

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	30.01.2024	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p>Weiterentwicklung der Beteiligungsstrukturen im Kontext der Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030</p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.12.01 – Öffentliche Verkehrsflächen / 11.12.03 - Verkehrliche Planung</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>keine</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>keine</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>Stadtentwicklungsausschuss, 18.03.2014, TOP 16, Drucksache 7028/2009-2014 Bezirksvertretungen, 03./09./10.04.2014, Drucksache 7193/2009-2014 Stadtentwicklungsausschuss, 09.06.2015, TOP 13, Drucksache 1473/2014-2020 Stadtentwicklungsausschuss, 05.02.2016, TOP 14, Drucksache 2776/2014-2020 Stadtentwicklungsausschuss, 20.09.2016, TOP 15; Drucksache 3368/2014-2020 Rat der Stadt Bielefeld, 29.09.2016, TOP 13; Drucksache 3368/2014-2020</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, das vorliegende Beteiligungskonzept zu finalisieren und als Arbeitsgrundlage zeitnah umzusetzen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Verwaltung der Stadt Bielefeld hat zusammen mit Politik und Stakeholdern im Jahr 2016 das sogenannte BYPAD-Verfahren (Drucksachenummer 3368/2014-2020) durchlaufen. Ziel war es zu eruieren, wie die Radverkehrsförderung in der Stadtverwaltung, aber auch in der Politik sowie der Stadtgesellschaft verankert ist. Aus diesem Prozess wurden entsprechende Leitsätze konzipiert, die zu einer zielgerichteten Radverkehrs- bzw. Nahmobilitätsplanung geführt haben.</p> <p>Die Leitsätze lauten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radverkehrsanteil erhöhen (Ziel: 25% am Modal Split bis 2025) - Radverkehrskonzept erstellen (Ziel: Erstellung eines Konzepts bis 2018) - Infrastruktur ausbauen und ertüchtigen (Ziel: Berücksichtigung der Regelwerke, Beschilderung, Anpassung) - Service/Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit ausweiten (Ziel: Elemente intensivieren; Dachmarke erstellen) - Arbeitsstrukturen erhöhen (Ziel: Finanzielle und personelle Ausstattung verbessern/erhöhen)

Wie in der Vorlage Drucksache 3368/2014-2020 genannt ist, erfolgte sechs Jahre, nachdem die Leitsätze politisch beschlossen wurden, neben der allgemeinen Wirkungskontrolle eine interne Überprüfung des Umsetzungsstandes der Leitziele. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass bis auf den Leitsatz Nr. 1 „Radverkehrsanteil erhöhen“ alle von der Stadtverwaltung beeinflussbaren Ziele erfüllt bzw. in den allgemeinen Workflow integriert worden sind.

Umsetzung BYPAD

Das Radverkehrskonzept wurde im Jahr 2020 mit Unterstützung der Strategiegruppe Radverkehr (heute Strategiegruppe Nahmobilität) finalisiert und im Juni 2020 mehrheitlich politisch beschlossen (Drucksache 10675/2014-2020). Zusammen mit dem Beschluss des Umsetzungskonzeptes Rad im Jahr 2021 erfolgte eine Bewilligung neuer Personalstellen, entsprechende Anpassungen im allgemeinen Workflow (Einführung Projekt- und Prozessmanagement), um die Radverkehrsförderung in allen Bereichen, insbesondere beim Amt für Verkehr, zu verankern und die Bereitstellung des entsprechenden Budgets, um die Maßnahmen umzusetzen (Drucksache 0697/2020-2025). Neben den Vorgaben zur Ertüchtigung der (Radwege-)Infrastruktur wurden auch Maßnahmen im Bereich Service, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit genannt. Mit der Einführung des Fahrradverleihsystems, der Erweiterung der wegweisenden Beschilderung und der Ausweitung von Fahrradabstellmöglichkeiten sind wichtige Meilensteine im Bereich Service erfolgt. Mit der Kommunikations- und Marketingstrategie konnten auch die Maßnahmen aus den Bereichen Information und Kommunikation bereits in die Umsetzung gebracht werden und bilden einen festen Bestandteil der täglichen Arbeit - zusammen mit dem Presseamt - ab. Durch die Haushaltsbefragungen im Jahr 2016 bzw. 2017 konnte bereits ein positiver Trend mit der Steigerung um drei Prozentpunkte auf 18% am Modal Split im Vergleich zu 2010 ermittelt werden. Auch die Ergebnisse der Haushaltsbefragung aus 2023 bestätigen diesen Trend und zeigen einen Radverkehrsanteil von 21% auf. Die Vorgabe, den Radverkehrsanteil von 25% am Modal Split bis 2025 zu erhöhen, bleibt nach wie vor Zielmarke für die weitere Radverkehrsförderung.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Rad- bzw. Fußverkehrsförderung vollumfänglich in der allgemeinen Arbeit beim Amt für Verkehr implementiert und auf zahlreiche Personen verteilt ist. Dies führt auch dazu, dass die Funktion einer einzelnen Ansprechperson für die Nahmobilitätsbelange hinterfragt wurde. Bei der Analyse wurde ersichtlich, dass der Erwartungshaltung insbesondere der Bürger*innen so nicht mehr entsprochen werden kann. Aus diesem Grund wird die Bezeichnung Nahmobilitätsbeauftragte*r nicht mehr weitergeführt und die vorhandene Personalstelle als weitere Projektleitungsstelle konzipiert.

Status Quo der Beteiligungsstruktur

Weiterhin wurden im damaligen BYPAD-Prozess zur Unterstützung der inhaltlichen Arbeit des Amtes für Verkehr an Straßenplanungen die Arbeitsgruppe AG SpuReN (Straßenplanungen und Radverkehr unter den Belangen des Nahverkehrs) und für konzeptionellen Themen die „Strategiegruppe Radverkehr“ gegründet. Aufgabe der AG SpuReN war es, Planungen, die im Amt für Verkehr erarbeitet worden sind, zu beurteilen und so der Politik durch ein entsprechendes Votum bei der Entscheidung über die sinnvollste Variante im Kontext von Nahmobilität und ÖPNV eine Entscheidungshilfe zu geben. Ständige Mitglieder der AG SpuReN sind:

moBiel	IHK
Polizei Bielefeld	Radentscheid
ADFC	Verwaltung
ACE	VCD

Parallel zur Implementierung der AG SpuReN wurde die Strategieguppe Radverkehr (ab 2021 Strategieguppe Nahmobilität) gegründet, die primär an der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes und anschließend an der Erarbeitung der Fußverkehrsstrategie mitgewirkt hat und somit essentiellen Einfluss auf die Konzepte nehmen konnte. Mitglieder der Strategieguppe Nahmobilität sind:

Politische Parteien	Kinder-/Hausärzte	Beirat f. Behindertenfragen
Uni Bielefeld	IHK	moBiel
AStA Uni Bielefeld	Handelsverband	Umweltamt
Polizei	AOK	Bauamt
ADFC	Gesundheitsladen	Ordnungsamt
VCD	Schulfach. Berater Mobilität	Gesundheitsamt
GAFF	Seniorenrat/	Amt für Schule
Radentscheid	Stadtelternrat	Amt für Verkehr

Grundlegend kann festgehalten werden, dass mit der Gründung beider Beteiligungsformate sinnvolle Instrumente entwickelt wurden, um die Themen des Umweltverbundes bestmöglich in die konzeptionellen und operativen Planungen zu integrieren. In beiden Gremien sind jedoch häufig die identischen Interessenvertretungen vorhanden. Weiterhin sind mit dem Abschluss der Erarbeitung konzeptioneller Grundsatzprojekte auf Sicht keine weiteren umfassenden Konzepte geplant. Dieser Umstand führt dazu, dass sich die Ausrichtung für die Strategieguppe Nahmobilität verändert und dies auch zu einer Änderung der Arbeitsstruktur führen muss. Entsprechende Diskussionen wurden dazu in der Strategieguppe bereits im November 2022 geführt.

Außerhalb der vorgenannten Beteiligungsgremien müssen insbesondere im Rahmen von Straßenplanungen darüber hinaus noch umfangreiche Beteiligungsformate und Abstimmungen durchgeführt werden. So muss vor jeder Vorlagenerstellung der Radentscheid um Zustimmung gebeten bzw. ein Konsens erreicht werden (vgl. Radentscheidvertrag Juni 2020). Darüber hinaus werden entsprechende Bürgerbeteiligungs- und Informationsveranstaltungen konzipiert und durchgeführt sowie weitere Partikularinteressen berücksichtigt. Dies führt zwangsläufig zu einem sehr umfangreichen, zeitraubenden Verfahren, das Planungen deutlich verlängert. Die Erwartung der Öffentlichkeit für eine „unbürokratische“, schnelle Umsetzung wird enttäuscht und die Zufriedenheit aller Prozessbeteiligten gemindert.

Anpassung der Beteiligungsstruktur

Wie beschrieben, sind bei der aktuellen Beteiligungsstruktur häufig Dopplungen der Teilnehmenden und auch ggf. der Themen festzustellen. Durch die unterschiedlichen Formate ist es jedoch meist unabdingbar, dass Inhalte zielgerichtet aufbereitet werden müssen, um die Adressaten ausreichend zu informieren. Gleichzeitig ist erkennbar, dass zur gesellschaftlichen Akzeptanz der Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung breite Beteiligungsformate immens an Bedeutung gewonnen haben. Es ist jedoch auch ersichtlich, dass bislang primär die Interessen der Nahmobilität hervorgehoben wurden und andere Themen, insbesondere aus der Mobilitätsstrategie, nur bedingt im Fokus lagen.

Aus diesem Grund sollen sowohl die Strategieguppe Nahmobilität und die AG SpuReN zur einer *Beratungsgruppe Mobilitätsstrategie* unter Beibehaltung von Unterarbeitsgruppen im Kontext der AG SpuReN überführt werden. Dabei soll eine Gremienstruktur, analog zur Erstellung der Mobilitätsstrategie, wiedereingeführt werden (Abbildung 1).

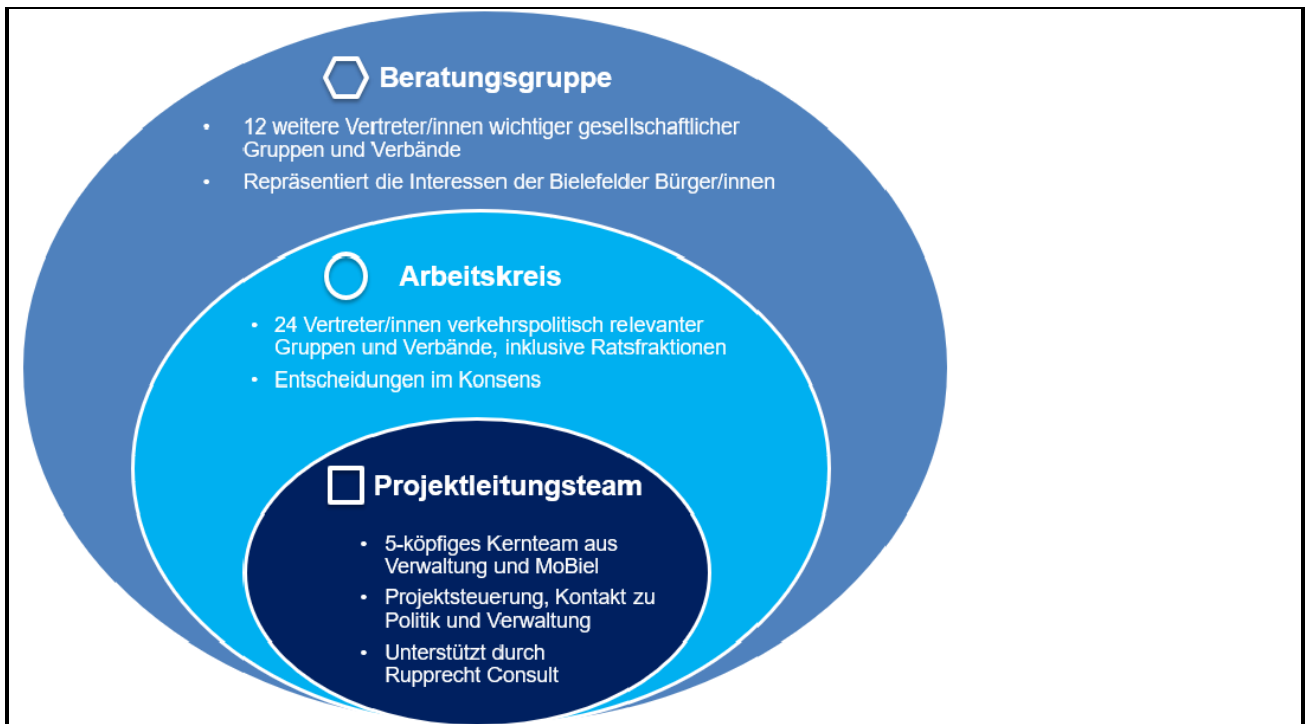


Abbildung 1. Beteiligungsstruktur während der Erarbeitung des Leitbildes im Kontext der SUMP-Erstellung (Sustainable Urban Mobility Plan)

Unter der Geschäftsführung des Dezernats 3 soll die Beratungsgruppe Mobilitätsstrategie im vierteljährlichen Turnus die kontinuierliche Umsetzung der Mobilitätsstrategie eng begleiten und mittels projektbezogener Unterarbeitsgruppen direkt in dem Planungsprozess involviert sein. Weiterhin können die Ziele wie folgt beschrieben werden:

- Monitoring und Berichte zur kontinuierlichen Umsetzung der Mobilitätsstrategie
- Zusammentragen der Ergebnisse aus den Unterarbeitsgruppen
- Keine Trennung zwischen strategischen und operativen Projekten mehr
- Aussprache zur Empfehlung an die politischen Gremien

Äquivalent zum Arbeitskreis im Rahmen der Erarbeitung des SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) sollen die Strategieguppensitzungen durch ein verwaltungsinternes Projektleitungsteam vorbereitet werden. Die Zusammensetzung ist wie folgt geplant:

- Stab Dezernat für Umwelt, Klima, Mobilität und Gesundheit (Geschäftsführung)
- Abteilungsleitung Mobilitätsplanung
- Vertreter*in des Umweltamtes
- Vertreter*in des Bauamtes
- Vertreter*in moBiel
- Abwechselnde Vertreter*innen aus der Beratungsgruppe Mobilitätsstrategie
-

Die Zusammensetzung der Beratungsgruppe Mobilitätsstrategie erfolgt in Anlehnung an die bisherige Zusammensetzung der Strategiegruppe Nahmobilität, der AG SpuReN sowie dem Arbeitskreis und der Beratungsgruppe während der Erstellung des SUMP. Aufbauend auf den gemachten Erfahrungen und der vorhandenen Doppelstruktur ist es folgerichtig, die Beratungsgruppe ohne direkte politische Beteiligung bzw. Vertreter*innen tagen zu lassen, da sie eine neutral, rein fachliche Entscheidungsempfehlung für die weitere Beratung in den politischen Gremien der Stadt Bielefeld erarbeiten soll. Mit Blick auf die heterogene Zusammensetzung der Beratungsgruppe können interessenmotivierte Entscheidungen sich so gegenseitig mäßigen.

Folgende Gruppen, Verbände und Initiativen sollten vertreten sein:

Organisation	Funktion	Organisation	Funktion
Uni Bielefeld	Weit. Akteure	moBiel	(Verwaltung) (optional)
ASStA Uni Bielefeld	Weit. Akteure	Umweltamt	Verwaltung (optional)
Polizei	Weit. Akteure	Bauamt	Verwaltung (optional)
ADFC	Weit. Akteure	Ordnungsamt	Verwaltung (optional)
VCD	Weit. Akteure	Gesundheitsamt	Verwaltung (optional)
GAFF	Weit. Akteure	Amt für Schule	Verwaltung (optional)
Radentscheid	Weit. Akteure	Amt für Verkehr	Verwaltung (optional)
Kinder-/hausärzte	Weit. Akteure		
IHK	Weit. Akteure	FH Bielefeld	Weit. Akteure (neu)
Handelsverband	Weit. Akteure	Handwerkskammer	Weit. Akteure (neu)
AOK	Weit. Akteure	ADAC	Weit. Akteure (neu)
Gesundheitsladen	Weit. Akteure	Bielefeld Marketing	Weit. Akteure (neu)
Schulfachlicher Berater Mobilität	Weit. Akteure	Freie Scholle/BGW	Weit. Akteure (neu)
Seniorat/Beirat für Behindertenfragen	Weit. Akteure	VVOWL/NWL	Weit. Akteure (neu)
Stadtelternrat	Weit. Akteure	Kreishandwerkerschaft	Weit. Akteure (neu)
ACE	Weit. Akteure	Bielefeld pro Nahverkehr	Weit. Akteure (neu)

Funktion und Aufgabe der Unterarbeitsgruppen

Die generelle Umsetzung der einzelnen Maßnahmen der Mobilitätsstrategie, die sich aus den verkehrsträgerspezifischen Konzepten ergeben, erfolgt im Rahmen des in 2022 eingeführten Projektmanagements. Hierbei wird das Ziel verfolgt, räumlich als auch strukturell die einzelnen Maßnahmen zu Maßnahmenpaketen zusammenzuführen und so ganzheitlich umzusetzen. Dazu werden innerhalb des Amtes für Verkehr interdisziplinäre Projektteams mit konkreten Projektzielen gegründet, sodass anschließend eine zielgerichtete Erarbeitung innerhalb des Projektes stattfinden kann.

Um im Sinne der bisherigen Arbeit der Strategiegruppe Nahmobilität als auch der AG SpuReN den wertvollen Input im Projekt einfließen zu lassen, sollen projektbezogene Unterarbeitsgruppen gegründet werden. Es steht den Mitgliedern der Beratungsgruppe Mobilitätsstrategie frei, an welcher bzw. welchen Unterarbeitsgruppen sie mitwirken. Die Unterarbeitsgruppen erfüllen dabei die Funktion der derzeitigen Sitzungen der AG SpuReN. Durch die regelmäßige Beteiligung der Unterarbeitsgruppe durch die Projektleitung ist ein kontinuierlicher Informations- und Beteiligungsaustausch sichergestellt. Ziel der Unterarbeitsgruppe ist es, mit ihrem Votum zur Planung der Politik eine wichtige Entscheidungshilfe im Rahmen des politischen Entscheidungsprozesses zu geben. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um eine konzeptionelle Fragestellung (z. Bsp.: Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Innenstadt-Campus) oder um konkrete Straßenplanungen (z. Bsp.: Ehlenruper Weg, Artur-Ladebeck-Straße) handelt. Weiterhin sollen die Ergebnisse bzw. Zwischenstände in der Beratungsgruppe Mobilitätsstrategie vorgestellt und ggf. diskutiert werden.

Mit der Einbindung der Unterarbeitsgruppen reduziert sich der Beteiligungsaufwand für die einzelnen Stakeholder. Durch die Möglichkeit der Teilnahme an den Unterarbeitsgruppen sieht die Verwaltung die vertraglichen Vereinbarungen mit dem Radentscheid als erfüllt an. Es wird keine Notwendigkeit für die zusätzliche Vorabbeteiligung des Radentscheids mehr gesehen. Die hierzu bestehende vertragliche Vereinbarung soll im Einvernehmen mit dem Radentscheid ausgesetzt werden.

Weiterhin ist es wünschenswert, wenn alle Mitglieder der Unterarbeitsgruppen an öffentlichen Bürgerbeteiligungen und Informationsveranstaltungen des Projektes teilnehmen, sodass eine ausgeglichene Interessenlage an dem Termin vorhanden ist, Diskussionen ein Gesamtbild ergeben können und die politischen Vertreter*innen in ihrer Entscheidungsfindung bestmöglich unterstützt werden.

Beigeordneter

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

Adamski