jahr 2030 bestimmt.

Die Leitziele und Handlungsstrategien bilden die über einen längeren Zeitraum stabilen Zielstellungen ab, die den Handlungsrahmen der zukünftigen Bielefelder Mobilitätspolitik bestimmen. Alle sechs Leitziele stehen gleichwertig nebeneinander. Ihnen sind jeweils Handlungsstrategien zugeordnet, welche die verkehrspolitische Aufgabenstellung konkretisieren und Teilaspekte repräsentieren, die zur Erreichung des jeweiligen Leitziels führen sollen. Die Leitziele und Handlungsstrategien spiegeln den derzeitigen Stand der verkehrs-, umwelt- und gesellschaftspolitischen Debatte in Bielefeld wieder und stellen den Handlungsrahmen für eine veränderte Mobilitätspolitik im kommenden Jahrzehnt dar. Jedes der Leitziele wurde ausgewählt, weil es Kernaspekt nachhaltiger Mobilität ist und sich in der Analyse der Mobilitätssituation und dem Konsultationsprozess gezeigt hat, dass es hohe Relevanz für Bielefeld besitzt. Die sechs Leitziele sind in einer Anlage aufgeführt und jeweils in blauer Farbe hervorgehoben. Ebenso ist der Bericht zur Entwicklung der Mobilitätsstrategie als Anlage beigefügt.

Weiteres Vorgehen

Die Erarbeitung der vorliegenden Mobilitätsstrategie – mit Vorbereitung, Aufbau einer Arbeitsstruktur, Analyse der Ausgangssituation und Leitbildentwicklung – stellt das erste Drittel auf dem Weg zu einem vollständigen Mobilitätsplan nach SUMP-Standard dar. Die angestrebte Verabschiedung des Leitbildes ist ein wichtiger Meilenstein, der die strategische Phase abschließt und die Planung auf Maßnahmenebene einleitet.

Ein wichtiger Aspekt des weiteren Arbeitsprozesses wird die Verzahnung des Mobilitätsplans mit den laufenden Prozessen zur Aufstellung des dritten Nahverkehrsplans und des Radverkehrskonzeptes sein. Während die Maßnahmen für Fußverkehr, MIV, Wirtschaftsverkehr und weitere Bereiche als Teil des

Mobilitätsplans entwickelt werden, sollten die ÖPNV- und Radverkehrsmaßnahmen sich aus dem dritten Nahverkehrsplan bzw. Radverkehrskonzept speisen. Zum einen bedeutet dies, dass diese beiden Planwerke das übergreifende Modal Split-Ziel zugrunde legen und sich bei der Maßnahmendefinition an der Leitzielstruktur orientieren sollten. Zum anderen macht dies es erforderlich, weiterhin entsprechende Arbeitsstrukturen vorzuhalten, die den Prozess zur Fertigstellung des Mobilitätsplans steuern und mit den parallel laufenden Planungsprozessen koordinieren.

Es wird empfohlen, die zur Erarbeitung dieser Mobilitätsstrategie aufgebaute Arbeitsstruktur aus Projektleitungsteam und Arbeitskreis aufrechtzuerhalten. Das Projektleitungsteam mit Vertretern aus Amt für Verkehr, Bauamt, Umweltamt, Stab des Dezernats Wirtschaft-Stadtentwicklung-Mobilität und moBiel sollte seine Arbeit der Projektsteuerung fortführen. Als verwaltungsübergreifende Arbeitsgruppe verankert es die strategische Verkehrsplanung in den relevanten Ämtern. Die Fachabteilungen sollten im Projektleitungsteam weiterhin durch eine hochrangige Person vertreten sein. Die im Arbeitskreis Mobilität versammelten zentralen verkehrspolitischen Vertreter haben sich ausgetauscht und Vertrauen aufgebaut, was für den weiteren Prozess genutzt werden sollte. Sie verankern die strategische Verkehrsplanung in der Stadtgesellschaft und sind daher wichtig für das Ziel eines gemeinsamen, stabilen Mobilitätsplans, der längerfristig handlungsleitend ist.

Nach Verabschiedung der Mobilitätsstrategie sollten Sitzungsrythmus, Arbeitsweise und Kommunikationsstrategie für den weiteren Prozess festgelegt werden. Für die weitere Planung sind die Maßnahmen und Maßnahmenpakete zu beschreiben, ein Zeitplan für die kurz- und mittelfristige Umsetzung festzulegen, Zuständigkeiten zuzuordnen und die erforderlichen Ressourcen sowie Finanzmittel einzuplanen. Nach Möglichkeit sollen Fördermittel eingeworben werden.

Da sich die Ebene der Stadtbezirke als relevante Umsetzungsebene gezeigt hat, die es gesondert zu integrieren gilt, sollten im Folgeprozess Akteure der Stadtbezirksebene intensiv eingebunden werden.

In mehreren Maßnahmenbereichen ist zudem die Zusammenarbeit mit der Region und deren Akteuren im Personen- und Wirtschaftsverkehr zu verstärken. Dies betrifft insbesondere das Leitziel zu einer besseren Erreichbarkeit von Stadt und Region, für das sowohl öffentliche als auch private regionale Akteure eingebunden werden sollten.

Beigeordneter

(Moss)

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

