

Bürgerinformation

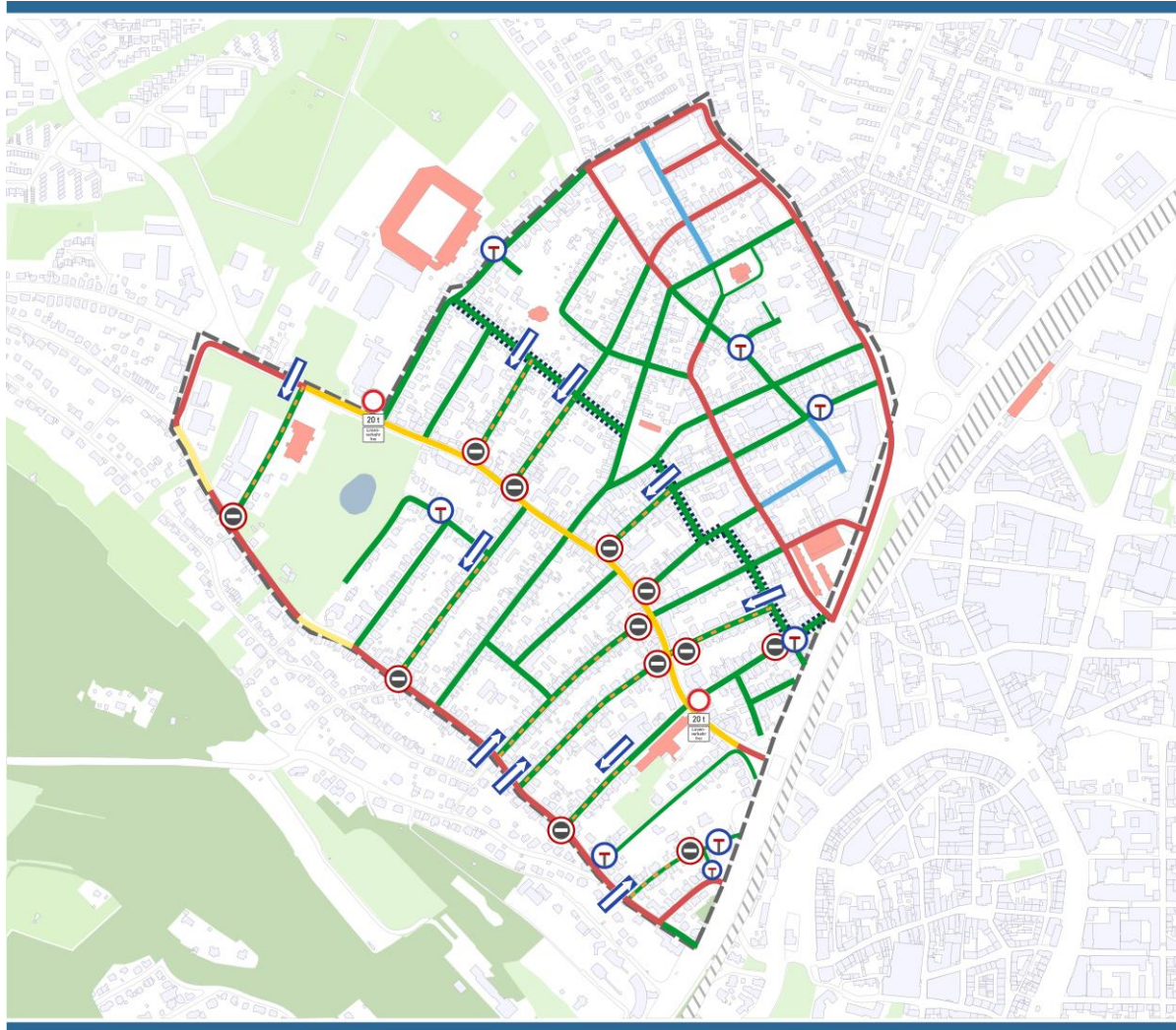
Verkehrskonzept

Bielefelder Westen

Bielefeld, 26. Oktober 2022



Untersuchungsbereich



Verkehrskonzept Bielefelder Westen

Bestandsanalyse
Kfz-Verkehr
Verkehrsrechtliche Regelungen

- Geschwindigkeitsbegrenzungen**
- 30 km/h
 - 50 km/h
 - Tempo 30-Zone
 - Verkehrsberuhigter Bereich
 - 30 km/h (Umfeld Kindertagesstätte)
- Einbahnstraßen und Sackgassen**
- — — Einbahnstraße
 - Richtung der Einbahnstraße
 - Einfahrt verboten
 - T Sackgasse
 - 20 t Durchfahrt für LKW > 20 t verboten, Linienverkehr frei
- Fahrradstraße**
- — — — Fahrradstraße



Ziele des Verkehrskonzepts & Ziele der Veranstaltung

- Optimierung der Situation für den fließenden und ruhenden Verkehr durch Vermeidung von Durchgangsverkehren
- Förderung des Umweltverbunds (= ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr)
- Sicherstellung eines attraktiven öffentlichen Raums unter Reduzierung der negativen Auswirkungen des Ruhenden Verkehrs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - insbesondere für die Schülerinnen und Schüler

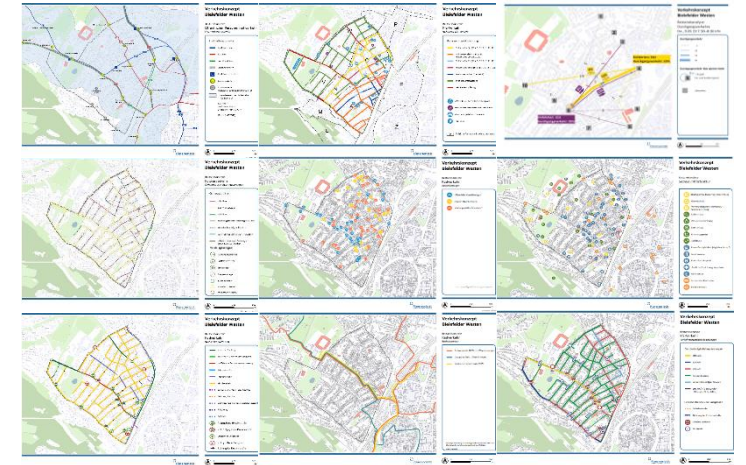
Ziele der heutigen Veranstaltung

- Diskussion zu den Maßnahmenpaketen
- Meinungen zu einer Vorzugsvariante
- Sammeln von Einschätzungen
- **Am Ende: Wie geht es weiter?**



Unser Vorgehen

- Kennenlernen des Stadtteils und Erstellung thematischer Karten (Radverkehr, Kfz-Verkehr, ÖPNV, Wichtige Ziele, Soziale Infrastruktur, ...)
- Akteursgespräche zu Beginn des Projekts (Schulen, Franziskus-Hospital, DSC Arminia, Rund um den Siggie e.V.)
- Analyse der Durchgangsverkehre
- Öffentliche Quartiersspaziergänge
- Stärken- und Schwächen-Profil
- Workshops zu Maßnahmen mit der Verwaltung
- Vorstellung und Diskussionen in „Projektgruppe Bielefelder Westen“
- Ende 2019: Entwurf eines Endberichts
- Sommer 2021: Überarbeitung nach Bürgerinformation



BI
Ihre Meinung ist uns wichtig!

Das Amt für Verkehr und das Verkehrsplanungsbüro „Planersocietät“ laden ein:
Quartiersspaziergänge „Bielefelder Westen“ und „Schwerpunkt Schulumfelder“
am Mittwoch, 10. Juli 2019, um 17:00 Uhr (Dauer jeweils circa 2 Stunden), Treffpunkt: Sieghilfsplatz

Aktuell erarbeitet das Amt für Verkehr in Zusammenarbeit mit dem beauftragten Planungsbüro ein Verkehrskonzept für den Bielefelder Westen. Dazu möchten Sie mitwirken mit den Bewohnerinnen und Bewohnern des Quartiers vor Ort ins Gespräch kommen.

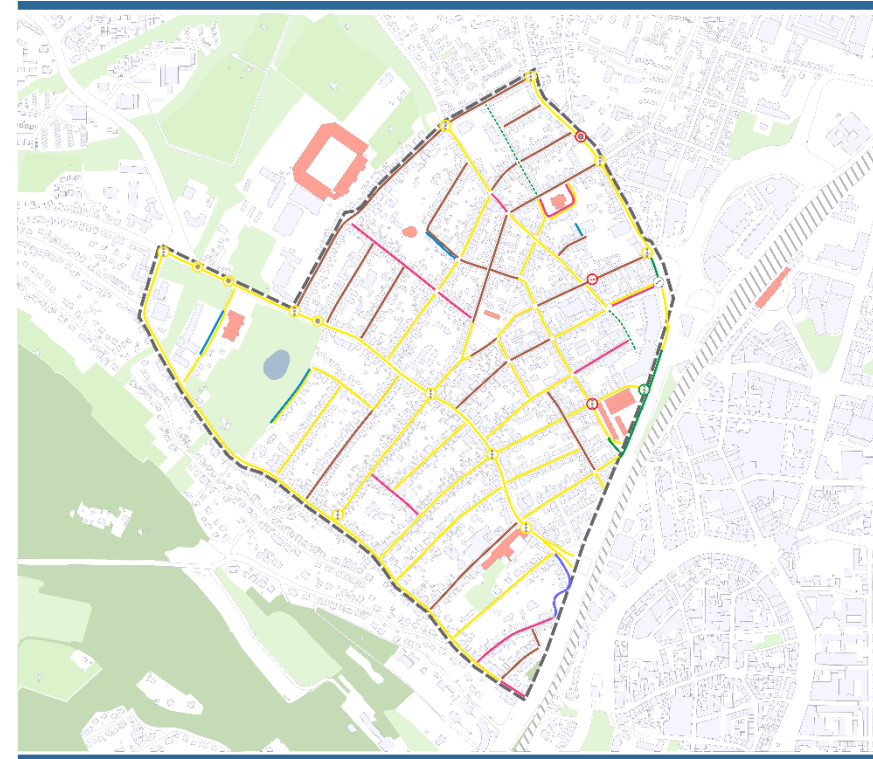
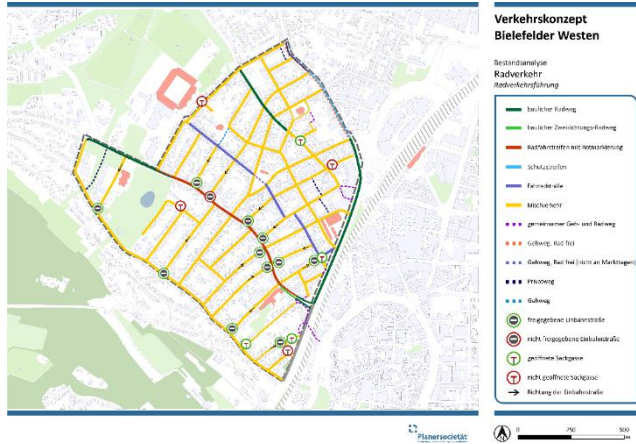
Die Teilnehmerzahl ist auf 30 Personen pro Spaziergang begrenzt. Anmeldungen per E-Mail bei:

Nina Heger – Amt für Verkehr
E-Mail: nina.heger@bielefeld.de
Telefon: 0521 51 4834

Bitte geben Sie an, an welchem Quartiersspaziergang Sie teilnehmen möchten.

BI Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr

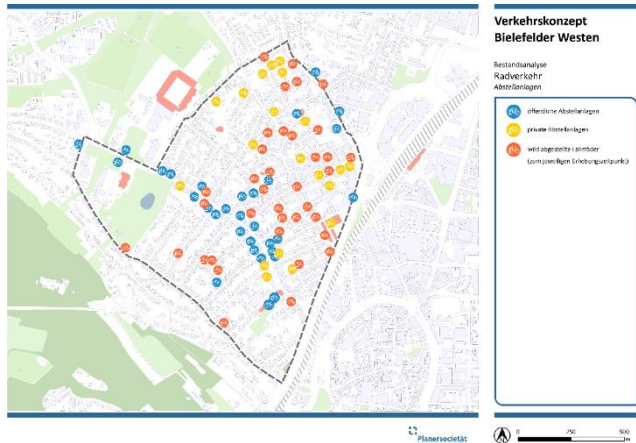
Bestandsanalyse – Nahmobilität



Verkehrskonzept Bielefelder Westen

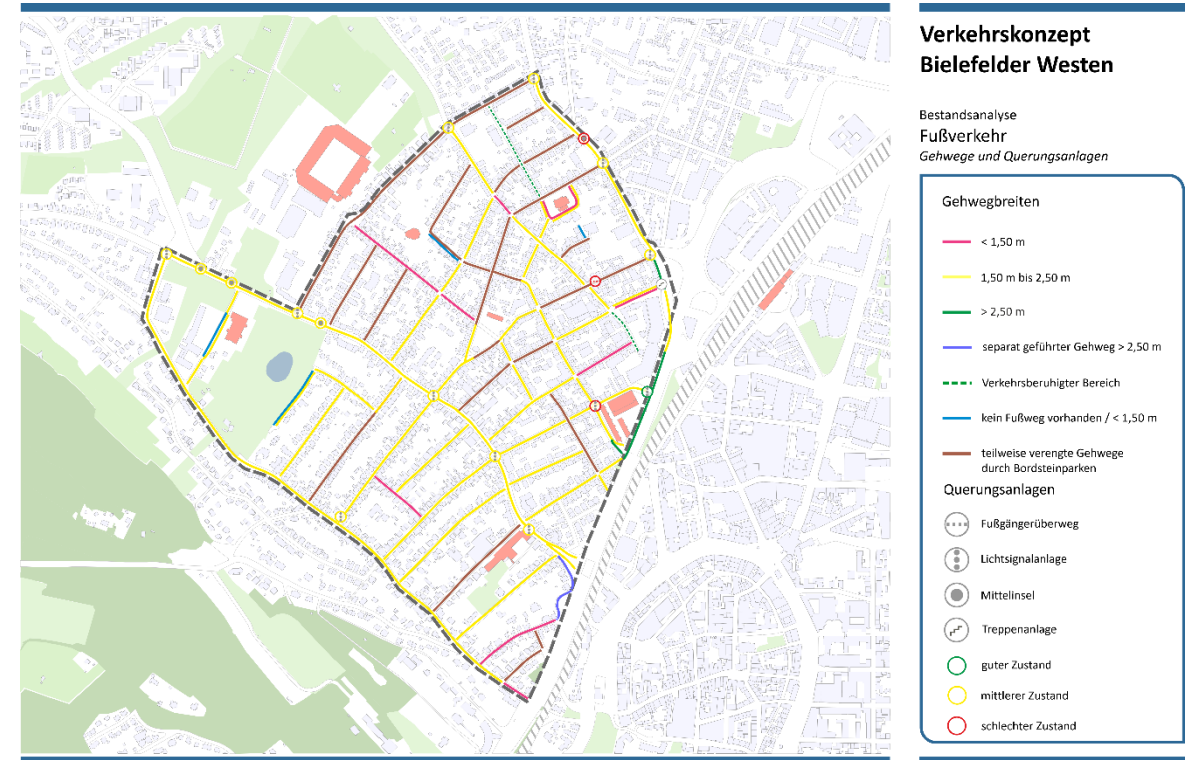
Bestandsanalyse Fußverkehr Gehwege und Querungsanlagen

- Gehwegbreiten**
- < 1,50 m
 - 1,50 m bis 2,50 m
 - > 2,50 m
 - separat geführter Gehweg > 2,50 m
 - Verkehrsberuhigter Bereich
 - kein Fußweg vorhanden / < 1,50 m
 - teilweise verengte Gehwege durch Bordsteinparken
- Querungsanlagen**
- Fußgängerüberweg
 - Lichtsignalanlage
 - Mittellinsel
 - Treppenanlage
 - guter Zustand
 - mittlerer Zustand
 - schlechter Zustand



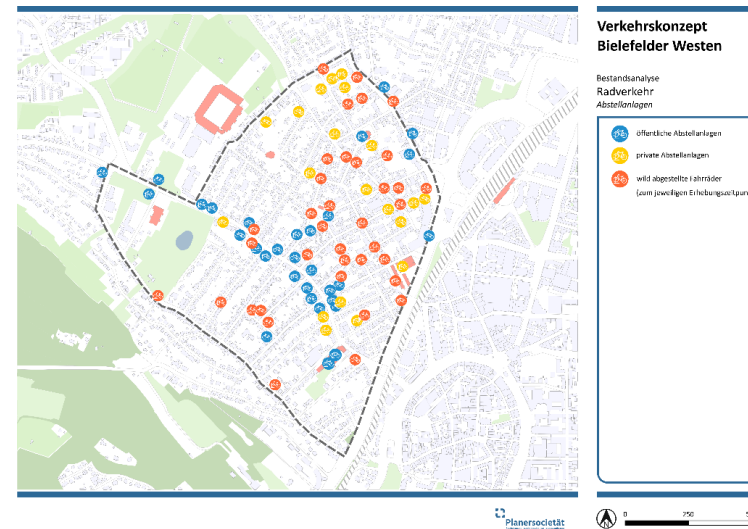
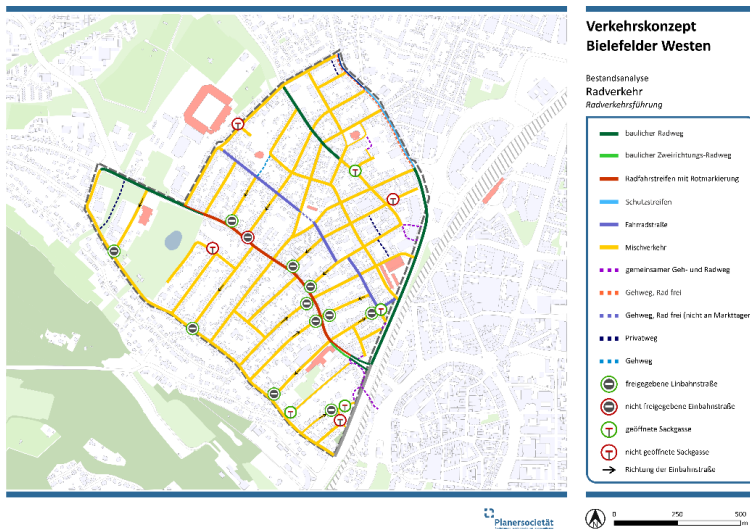
Zentrale Ergebnisse der Bestandsanalyse – Nahmobilität

- z.T. Mängel hinsichtlich der Barrierefreiheit
 - Fehlende Bordsteinabsenkungen, keine taktilen Leitelemente, Mosaikpflasterung
- Einschränkungen durch das Gehwegparken von Fahrzeugen
 - Als Folge verringerte Breite der Gehwege und erschwerte Einsehbarkeit in Kreuzungsbereichen; insb. problematisch für Kinder/rund um Schulen
- z.T. fehlende Querungsanlagen
 - z.B. an der Kreuzung Weststraße/Arndtstraße
- wenig Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum



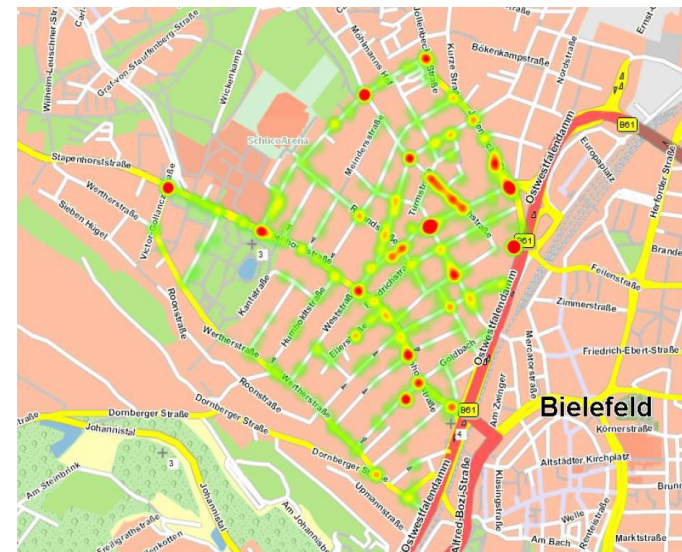
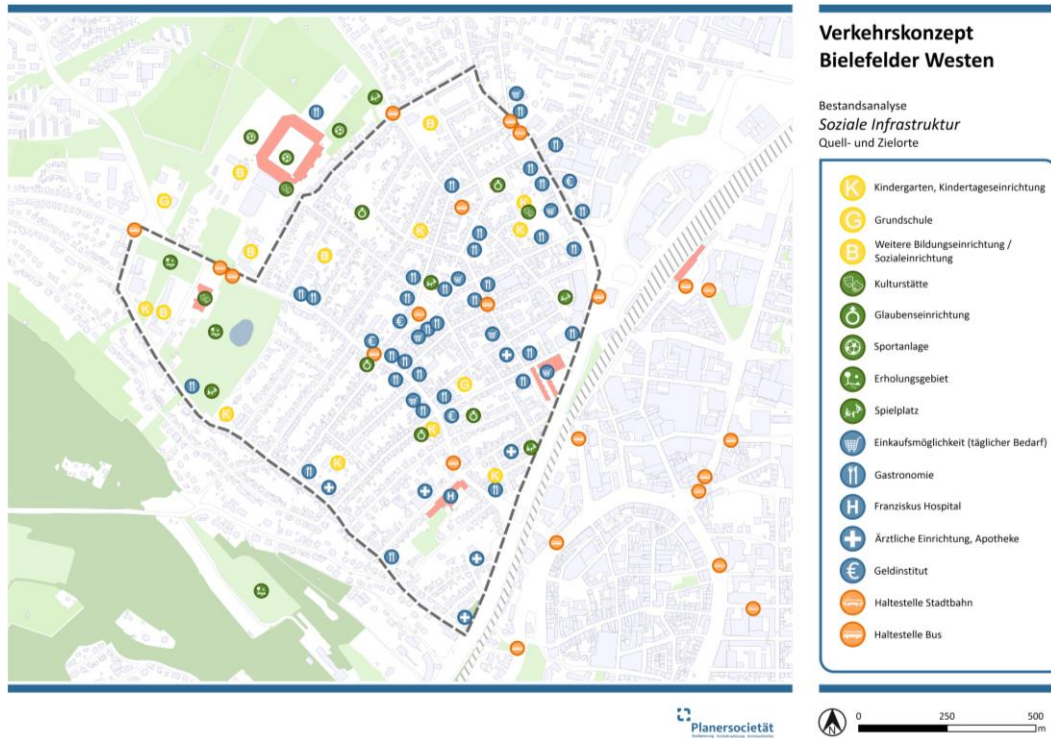
Zentrale Ergebnisse der Bestandsanalyse – Radverkehr

- Gute Bedingungen für den Radverkehr innerhalb des Quartiers (auch Fahrradstraßen vorhanden)
- Lange Wartezeiten (und fehlende Aufstellmöglichkeiten) an Lichtsignalanlagen auf HVS
- Viele „wild“ abgestellte Fahrräder (Bedarf wird nicht komplett gedeckt)
- Möglichkeiten attraktiver Radinfrastruktur (z.B. auf Melanchthonstraße) durch Straßenquerschnitt begrenzt
- Rolandstraße als stark genutzte Rad-Achse
- Siegfriedplatz als Nadelöhr für Fuß- und Radverkehr



Schwerpunkt Schulen und Verkehrssicherheit

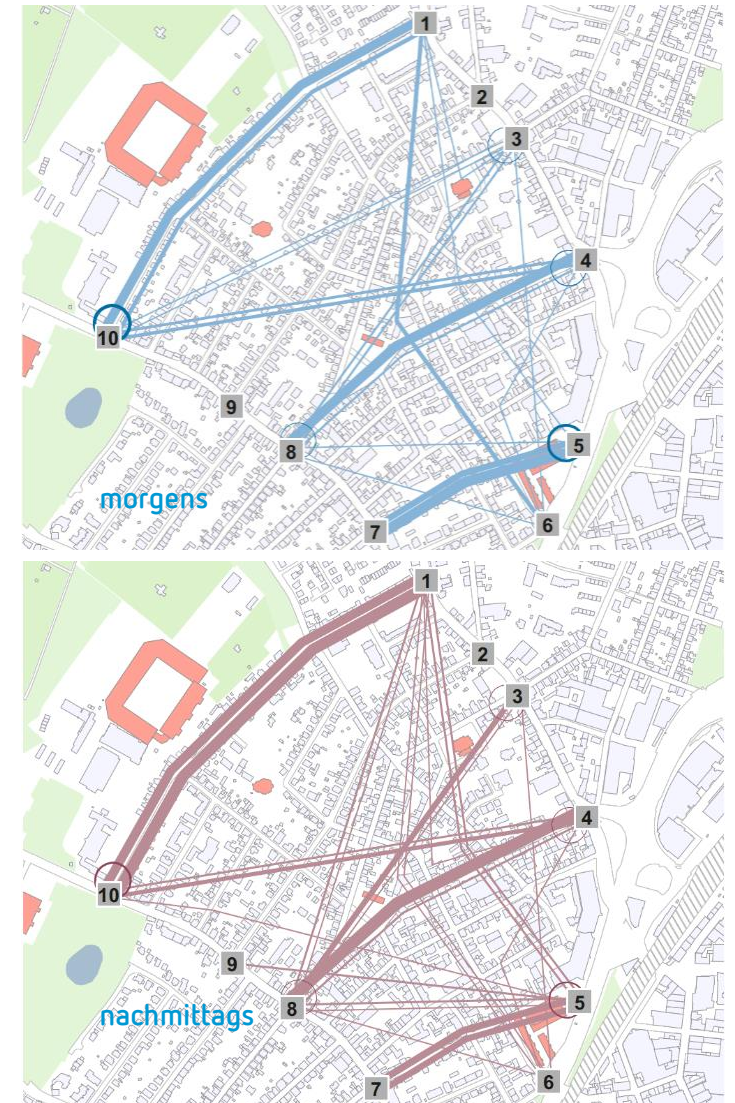
- Mängel in der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur betreffen v.a. Schulkinder
- Starke Bring- und Abholverkehre; auch an den weiterführenden Schulen (allein über 80 Fahrzeuge zw. 7:00-8:00 Uhr)



- Die meisten Unfälle bei Abbiegevorgängen (auch bundesweit)
- Schwerpunkte sind entlang der Quartierseingänge sowie an der Kreuzung Weststraße/Arndtstraße

Zentrale Ergebnisse der Bestandsanalyse – Kfz-Verkehr

- Messbarer, jedoch moderater Durchgangsverkehr vorhanden
 - Quartiersfremde Durchgangsverkehre v.a. in den Straßen Melanchthonstraße, Weststraße sowie Große-Kurfürsten-Straße
 - reiner Durchgangsverkehr (aller Verkehre): morgens = 29%; nachmittags = 25% (→ bis zu 44 % auf der Melanchthonstraße)
- Melanchthonstraße / Stapenhorststraße und Weststraße / Jöllenbecker Straße sind *Eingänge* ins Quartier
- Hoher Parkdruck im gesamten Viertel (z.T. mehr als 90 %)
 - In den Abend- und Nachtstunden am stärksten ausgeprägt
 - Kaum Möglichkeiten für Quartiersgaragen
- Überlagerung von Quell- und Zielverkehr, Durchgangsverkehr und Bring- und Abholverkehr auf der Melanchthonstraße



Fazit

- zahlreiche Nutzungen, zahlreiche Bewohner = zahlreiche Autos (klassische Themen attraktiver und innerstädtisch gelegener Stadtteile)
- Durchgangsverkehr vorhanden, aber: Der Verkehr geht nicht nur von Externen aus
- hoher Parkdruck und hoher Parksuchverkehr = Gehwege belastet
- viele Radfahrer unterwegs, das Viertel funktioniert für Fußgänger
- Stapenhorststraße wird durch alle Verkehrsteilnehmer stark genutzt (wenn auch z. T. nur ungern)
- Überlagerungen von verschiedenen Herausforderungen/Ansprüchen an bestimmten Hot Spots: Siegfriedplatz, Melanchthonstraße, Rolandstraße

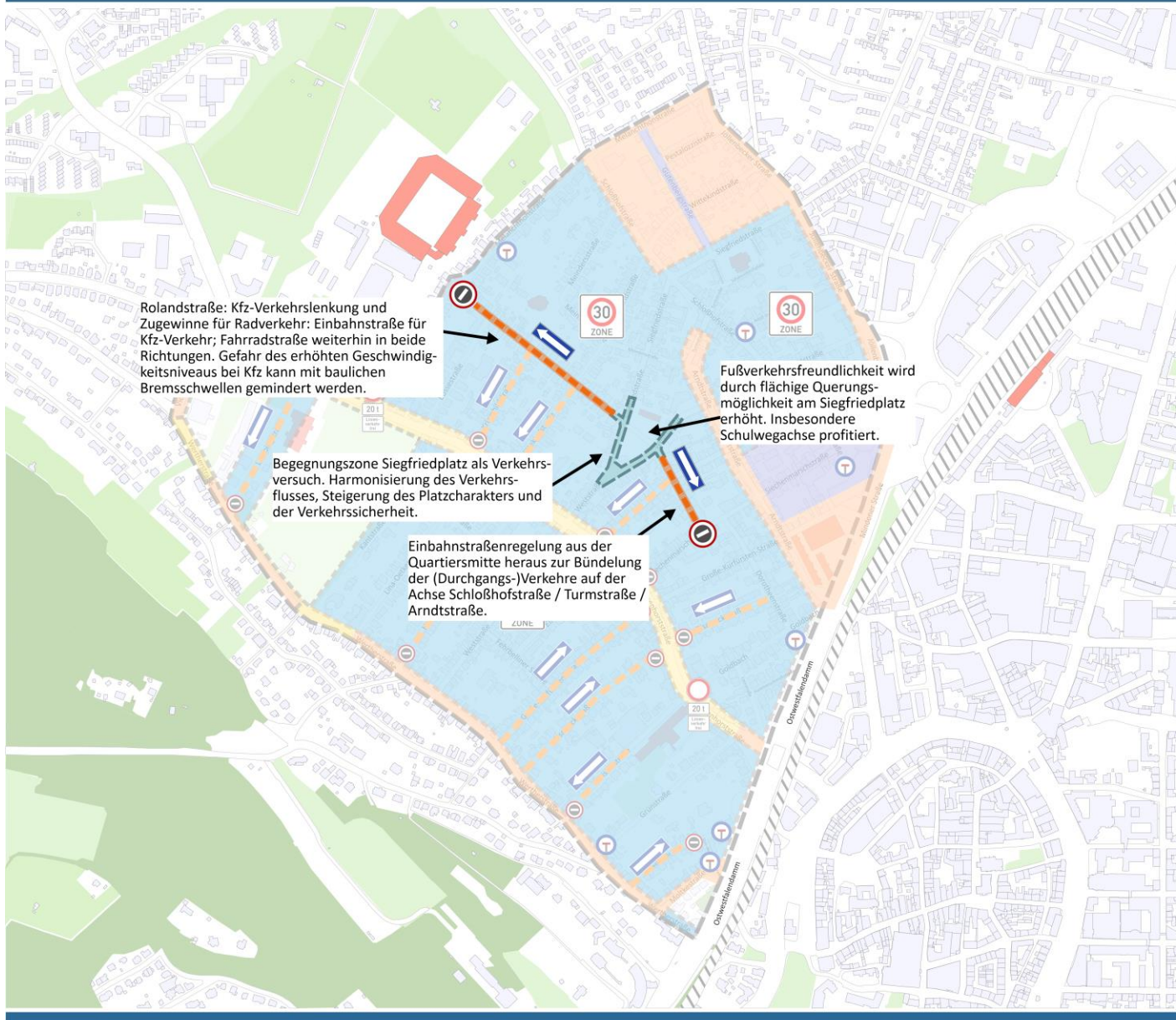


Konzept

Maßnahmen als integratives Konzept verstehen (keine isolierte Betrachtung von Themenfeldern)

- Varianten der Verkehrsführung
 - 1: Bestandsoptimierung
 - 2: Weitere Stärkung der Nahmobilität
 - 2+: Konsequente Umsetzung der Ziele der Mobilitätsstrategie
- Begegnungszone Siegfriedplatz
- Ruhender Verkehr (Ordnung und Steuerung)
- Gestaltungs- und Funktionsgrundsätze für Straßen und Knoten
- Etablierung einer Stadtteilmarke

Stufenweise Realisierung, unterstützt durch eine intensive Evaluierung und Beteiligung



Verkehrskonzept Bielefelder Westen

Konzeption zur Verkehrsführung
Variante 1
Bestandsoptimierung

- neue Verkehrsregelungen
- Begegnungszone
 - geänderte Verkehrsführung
 - Richtung der Einbahnstraße
 - Einfahrt verboten
- bestehende Verkehrsregelungen
- Tempo 30 - Zone
 - 30 km/h
 - 50 km/h
 - Verkehrsberuhigter Bereich
 - Einbahnstraße
 - Richtung der Einbahnstraße
 - Einfahrt verboten
 - Sackgasse
 - Durchfahrt für LKW > 20 t verboten, Linienverkehr frei

Variante 1 (1. Stufe)

- Verkehrsberuhigung rund um den Siegfriedplatz (z.B. T-20 auf Siegfried- und Weststraße)
- EBS auf der Rolandstraße (jeweils vom Siegfriedplatz ausgehend Richtung Melanchthonstraße und Siechenmarschstraße)
- Bündelung der Verkehre auf Achse Schloßhofstraße / Turmstraße / Arndtstraße

„Begegnungszone“ entlang Siegfriedplatz

Warum eine „Begegnungszone“ rund um den Siegfriedplatz?

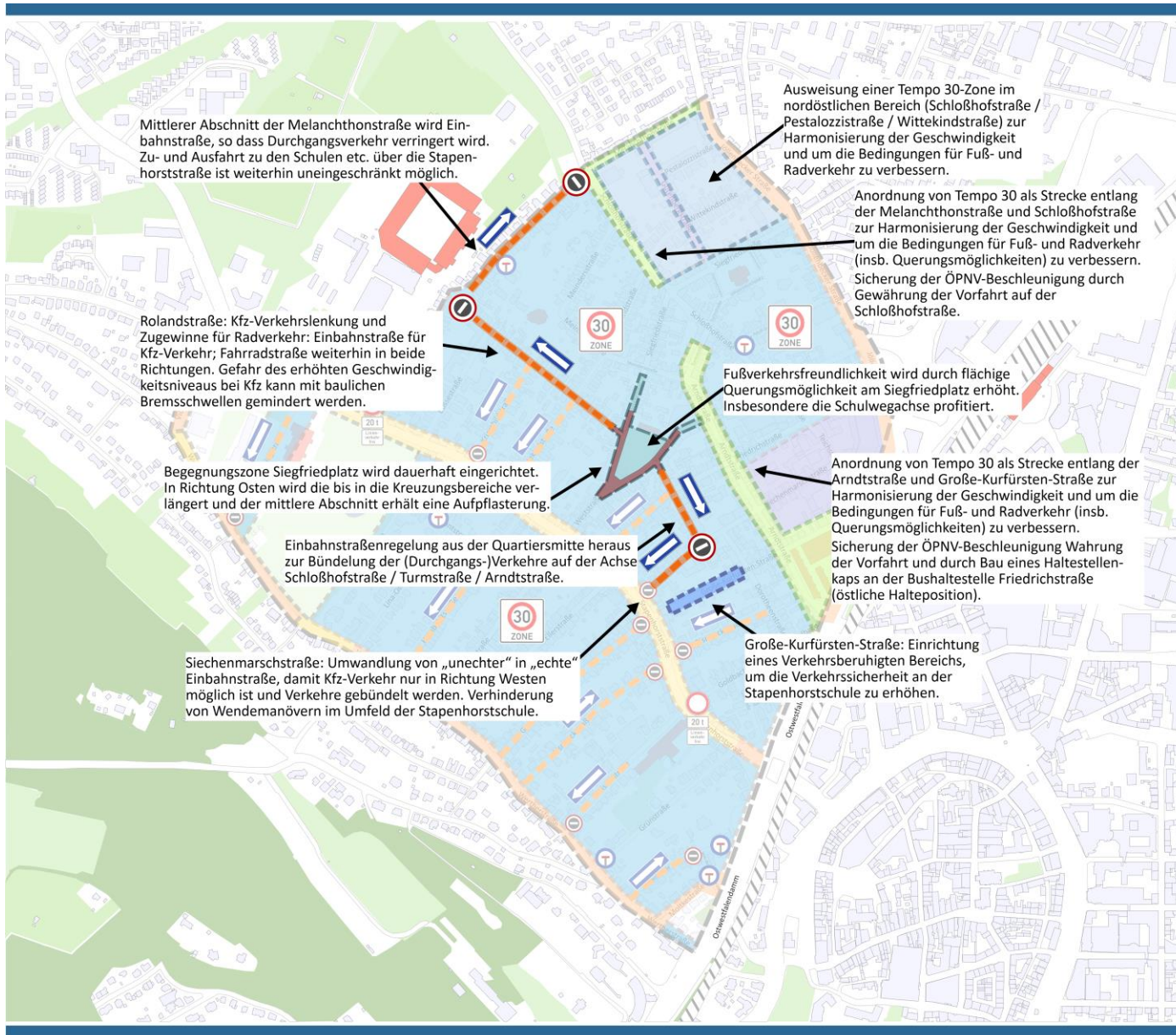
- Siegfriedplatz bildet in vielerlei Hinsicht das Zentrum des Quartiers
- wichtige Achsen verlaufen entlang des Siegfriedplatz
- viele Nutzungen, v.a. queren viele Personen den Siegfriedplatz (Und auch: viel Verkehr)

Ziele der „Begegnungszone“ als Verkehrsversuch

- Verlangsamung/Entschleunigung des Verkehrs rund um den Siegfriedplatz
- Vereinigung von städtebaulichen, architektonischen und gesellschaftlichen Aspekten: gemeinsame Nutzung des Raums als Verkehrs- und Aufenthaltsraum
- Lenkung des Verkehrs innerhalb des Quartiers entlang Schloßhofstraße / Turmstraße / Arndtstraße
- Stärkung der Nahmobilitäts-Achsen (v.a. West-Ost)



Begriff „Begegnungszone“ (noch) nicht StVO-konform → gemeint ist die Angleichung der Geschwindigkeiten aller Verkehrsteilnehmenden (also beispielsweise Tempo 20 oder Schrittgeschwindigkeit)



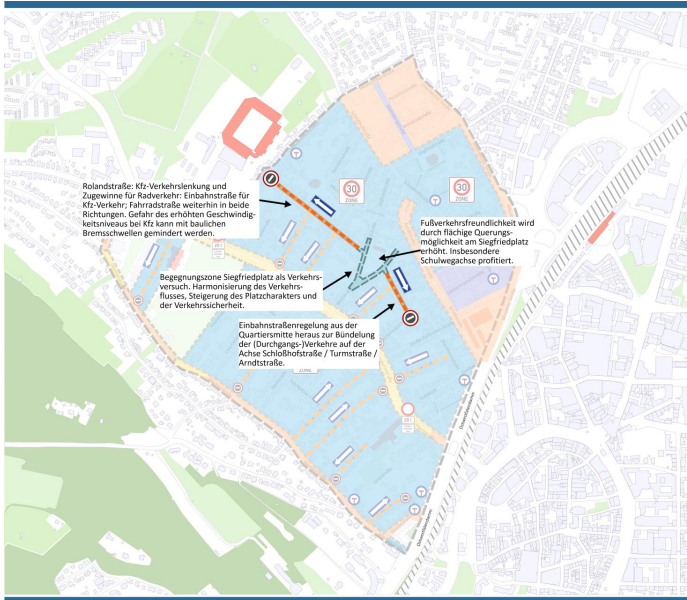
Verkehrskonzept Bielefelder Westen

Konzeption zur Verkehrsführung
Variante 2
Weitere Stärkung der Nahmobilität



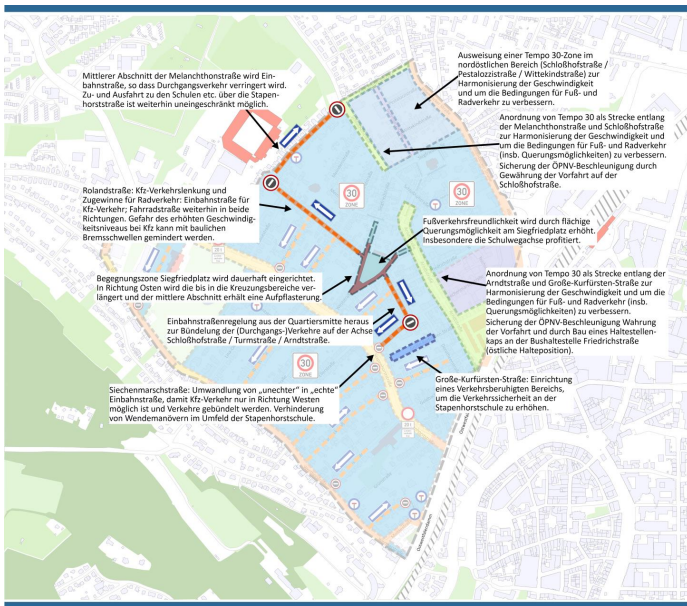
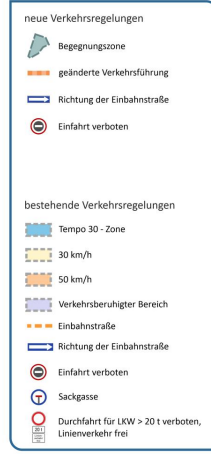
Variante 2 (2. Stufe, Grundlage erfolgreicher Testversuch)

- Bauliche Anpassung rund um den Siegfriedplatz
- Einbahnstraße auf der Melanchthonstraße zwischen Rolandstraße und Schloßhofstraße (Einfahrt aus der Schloßhofstraße nicht mehr möglich)
- Verkehrsberuhigter Bereich in der Großen Kurfürsten-Straße zwischen Stapenhorst- und Dorotheenstraße
- Lückenschluss Tempo 30



Verkehrskonzept Bielefelder Westen

Konzeption zur Verkehrsführung
Variante 1
Bestandsoptimierung



Verkehrskonzept Bielefelder Westen

Konzeption zur Verkehrsführung
Variante 2
Weitere Stärkung der Nahmobilität

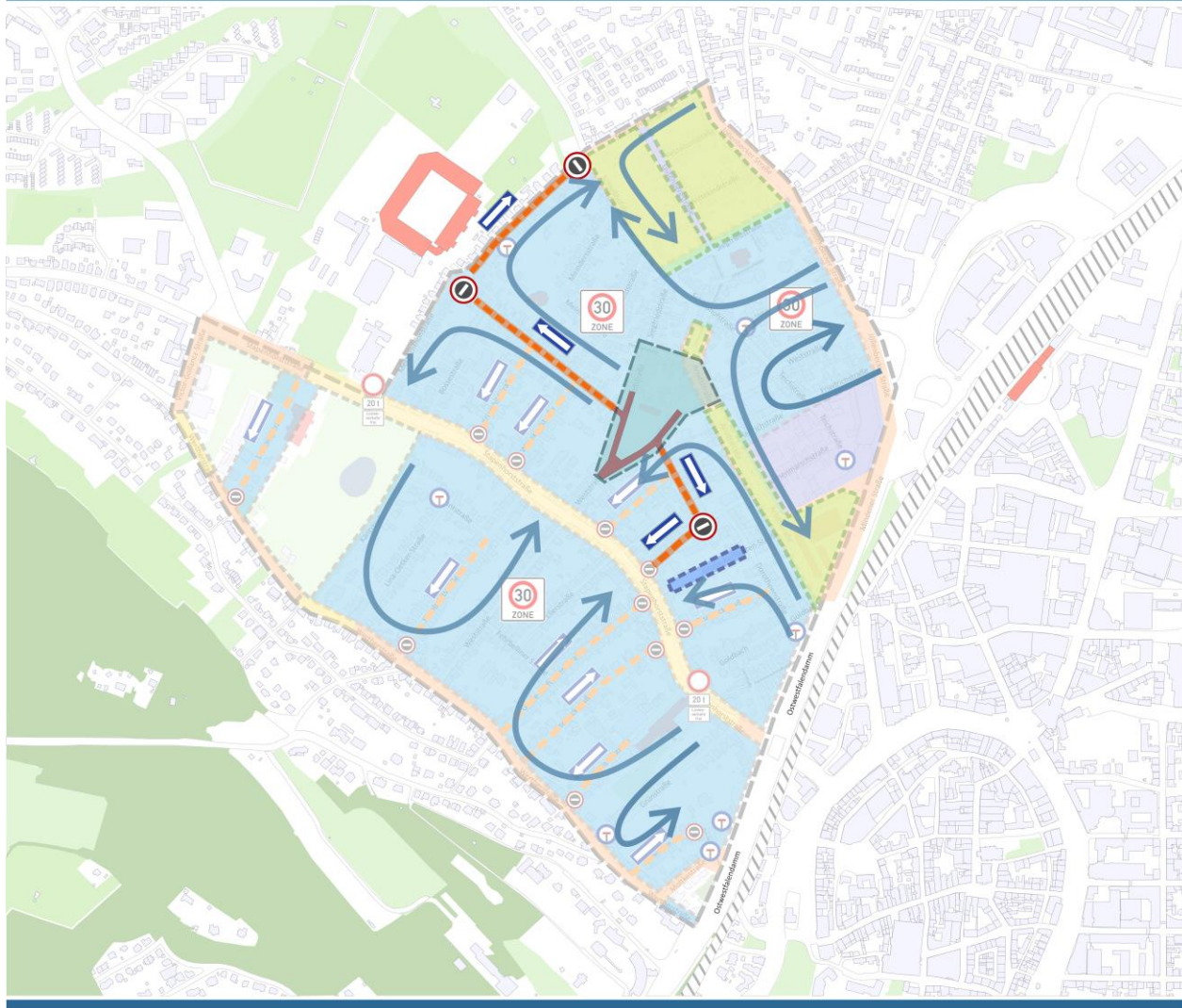


Variante 1 (1. Stufe)

- Verkehrsberuhigung rund um den Siegfriedplatz (z.B. T-20 auf Siegfried- und Weststraße)
- EBS auf der Rolandstraße (jeweils vom Siegfriedplatz ausgehend Richtung Melanchthonstraße und Siechenmarschstraße)
- Bündelung der Verkehre auf Achse Schloßhofstraße / Turmstraße / Arndtstraße

Variante 2 (2. Stufe, Grundlage erfolgreicher Testversuch)

- Bauliche Anpassung rund um den Siegfriedplatz
- Einbahnstraße auf der Melanchthonstraße zwischen Rolandstraße und Schloßhofstraße (Einfahrt aus der Schloßhofstraße nicht mehr möglich)
- Verkehrsberuhigter Bereich in der Großen Kurfürsten-Straße zwischen Stapenhorst- und Dorotheenstraße
- Lückenschluss Tempo 30



Verkehrskonzept Bielefelder Westen

Konzeption zur Verkehrsführung

Variante 2+

Ziele der Mobilitätsstrategie + Ratsbeschluss

Kfz-Verkehr

-  Begegnungszone
-  geänderte Verkehrsführung
-  Richtung der Einbahnstraße
-  Einfahrt verboten
-  Erweiterung Tempo 30-Zone
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  vollständige Erschließung in Schleifen

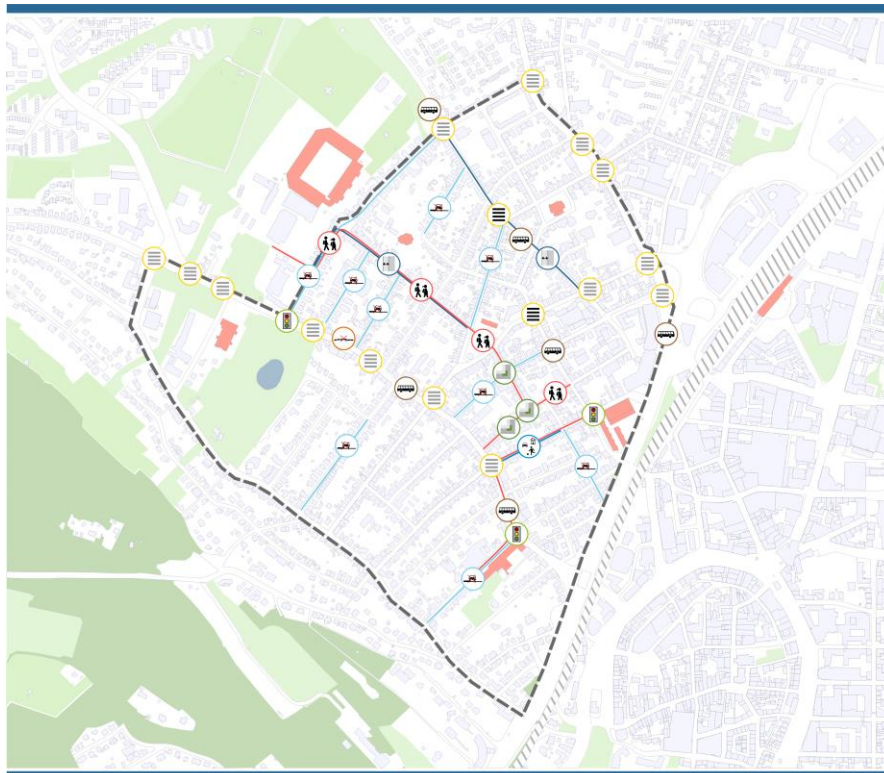
Variante 2+ (3. Stufe)

- Komplette Verkehrsführung in Schleifen und Stichen zur konsequenten Verhinderung von Durchgangsverkehren
 - Richtet sich nach Mobilitätsstrategie und Ratsbeschluss von 2019
 - Lebenswerte Stadt- und Straßenraumgestaltung
 - Stärkung des Umweltverbunds
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Entwicklung einer Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme
 - Verringerung des quartiersfremden (Last-)Durchgangsverkehrs
- verschiedene Erschließungsabschnitte mit baulichen Trennungen zur Aufhebung von Kreuzungen (Modale Filter für den Fuß- und Radverkehr)

Maßnahmen Nahmobilität

20 Maßnahmenfelder Fuß- und Radverkehr

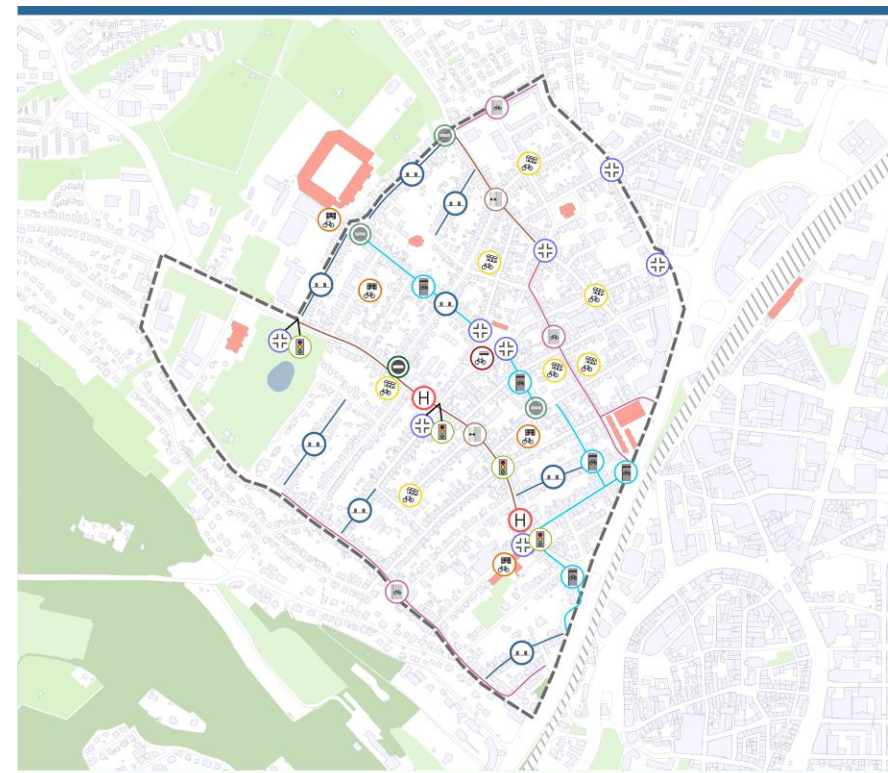
- Mittelinseln, Bauliche Verbreiterung von Gehwegen, Schulwegsicherung, ...
- Schließung von Netzlücken, Aufstellflächen an Knotenpunkten, Öffnung von EBS für den Radverkehr, ...



Verkehrskonzept Bielefelder Westen

Maßnahmenübersicht Fußverkehr

- Prüfung der Einrichtung von Fußgängerüberwegen oder Mittelinseln
- Anpassung bestehender Fußgängerüberwege, Mittelinseln oder Treppen
- Reduzieren des Gehwegparks (Kfz)
- Bauliche Verbreiterung der Gehwege
- Beseitigung von Gehwegschäden
- Bau von vorgezogenen Seitenräumen
- Schulwegsicherung im Einzugsbereich
- Einrichten von Verkehrsberuhigten Bereichen
- Anpassung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- Barrierefreier Ausbau von Haltestellen



Verkehrskonzept Bielefelder Westen

Maßnahmenübersicht Radverkehr

- Schließung von Netzlücken im Quartier
- Umgestaltung von Knotenpunkten unter besonderer Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs
- Einrichten von wohnungsnahen Abstellanlagen im Straßenraum
- Einrichten von Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen
- Einrichten von Abstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV
- Ausbesserung von Markierungen
- Oberflächenverbesserung
- LSA-Schaltung an den Radverkehr anpassen
- Einbahnstraße für den Radverkehr in beide Richtungen öffnen
- Verbreiterung der Radverkehrsanlagen
- Radverkehrsführung an Bushaltestellen



Maßnahmen Ruhender Verkehr

- **Kurzfristig:**
 - Dauerparktarife für Anwohnende im Parkhaus Am Bahnhof
 - Harmonisierung der Höchstparkdauer zur Reduzierung quartiersfremder parkender Kfz: Höchstparkdauer von zwei Stunden werktags von 8-19 Uhr und samstags von 11-16 Uhr (unter Beibehaltung der heutigen Regelungen bezüglich der Gebührenpflicht und Parkscheibenregelung)
- **Mittelfristig:**
 - untergenutzte Garagen und Flächen in Hinterhöfen
 - Bismarckstraße: Kirche zwischen Stapenhorst- und Dorotheenstraße
 - Stapenhorststraße: Hinterhof zwischen Friedrichstraße und Siechenmarschstraße
 - Bauliche Veränderungen: vorgezogene Seitenräume in Verbindung mit Radanlehnbügel und – wo erforderlich – Poller zur Eindämmung des Falschparkens in Kreuzungsbereichen [vgl. Maßnahmen Nahmobilität]
 - Unterbindung des beidseitigen Parkens in für den Rad- und Fußverkehr sehr relevanten Bereichen [vgl. Maßnahmen Nahmobilität]
 - Auch: onlinebasierte / app-basierte Plattformen für die Stellplatzvermietung (öffentlich und zwischen Privaten)
- **Langfristig:**
 - Perspektivisch könnte eine im südlichen Abschnitt der Arndtstraße gelegene und bereits heute als Parkplatz genutzte Fläche mit einer Größe von rund 450 qm als mehrstöckige **Quartiersgarage** umgesetzt werden

Bürger:innenveranstaltung im Mai 2021

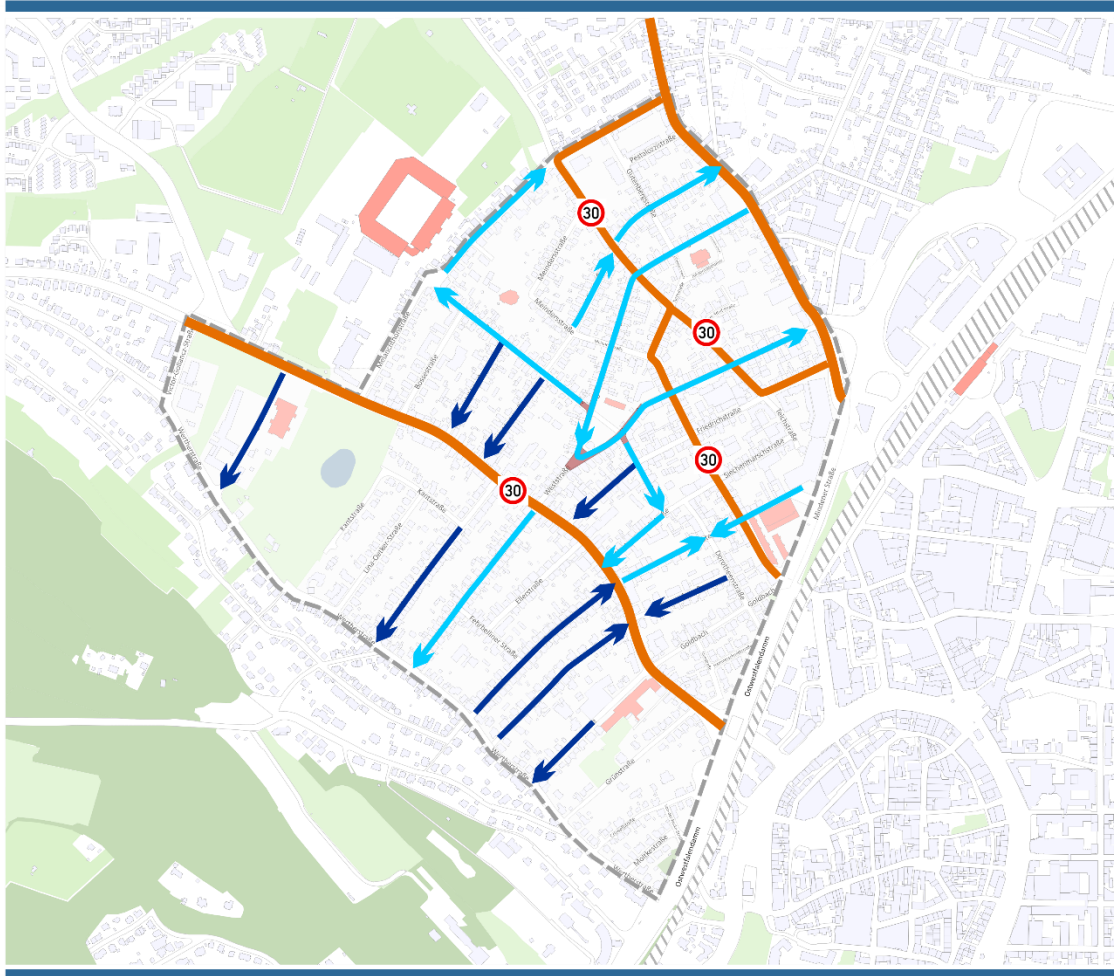
- Online-Veranstaltung mit ca. 80 Teilnehmer:innen
- Vorstellung der Grundzüge des Konzepts
- Diskussion in drei Kleingruppen (Ergebnis):

Die als Exkurs vorgestellte 2+-Variante komme am ehesten dem Ziel der Verkehrsberuhigung im Bielefelder Westen entgegen, so dass diese Variante nicht lediglich einen Exkurs darstellen soll, sondern als gleichwertige Variante ins Konzept aufgenommen wird

Variante 2+ nach Bürger:innenveranstaltung

- Grundlegende Idee: Einteilung des Quartiers in mehrere Erschließungsabschnitte
 - Durchfahrt zwischen Wertherstraße/Stapenhorststraße und Jöllenbecker Straße wird erschwert
 - Siegfriedstraße und Weststraße bleiben wichtiger Verteiler im Quartier

Variante 2+: Verkehrsführung nach Bürgerinfo



Verkehrskonzept Bielefelder Westen

Konzeption
Mögliche Verkehrsführung
Variante 2+ (nach Bürgerbeteiligung)



Neu hinzukommende Einbahnstraßen

Wittekindstraße:

keine Einfahrt von Jöllenbecker Straße sowie Schloßhofstraße möglich

Siegfriedstraße:

Einfahrt von der Jöllenbecker Straße möglich, jedoch ab Siegfriedplatz keine Weiterführung über Weststraße Richtung Stapenhorststraße

Weststraße:

Ab Siegfriedplatz nur noch Einbahnstraße Richtung Jöllenbecker Straße. Ausfahrt möglich, jedoch keine Einfahrt aus der Jöllenbecker Straße möglich

Weststraße:

Einfahrt von Wertherstraße über die Weststraße in Richtung Stapenhorststraße nicht mehr möglich

Große-Kurfürsten-Straße:

Einfahrt aus Stapenhorststraße und Mindener Straße möglich. Die Einbahnstraßen treffen sich auf Höhe Dorotheenstraße – am Treffpunkt beider Einbahnstraßen ist jeweils keine Weiterfahrt/Durchfahrt mehr möglich. Der Radverkehr bleibt hier als Fahrradstraße bevorrechtigt.

Quartiersberuhigung

Verschiedene Erschließungsabschnitte mit baulichen Trennungen zur Aufhebung von Kreuzungen (Modale Filter für den Fuß- und Radverkehr)

Modale Filter

- Ermöglichen der Weiterfahrt von gewünschten Verkehrsarten
- Querungsmöglichkeit i. d. R. für Fuß- und Radverkehr, teilweise auch Öffentlichen Verkehr, Sperrung für Kfz-Verkehr
- Einfachste Form sind die Installation von Pollern
- Aufwändiger, aber gestalterisch hochwertiger bei Integration von Bepflanzung oder Versetzung von Bordsteinen
- Bei abgesenkten Bordsteinen muss die Vorfahrt geachtet werden

Diagonalsperren

- Durchfahrtsbeschränkungen an Knotenpunkten
- Fernhalten von gebietsfremden Verkehr durch Sackgassen und Schleifenstraßen
- Laut RASt im gesamten Erschließungsstraßennetz möglich
- Überfahrt für Radfahrende (ggfs. auch Einsatzfahrzeuge) möglich
- Sowohl nachträglich als auch bei Neu-/Umbaumaßnahmen umsetzbar
- Bemaßung beachten: mind. 1,5 Meter Aufstellfläche für Fahrräder
- Nachteil: Erschweren der Orientierung im Netz erfordern entsprechende Beschilderung

Variante 2+: Erwartete Auswirkungen

- störungsfreier Verkehrsfluss: Verkehrsberuhigung der Quartiersmitte bzw. des Siegfriedplatzes, da dieser beidseitig nur von Einbahnstraßen begleitet wird auf denen zudem eine herabgesetzte Geschwindigkeit herrscht („Begegnungszone“)
- Insgesamt ein geringeres Verkehrsaufkommen, da eine Durchfahung des Gebiets erschwert wird
- Während Einbahnstraßen mitunter das Geschwindigkeitsniveau erhöhen (wenn dem nicht entgegengewirkt wird), kann insbesondere die Kombination aus Einbahnstraßen Begegnungszone eine Verlangsamung des Verkehrs und damit eine bessere Querbarkeit für schwächer Verkehrsteilnehmer erreichen. Durch eine weitestgehende Führung über Einbahnstraßen können Parksuchverkehre in geringem Maße verstärkt werden.
- Die Achse Siegfriedstraße ermöglicht keine Durchgangsverkehre mehr
- Eine Durchfahung auf der Weststraße von der Stapenhorststraße bis zur Jöllenbecker Straße ist möglich, jedoch ist diese Relation verglichen mit der Gegenrichtung (Jöllenbecker Straße → Stapenhorststraße) sowohl vor- als auch nachmittags von deutlich geringerer Bedeutung
- Durch die Einrichtung einer Einbahnstraße auf der Weststraße zwischen Stapenhorststraße und Wertherstraße wird die Stapenhorststraße entlastet: vor allem morgens wird somit keine zusätzliche Verkehrslast in Richtung Bielefeld-Innenstadt von der Wertherstraße auf die Stapenhorststraße verlagert.
- Erreichbarkeit der Quartiersmitte wird für den Kfz-Verkehr durch Einbahnstraßen gewährleistet und durch eine Abnahme der Kfz-Verkehre für den Fuß- und Radverkehr verbessert
- Die Umwidmung der West- und Siegfriedstraße zu Einbahnstraßen erhöht vor allem für den Radverkehr den Verkehrsfluss

Wie geht es weiter?

- Anstreben einer stufenweise Erprobung und Umsetzung der im Konzept enthaltenen Varianten der Kfz-Verkehrsführung durch die Verwaltung
- Erstellung einer Zeitplanung unter Berücksichtigung aller anstehenden Baustellen im Gebiet (vorgeschlagene Dauer des Verkehrsversuchs der Stufe 1: 18-24 Monate)
- Detailplanung insb. der Einbahnstraßen (Zählungen, Verkehrsmodell)
- Prüfung der (kleinteiligeren) Einzelmaßnahmen durch die Verwaltung

Vielen Dank für Ihre

Aufmerksamkeit.

Planersocietät

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Fon 0231 / 58 96 96 - 0

Fax 0231 / 58 96 96 - 18

info@planersocietaet.de

Planersocietät

Fettstraße 7a, 20357 Hamburg

Ansprechpartner

Kevin Hillen

Fon 040 / 33 46 695 - 61

hillen@planersocietaet.de