

STADT BIELEFELD

- Stadtentwicklungsausschuss -
- Bezirksvertretung Brackwede -
- Bezirksvertretung Dornberg -
- Bezirksvertretung Gadderbaum -
- Bezirksvertretung Heepen -
- Bezirksvertretung Jöllenbeck -
- Bezirksvertretung Mitte -
- Bezirksvertretung Schildesche -
- Bezirksvertretung Senne -
- Bezirksvertretung Sennestadt -
- Bezirksvertretung Stieghorst -

2014-2020

- 47. Sitzung
- 42. Sitzung
- 39. Sitzung
- 40. Sitzung
- 39. Sitzung
- 39. Sitzung
- 45. Sitzung
- 42. Sitzung
- 41. Sitzung
- 40. Sitzung
- 39. Sitzung

Niederschrift

über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses,
gemeinsam mit allen Bezirksvertretungen
am 20.11.2018

Tagungsort: Großer Saal im Neuen Rathaus

Beginn: 18:00 Uhr

Ende: 19:50 Uhr

Anwesend:

Stadtentwicklungsausschuss

CDU

Herr Ralf Nettelstroth

Herr Holger Nolte

Stellv. Vorsitzender

Frau Carla Steinkröger

Herr Frank Strothmann

Herr Werner Thole

SPD

Frau Dorothea Brinkmann

Herr Hans-Georg Fortmeier

Vorsitzender

Herr Hans-Jürgen Franz

Herr Sven Frischemeier

Frau Karin Schrader

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Stephan Godejohann

Herr Klaus Peter Johner

Herr Jens Julkowski-Keppler

Die Linke

Herr Bernd Vollmer

Bürgernähe/Piraten

Herr Christian Heißenberg

BfB

Herr Lothar Klemme

FDP

Frau Irene Binder

Bezirksvertretung BrackwedeCDU

Herr Ralf Sprenkamp

SPD

Herr Kai Arhelger

Frau Regina Kopp-Herr

Herr Hans-Werner Plaßmann

Herr Jesco von Kuczkowski

Frau Ursula Wittler

Bezirksbürgermeisterin

Fraktionsvorsitzender

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Karl-Ernst Stille

Fraktionsvorsitzender

Die Linke

Frau Brigitte Varchmin

Bezirksvertretung DornbergVorsitz

Herr Paul John

Bezirksbürgermeister

CDU

Herr Hermann Berenbrinker

Frau Sybille Hülsmann-Pröbsting

Herr Wilhelm Kleinesdar

Herr Ulrich Paus

Stellv. Bezirksbürgermeister

Fraktionsvorsitzender

SPD

Herr Jörg Sensenschmidt

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Harald Haemisch

Herr Heiko Steinkühler

Fraktionsvorsitzender

BfB

Herr Winfried Huber

Die Linke

Herr Bernd Vollmer

Bezirksvertretung Gadderbaum

Frau Schneider

Bezirksbürgermeisterin

CDU

Herr Weigert

Fraktionsvorsitzender

SPD

Herr Heimbeck

Fraktionsvorsitzender

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Brunnert

Frau Pfaff

Fraktionsvorsitzende

BfB

Herr Witte

Die Linke

Herr Strauch

Bezirksvertretung HeepenCDU

Herr Hans Altmüller

Frau Anja Bartsch

Herr Dr. Guido Elsner

(Vors.)

Frau Elke Grünewald

Stellv. Bezirksbürgermeisterin

-RM- ab 19.40 Uhr

Herr Hartwig Horn

Frau Elke Kralemann

Herr Stephan Richter

BfB

Herr Lothar Klemme

-RM-

Bezirksvertretung JöllenbeckVorsitz

Herr Reinhard Heinrich

CDU

Herr Peter Kraiczek

Frau Heidemarie Lämmchen

Herr Rico Sarnoch

SPD

Herr Michael Bartels

Herr Jan Baucke

Frau Dorothea Brinkmann

Herr Thorsten Gaesing

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Werner Ziemann

FDP

Herr Gregor vom Braucke

Die Linke

Herr Matthias Benni Stiesch

Bezirksvertretung Mitte

Vorsitz

Franz, Hans-Jürgen

CDU

Heckeroth, Alexandra

Henningsen, Jan-Helge

Langeworth, André

Meichsner, Hartmut

SPD

Rosenbohm, Veronika

Bündnis 90/Die Grünen

Kleinekathöfer, Ingo

Zeitvogel, Sabine

FDP

Tewes, Franz-Josef

Die Linke

Krüger, Marita

Bezirksvertretung Schildesche

CDU

Herr Michael Ulrich Krüger

Herr Steve Wasyliv

SPD

Frau Susanne Kleinekathöfer

Frau Heike Peppmüller-Hilker

Herr Reinhard Schäfers

Frau Graciela Toledo Gonzalez

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Stephan Godejohann

Herr Prof. Dr. Georg-Martin Sauer

BfB

Frau Renate Dederling

Die Linke

Frau Inge Bernert

Herr Dr. Hartwig Hawerkamp

bis 19:05 Uhr

Bezirksvertretung Senne

Haupt, Gerhard

CDU

Ahlemeyer, Ralf

Celik, Isra

Hoffmann, Hartmut

Kulinna, Matthias, Dr.

Steinkröger, Carla

SPD

Foerdermann, Gisela

Heinrich, Wolfgang

Neumann, Ilona

Schrader, Karin

Bündnis 90/Die Grünen

Rohde, Heinrich Christoph

Die Linke

Varchmin, Christian

Bezirksvertretung Sennestadt

CDU

Arning, Manfred

Cinar, Serpil

Dehmel, Annette

Kirstein, Thorsten

Orlowski, Tanja

Sprungmann, Frank-Michael

Tellenbröker, Dieter

SPD

Biermann, Brigitte

Fleth, Stefan

Masmeier, Karl Heinz

UBF

Buse, Udo

Bezirksbürgermeister

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Bezirksvertretung Stieghorst:

| | |
|----------------------------|-------------------------------------|
| Herr Reinhard Schäffer | Bezirksbürgermeister |
| <u>CDU</u> | |
| Herr Bernd Henrichsmeier | |
| Herr Gerhard Henrichsmeier | - stellv. Bezirksbürgermeister / RM |
| Herr Günter Möller | |
| Herr Werner Thole | - Vors. / RM |
| <u>SPD</u> | |
| Herr Nesrettin Akay | - Vors. |
| Frau Ursula Fecke | |
| <u>Die Linke</u> | |
| Herr Hans-Dietmar Hölscher | |

Von der Verwaltung

| | |
|----------------|--------------------------|
| Herr Moss | Beigeordneter Dezernat 4 |
| Herr Lewald | Dezernat 4 |
| Herr Vahrson | Amt für Verkehr |
| Herr Herjürgen | Bauamt |
| Herr Imkamp | Büro des Rates |
| Herr Skarabis | Bezirksamt Heepen |
| Frau Machnik | Bezirksamt Heepen |
| Frau Ostermann | Bauamt, Schriftführung |

Gäste

Frau Dr. Böhler, Rupprecht Consult Forschung und Beratung GmbH, Köln

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Fortmeier begrüßt alle Anwesenden zur gemeinsamen Sitzung mit allen Bezirksvertretungen. Im heutigen Termin gehe es um die Mobilitätsstrategie für Bielefeld. Vor einigen Wochen habe man im Stadtentwicklungsausschuss dieses Thema schon mal begonnen. Dort sei man der Auffassung gewesen, dass es Sinn mache, eine gemeinsame Informationsveranstaltung mit allen Bezirksvertretungen durchzuführen. Da der Stadtentwicklungsausschuss in diesem Verfahren federführend ist, werde er die Sitzung leiten. Die Schriftführung werde von Frau Ostermann übernommen.

Die Gremien nehmen Kenntnis und sind einverstanden.

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 Mobilitätsstrategie für Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7236/2014-2020/1

Herr Moss leitet ein, dass man sich bereits vor vielen Jahren Gedanken gemacht habe, wie man mit dem Verkehr in Bielefeld perspektivisch umgehen möchte. Von dem früheren Generalverkehrsentwicklungsplan habe man sich inzwischen europaweit verabschiedet. Der Rat habe 2016 beschlossen, einen nachhaltigen Mobilitätsplan nach dem europäischen Modell des Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) zu entwickeln. Man habe das Büro Rupprecht Consult Forschung und Beratung GmbH, Köln mit Frau Dr. Böhler gewinnen können, um zusammen mit Bielefelder Akteuren die grundsätzlichen Ziele zur Entwicklung der zukünftigen Mobilität zu erarbeiten. Die Ergebnisse werden gleich von Frau Dr. Böhler vorgestellt. Das vollständige Gutachten sei der Beschlussvorlage als Anlage beigefügt und im Ratsinformationssystem einsehbar. Zu den Informationen, die heute vorgestellt werden, könne man sich noch in den Bezirken, Fraktionen und Gruppen beraten. Spätestens im Februar 2019 sollen die abschließenden Beschlüsse erfolgen. Da es um grundsätzliche Ziele geht, sei auch ein Ratsbeschluss erforderlich.

Herr Moss berichtet, dass zum Jahresende 2016 in dieser Stadt 4600 Fahrzeuge mehr zugelassen waren, als im Jahr davor. Im letzten Jahr waren es fast 5300 Autos mehr. Dieses seien nur die Zahlen für die Stadt Bielefeld. In der Region sehe es ähnlich aus. Diese Zuwachsraten sollten ein wenig nachdenklich machen. Die Stadt und die Region wachsen. Die Urbanisierung nehme stetig zu und damit natürlich auch der Verkehr. Mit dem SUMP-Beschluss möchte man eine Strategie des gemeinsamen Wollens erreichen. Schlicht und ergreifend sei ein „weiter so“ nicht möglich, weil die Ressource Verkehrsraum nicht vermehrbar ist. Man sollte daher darüber nachdenken, wie man mit diesem Verkehrsraum umgeht und man sollte aufhören, Verkehrsteilnehmer oder Verkehrsarten gegeneinander auszuspielen. Ein Umdenken und ein ganzheitlicher Ansatz seien erforderlich. Die jüngere Generation werde seines Erachtens kein Problem damit haben, sich auf die neuen Mobilitätsketten umzustellen. Diejenigen, die in dieser Stadt die politische Verantwortung tragen, müssen dafür sorgen, dass die Systeme, die notwendig sind, um eine sinnvolle Mobilitätskette herzustellen, auch vorhanden sind. Es sei die Aufgabe, die notwendige Infrastruktur sicherzustellen.

Im Rahmen der Infrastruktur werde man sehr intensiv über den ÖPNV und die Erweiterung des ÖPNV diskutieren. Der Kämmerer habe ihn informiert, dass in 2023 das Defizit des ÖPNV bei rd. 30 Mio. € liegen wird und zwar ohne die Betrachtung der Stadtbahnlinie 1 in die Sennestadt. Es werde auch die Frage zu stellen sein, wieviel mehr an ÖPNV können wir transferieren und was ist die Stadtgesellschaft bereit, dafür aufzuwenden. Man werde auch die On-Demand-Verkehre diskutieren.

Mit dem Beschluss, den der Rat letztendlich über die Vorlage treffen soll, drücke der Rat aus, dass er die Probleme betreffend der Verkehre in dieser Stadt erkannt hat und das man sich Ziele setzt. Wenn die Ziele beschlossen sind, ist über Lösungsansätze zu der Erreichung zu diskutieren. Dies werde folglich im Laufe des weiteren Verfahrens passieren.

Frau Dr. Böhler stellt das Verfahren und die Ergebnisse aus dem Prozess mit den Bielefelder Akteuren für eine Mobilitätsstrategie für Bielefeld aus dem Jahr 2017 vor.

Anmerkung: Die Präsentation zu dem Vortrag ist ins Ratsinfosystem eingestellt worden.

Frau Dr. Böhler erläutert die Herausforderungen für den städtischen Verkehr der Zukunft. Viele Städte seien in der Phase, dass sie stärker die Vorteile der einzelnen Verkehrsarten nutzen wollen. Fuß- und Radverkehre werden jetzt viel ernster genommen, als es noch vor einigen Jahren der Fall war. Aber auch der MIV (motorisierte Individualverkehr) werde uns noch lange begleiten. Hier müsse über intelligente Steuerungen und über die Bedeutung des MIV in der Innenstadt und den Stadtteilen nachgedacht werden. Es gehe, wie von Herrn Moss beschrieben, um eine vorausschauende Mobilitätsplanung und einen ganzheitlichen Ansatz.

Anschließend erläutert sie das Vorgehen zur Erstellung der Mobilitätsstrategie in Bielefeld. Zunächst wurden Studien- und Planungsprozesse aus den verschiedenen Fachabteilungen analysiert. Die entsprechenden Mitarbeiter waren daran beteiligt.

Mit Vertretern der Politik wurde dann das Leitbild für die Mobilität in Bielefeld erstellt, aus dem sich die Entwicklungsperspektiven ergeben. Als ein wesentliches Kennzeichen habe man sich auf einen neuen Modal Split, verständigt, mit dem der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2030 auf 75 Prozent gesteigert werden soll. Dieser wurde als Leitindikator ausgewählt. Dazu wurden 6 Leitziele und Handlungsstrategien entwickelt. Die Maßnahmenentwicklung, also die Umsetzung der Leitziele und Handlungsstrategien würde im Folgeprozess erfolgen, den sie auch ausführlich darstellt.

Herr Meichsner (BV Mitte) fragt, warum die Stadtentwicklung als Leitziel nicht mit aufgenommen wurde. Der Stadtentwicklung müsste alles untergeordnet werden.

Frau Varchim (BV Brackwede) bezieht sich auf den Haltepunkt der Sennebahn im Bielefelder Süden, der über 500 Menschen bedienen würde. Der Brackweder Bahnhof sei nicht an den ÖPNV angeschlossen. Wenn dieser Haltepunkt wieder geöffnet würde, könnten sehr viele Menschen in die Stadt kommen, ohne ein Auto bewegen zu müssen. Wenn man mit der Bahn fahren möchte, muss man heute mit dem Auto zum Brackweder Bahnhof fahren. Außerdem möchte sie die Linie 28 nach Ummeln ansprechen. Diese Linie fährt im 30-Minuten Takt von Ummeln über den Brackweder Süden in die Innenstadt. Sonntags fährt der erste Bus um 13:38 Uhr. Veranstaltungen um 14:00 Uhr in der Stadt sind nicht zu erreichen. Der 30-Minuten-Takt in der Woche sei nicht ausreichend. Es werden häufig Personen mit Kinderwagen stehen gelassen, weil die Busse

so überfüllt sind. Man könnte hier einiges tun, um Autoverkehr zu vermeiden.

Für Herrn Dr. Elsner (BV Heepen) ist wichtig, was am Ende bei dem Prozess auch für die Bezirke herauskommt. Er frage, ob bereits thematisiert wurde, ob der Ausbau des ÖPNV in die Außenbereiche oder eher in der Innenstadt erfolgen soll. Er frage, wie man sicherstellen will, dass alle Bezirke im Folgeprozess beteiligt werden. Im Vortrag gab es die Aussage, dass der Modal Split die Vergleichbarkeit der Städte untereinander ermögliche. Er habe immer den Eindruck, dass die Struktur der Stadt ein wesentlicher Einflussfaktor für den Modal Split ist. Die Kennzahl vereinfache die Situation und er verstehe nicht, warum man darauf so fokussiert ist. Er sei nicht sicher, ob es hinterher das beste Ergebnis gibt, wenn der Erfolg in Kennzahlen gemessen wird.

Herr Tewes (BV Mitte) fragt nach den sechs Leitzielen, die mit dem Modal Split überschrieben sind. Er frage, ob durch den Modal Split die Leitzielen bereits in eine bestimmte Richtung gebracht werden sollen.

Frau Dr. Böhler antwortet, dass Stadtentwicklung und Verkehr sehr stark ineinander greifen. Mit dem Planungsstand einer Stadt müsse weitergearbeitet werden.

Herr Moss erläutert, dass es einen Ratsauftrag an die Verwaltung gab, ein Mobilitätskonzept für Bielefeld zu entwickeln. Die Verwaltung habe dann einen inneren, dezernatsübergreifenden Arbeitskreis, an dem auch ein Vertreter von moBiel beteiligt war, gebildet. Man habe ein Verfahren entwickelt, das auch mit dem Büro Rupprecht Consult abgestimmt wurde, welches schon Erfahrungen aus anderen Städten hat. Daraufhin wurden verschiedene Arbeitskreise gebildet. Man habe alle Bezirksbürgermeister/innen zum Gespräch eingeladen. Über weiteren ÖPNV Ausbau habe man noch nicht gesprochen. Man müsse sich natürlich Gedanken machen, wie man den ÖPNV attraktiver macht und ausbaut, wenn mehr Menschen ihn nutzen sollen. Dieses wird im Verfahren noch erarbeitet werden. Frau Varchim habe verschiedene Maßnahmen, wie die Sennebahn und die Linie 28 angesprochen. Man werde sich im weiteren Verfahren ernsthaft mit solchen Hinweisen auseinandersetzen.

Frau Dr. Böhler ergänzt, dass es sich dabei um wichtige Inhalte für den Folgeprozess handelt. Dort werde dann eine räumlich konkret Mängelanalyse erstellt. Die Schwächen im Verkehrssystem müssen dann analysiert werden und es müssen Maßnahmen zur Behebung entwickelt werden. Die Stadtbezirke spielen in Bielefeld eine große Rolle. Der Modal Split sei ein eingängiger Leitindikator. Dieser sei von den räumlich geografischen und kulturellen Bedingungen abhängig, aber auch politische Maßnahmen führen zu einer Veränderung des Modal Splits.

Herr Moss erinnert, dass man sich im Jahre 2011 bereits auf die Kenngröße Modal Split verständigt hatte. Seinerzeit hatte man im Rahmen des Projektes BAPTS überlegt, wie man den ÖPNV fördern kann. Dazu wurde damals eine qualifizierte Haushaltsbefragung durchgeführt. Diese sei in eine Modal Split Bewertung gemündet. Mit diesem Modal Split arbeiten bundes- und europaweit die meisten Städte. 2017 habe man erneut eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Das interessante war, dass es von 2011 bis 2017 schon erhebliche Verschiebungen gab.

Herr Nettelstroth (Stadtentwicklungsausschuss) fragt, ob die Einpendler auch beim Modal Split hinzugezählt werden. In der Vorlage sei beschrieben, wie sich Fuß- und Radverkehr und der ÖPNV entwickeln können, dass es zu der Zielformulierung von 75 % im Modal Split kommt. Er frage, ob Parameter, wie die die technische Entwicklung dabei berücksichtigt wurden. Man habe im Rat diskutiert, wie der ÖPNV aussehen könnte, wenn die Tickets kostenlos wären. Man müsse sich die Frage stellen, ob die Kapazitäten dann ausreichen werden, vor allen Dingen in der Hauptverkehrszeit, wenn viel mehr Menschen den ÖPNV nutzen. Es stelle sich die Frage, ob der ÖPNV überhaupt in der Lage wäre, einen Modal Split von 25 % zu leisten. Gerade im Bereich des Individualverkehrs werde man in den nächsten Jahren eine Vielzahl von Innovationen erfahren. Es werde selbstfahrende Einheiten geben. Es gebe Untersuchungen, dass man dadurch den Verkehr auf den vorhandenen Straßen verzehnfachen könnte. Es gebe eine europaweite Umfrage, dass 46 % auf ein eigenes Fahrzeug verzichten würden, wenn es solche technische Innovationen gibt. Er finde in der Vorlage keine Hinweise auf technische Innovationen. In vielen europäischen Großstädten werden die Elektrotretroller für Strecken bis 6 km ständig benutzt. Sobald auf Bundesebene die entsprechenden Regelungen geschaffen sind, wird es diese Elektroroller auch in Bielefeld geben. Auch hier müssen Lösungen für die Nutzung geschaffen werden. Es gebe auch noch den Zwischenbereich zwischen ÖPNV und Individualverkehr, die On-Demand-Verkehre. Es entstehen in Großstädten auch immer mehr Systeme, wo Lieferverkehre gesammelt werden. Auch hierzu finde er keine Hinweise in der Vorlage.

Frau Kleinekathöfer (BV Schildesche) habe der Vorlage entnommen, dass es zum Fußverkehr keine Daten und keine Planungen gibt. Sie bitte eindringlich, den Fußverkehr nicht zu vergessen, der immerhin schon 17 % ausmache.

Frau Binder (Stadtentwicklungsausschuss) befürchtet, dass die Vorschläge zur Handlungsstrategie so ausfallen werden, dass die Quote passend gemacht wird. Es könne sinnvoller sein, erst über die Strategie nachzudenken und dann zu überlegen, welches die optimale Quote für Bielefeld ist.

Frau Dr. Böhler antwortet, dass es ein Prinzip des Prozesses sei, sich zunächst über grundlegende Dinge und Zielvorstellungen zu unterhalten, bevor man Einzelmaßnahmen diskutiere. Der Modal Split sei der Zielkorridor und ein ambitioniertes Ziel. Im Folgeprozess müsse diskutiert werden, was es für Maßnahmen brauche, um dieses Ziel zu erreichen. Der Fußverkehr werde nicht vergessen. Gerade für die Innenstadt weise er ein sehr hohes Potential auf. Es sei sicher gut, auch andere Städten zu betrachten, wenn man über Maßnahmen für den Fußverkehr nachdenkt. Ihr Büro setzte sich stark mit neuen Technologieansätzen auseinander. Auch in den Arbeitsgruppen seien die neuen Technologien bereits stark diskutiert worden. Es sei allerdings sehr schwer prognostizierbar, welche Technologien sich durchsetzen werden und wie sie planerisch umgesetzt werden können. Daher sei es aktuell schwierig, neue Technologien bzw. deren Auswirkungen belastbar zu betrachten.

Herr Moss antwortet auf die Frage von Herrn Nettelstroth, dass die Pendlerströme bei der qualifizierten Haushaltsbefragung nicht berücksichtigt wurden. Sie wurden aber als Koeffizient eingerechnet, weil die Zahl der Pendler bekannt ist. Durch eine Verkehrsbeobachtung soll diese Zahl weiter verifiziert werden. Er weise darauf hin, dass für ein gut besuchtes Heimspiel von Arminia rund 2500-3000 Fahrzeuge in die Stadt fahren. Alle wissen, dass in dem Bereich des Stadions der Verkehr dann zusammenbricht. Da helfe auch keine Digitalisierung. Er höre immer den Verweis auf Gütersloh, weil dort die „grüne Welle“ funktioniere. Diese funktioniere, weil dort wesentlich weniger Fahrzeuge unterwegs sind und weil Gütersloh vor vielen Jahren den mutigen Entschluss gefasst hat, die Seitenstraßen zum Ring abzubinden.

Herr Buse (BV Sennestadt) bezieht sich auf den Modal Split und stellt fest, dass die 25 % für den Individualverkehr auf den jetzigen Zeitpunkt ausgerechnet sind. Diese 25 % würden heute einer bestimmten absoluten Anzahl von Autos entsprechen. Wenn, wie von Herrn Moss angegeben jedes Jahr 4000 Fahrzeuge mehr dazukommen, und man diese Zahl auf das Jahr 2030 hochrechne, werden diese 25 % dann erheblich mehr Fahrzeuge ausmachen. Wenn man dann berücksichtige, dass der Straßenraum begrenzt ist, dann müsse man eigentlich den Umweltverbund auf 80 oder 90% erhöhen.

Herr Moss ergänzt, dass sich jeder fragen müsse, ob er sich jeden Tag mehrfach in sein Auto setzen muss, um seine Erledigungen zu machen. Jeder sollte sein Mobilitätsverhalten überdenken. Wenn jeder seine Individualfahrten um 50 % am Tag reduziert, dann hätte man den Modal Split ja schon erreicht. Hier müsse man jetzt die Pendlerfahrten ausklammern.

Herr Julkowski-Keppler (Stadtentwicklungsausschuss) äußert sich zu den Leitzielen. Er habe aus den Diskussionen mitbekommen, dass das Leitziel 4 (Erreichbarkeit für Bürger und Wirtschaft in Stadt und Region gewährleisten) sehr strittig gesehen wird. Bei einem angestrebten Umweltverbund von 75 % müsse man fragen, wie man die Erreichbarkeit der Wirtschaft und der Region hinbekommen möchte. Die entscheidende Frage sei, wie Mobilität gesichert werden kann unter dem Leitbild eines Modal Split von 75/25 %. Dafür müsse ein Angebot geschaffen werden. Die letzte Haushaltsbefragung habe ergeben, dass die meisten Fahrten im Bereich von 6-7 km liegen. Man müsse ein Angebot schaffen, um diese motorisierten Fahrten in den Umweltverbund zu bekommen.

Frau Kopp-Herr (Bezirksvertretung Brackwede) interessiert, ob Bürgerbeteiligungen stadtbezirksscharf durchgeführt werden und wer den Kommunikationsprozess führt. Weiter möchte sie wissen, wie schnell Bürgerinnen und Bürger eine Rückmeldung in Form einer erfolgreich umgesetzten Maßnahme bekommen. Es sei eine Erfahrung aus der Politik, dass die Menschen, wenn sie beteiligt werden, auch schnell ein Ergebnis sehen wollen.

Herr Moss verweist auf die Projekte, an denen derzeit intensiv gearbeitet wird. Dieses sei u.a. die Regionale. In der Regionale arbeite man daran, wie man die Verkehre zwischen den Nachbarkommunen in Richtung Nachhaltigkeit verbessern kann.

Frau Dr. Böhler antwortet auf die Frage zur Beteiligung, dass diese sehr wünschenswert wäre. Die Beteiligungsformate benötigen auch eine Finanzierung. Man müsse dann bezirksscharf vorgehen.

Herr Fortmeier beendet die Informationsveranstaltung mit dem Hinweis, dass die Vorlage im neuen Jahr in den Bezirksvertretungen beraten und dass der Ratsbeschluss darüber für die Märzsession anvisiert wurde.

Fortmeier, Vorsitzender StEA

Ostermann, Schriftführerin