

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	26.01.2023	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Verkehrskonzept „Bielefelder Westen,, – hier: Beschluss des Verkehrskonzeptes und weiteres Vorgehen nach umfangreicher Bürgerinformation

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 – Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Verkehrsführung, Förderung des Rad- und Fußverkehrs, Schulwegsicherheit

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Kann derzeit noch nicht beziffert werden

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

BV Mitte, 03.12.2009, TOP 5.2, Drucksachen-Nr. 0128/2009-2014

BV Mitte, 15.04.2010, TOP 15, Drucksachen-Nr. 0792/2009-2014

BV Mitte, 23.08.2016, 20-Anfragen, Drucksachen-Nr. 3543/2014-2020

BV Mitte, 14.06.2018, TOP 8

BV Mitte, 20.02.2020, TOP 9; Drucksachen-Nr. 10253/2014-2020

BV Mitte, 28.10.2021, TOP 8, Drucksachen-Nr. 2612/2020-2025

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte beschließt:

- 1) **Das Verkehrskonzept Bielefelder Westen wird vollumfänglich zur Kenntnis genommen**
- 2) **Die Verwaltung wird beauftragt die Variante 1 frühestens nach Verkehrsfreigabe der Stapenhorstraße infolge der Baumaßnahme in einem Verkehrsversuch umzusetzen**
- 3) **Die Verwaltung wird weiterhin beauftragt, die Maßnahmen aus den Bereichen ruhender Verkehr, Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Sharing-Angebote sowie weitere Maßnahmenfelder unter Berücksichtigung der vorliegenden Bürgereingaben hinsichtlich einer möglichen Umsetzung zu prüfen und der Bezirksvertretung vorzustellen**
- 4) **Die Verwaltung wird die Auswertung des Verkehrsversuches vorstellen und daraus eine Umsetzungsstrategie für die Varianten 2 und 2+ erarbeiten**

Begründung:

Planungshistorie

Die Verkehrssituation verschiedener Bereiche des Quartiers „Bielefelder Westen“ sind in der Vergangenheit immer wieder in der Bezirksvertretung Mitte thematisiert worden. Daher wurde im Juni 2018 in der Bezirksvertretung Mitte die Einrichtung einer Projektgruppe zur Vorbereitung eines Verkehrskonzeptes „Bielefelder Westen“ beschlossen. Daraufhin fand im September 2018 ein erstes Treffen der Projektgruppe mit Vertretern des Amtes für Verkehr statt. Es folgte die Ausschreibung sowie im März 2019 die Vergabe des Auftrages zur Erstellung des Verkehrskonzeptes an das Gutachterbüro „Planersocietät“. Die Projektgruppe hat die Erarbeitung des Verkehrskonzeptes inhaltlich in insgesamt vier Treffen eng begleitet.

Der Endbericht zum Verkehrskonzept Bielefelder Westen wurde der BV Mitte am 20.02.2020 vorgestellt, die Beschlussfassung jedoch aufgrund der noch nicht erfolgten Bürgerinformationsveranstaltung vertagt. Am 20.05.2021 wurde die Bürgerinformationsveranstaltung in digitaler Form durchgeführt und die Eingaben in der nun vorliegenden Fassung berücksichtigt. Ebenso berücksichtigt wurde ein Zusatzgutachten zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens für das Bauvorhaben an der Meindersstraße in Bielefeld (St. Liborius).

Inhalte des Verkehrskonzeptes

Die Ziele des Konzeptes bestehen vor allem in einer Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im Quartier „Bielefelder Westen“ sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Schüler*innen. Hiernit aufs Engste verbunden ist Vermeidung von Durchgangsverkehren sowie die Förderung des Umweltverbunds.

Die detaillierten Ergebnisse der Bestandsanalysen, die ausgearbeiteten Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr sowie die Varianten der Verkehrsführung können dem Abschlussbericht (Anlage 1) entnommen werden. Auf die zentralen Ergebnisse und Maßnahmen wird im Folgenden kurz eingegangen.

Zentrale Ergebnisse

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes „Bielefelder Westen“ wurde eine umfassende Bestandsanalyse der verkehrlichen Situation vor Ort durchgeführt.

Einen zentralen Bestandteil der Analysen stellt die Erhebung des Durchgangsverkehrs im Quartier dar. Dazu wurden an einem gewöhnlichen Werktag jeweils in der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge an insgesamt 10 Zählstellen im Gebiet erfasst. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass es messbaren, wenn auch moderaten Durchgangsverkehr gibt, dieser sich jedoch auf bestimmte Achsen im Quartier konzentriert. So sind insbesondere die Melanchthonstraße, die Weststraße sowie die Große-Kurfürsten-Straße von quartiersfremden Durchgangsverkehren betroffen.

Darüber hinaus wurden Parkraumerhebungen, die in den Jahren 2013 und 2018 von der Verwaltung in den nicht bewirtschafteten Bereichen des Quartiers durchgeführt wurden, ausgewertet und in das 2019 erstellte Konzept überführt. Eine wesentliche Veränderung hat es im Jahre 2022 augenscheinlich nicht gegeben. Dabei wird deutlich, dass in nahezu allen Bereichen über den gesamten Tag ein sehr hoher Parkdruck von mehr als 90% herrscht. Dieser ist in den Abend- und Nachtstunden am stärksten ausgeprägt, tagsüber ist er etwas geringer.

Im Hinblick auf den Fußverkehr und die vorhandene Infrastruktur im Quartier konnte festgestellt werden, dass Nutzungshemmnisse vor allem durch eine oftmals mangelnde Barrierefreiheit (fehlende Bordsteinabsenkungen, keine taktilen Leitelemente, Mosaikpflasterung etc.) sowie Einschränkungen durch das Gehwegparken von Fahrzeugen in einigen Straßen bestehen. Hinzu kommen stellenweise fehlende Querungsanlagen, z.B. an der Kreuzung Weststraße/Arndtstraße, sowie durch parkende Kfz schwer einsehbare Kreuzungsbereiche. Diese Aspekte beeinflussen insbesondere auch die Sicherheit der Schulkinder im Quartier. In Bezug auf die Aufenthaltsqualität wurde festgestellt, dass, außer an Spielplätzen und in Grünanlagen, nahezu keine Sitzmöblierung für zu Fuß Gehende im Quartier vorhanden ist.

Im Hinblick auf den Radverkehr kann, ebenso wie für den Fußverkehr, zunächst festgehalten

werden, dass der Bielefelder Westen bereits eine gute Infrastruktur aufweist. Mängel wurden vor allem in Bezug auf das stellenweise lückenhafte Radverkehrsnetz sowie lange Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen ermittelt. Radabstellanlagen sind an den zentralen Einrichtungen im Quartier vorhanden, aufgrund zahlreicher „wild“ abgestellter Fahrräder ist jedoch davon auszugehen, dass der Bedarf nicht gedeckt ist.

Nahezu alle identifizierten Schwächen und Stärken in der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur betreffen auch die Schulwege der Schulkinder im Quartier. Beobachtungen an den Schulen zur morgendlichen Spitzzeit sowie Gespräche mit einigen Schulleitungen zeigen, dass alle Schulen im Bielefelder Westen von motorisierten Bring- und Abholverkehren betroffen sind.

Maßnahmen

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse wurden durch das Gutachterbüro Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Bielefelder Westen entwickelt. Dazu zählt neben Maßnahmen für die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur die Entwicklung verschiedener Varianten der Verkehrsführung des MIV im Quartier. Das Maßnahmenkonzept ist als integratives Konzept zu verstehen. Dies bedeutet, dass die einzelnen Bestandteile (motorisierter Individualverkehr, Rad- und Fußverkehr, ÖPNV) nicht isoliert voneinander betrachtet werden, sondern ineinandergreifen.

Die drei Varianten (1, 2 und 2+) der MIV-Verkehrsführung bauen inhaltlich aufeinander auf und können dementsprechend schrittweise eingeführt werden. Eine tabellarische Übersicht der Varianten ist der Vorlage als Anlage beigefügt.

Die Verwaltung schlägt daher das folgende Vorgehen zur Umsetzung der entwickelten Maßnahmen vor:

Entsprechend der Inhalte des Verkehrskonzeptes werden die Varianten der Verkehrsführung schrittweise eingeführt und erprobt.

Dies bedeutet, dass zunächst die Maßnahmen der Variante 1 zur Bestandsoptimierung in einer zeitlich begrenzten Testphase umgesetzt und erprobt werden.

Dazu zählen:

- die Einführung einer Begegnungszone rund um den Siegfriedplatz
- die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in der Rolandstraße jeweils vom Siegfriedplatz ausgehend in Richtung Melanchthonstraße und Siechenmarschstraße
- vorerst keine bauliche Umsetzung weiterer Maßnahmen in dem vorgenannten Bereich

Die Einrichtung einer Begegnungszone am Siegfriedplatz soll dazu führen, dass die Straßenräume um den Platz als gemeinsamer Verkehrs- und Aufenthaltsraum fungieren und der Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr gleichberechtigt sind. Da es sich um einen Verkehrsversuch handelt, sollen zunächst keine baulichen Anpassungen sondern die Anordnung einer reduzierten Geschwindigkeit sowie eine Beschilderung als Zone besonderer Rücksichtnahme erfolgen. Dies soll auch die Verkehrssicherheit der Schulkinder erhöhen, die den Siegfriedplatz auf ihrem Weg zur Stapenhorstschule oder den weiteren Schulen im Quartier queren. Die Einbahnstraßenregelungen auf der Rolandstraße sollen zu einer stärkeren Bündelung der Durchgangsverkehre auf der Achse Schloßhofstraße/Turmstraße/Arndtstraße führen. Des Weiteren sind durch die Einbahnstraßenregelungen weniger Konflikte in der Rolandstraße zwischen Kfz und Radfahrenden zu erwarten.

Nach erfolgter Umsetzung der o. g. Maßnahmen der Variante 1 sind die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss im Quartier genau zu beobachten. Sofern keine essentiellen negativen Effekte auftreten, soll anschließend die stufenweise Umsetzung der weiterführenden Maßnahmen der Variante 2 sowie 2+ (vgl. Kapitel 4.2.1 und 4.2.2 im Konzept) fokussiert werden.

Parallel zur Einführung der Maßnahmen der Verkehrsführung (Variante 1) soll auch mit der Planung zur Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs begonnen werden. Dazu zählen im Hinblick auf den Fußverkehr beispielsweise die Anpassung bestehender Fußgängerüberwege und Mittelinseln sowie die barrierefreie Gestaltung der Querungsanlagen. Es

