

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	16.03.2023	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Verkehrskonzept "5. Kanton" - hier: Beschluss des Verkehrskonzeptes und weiteres Vorgehen

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 – Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Verkehrsführung, Förderung des Rad- und Fußverkehrs, Schulwegsicherheit

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine Auswirkungen

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

BV Mitte, 08.12.2020, TOP 5.1, Drucksachen-Nr. 0183/2020-2025

BV Mitte, 06.05.2021, TOP 3.3 (Anfragen), Drucksachen-Nr. 1436/2020-2025

BV Mitte, 16.09.2021, TOP 4.5 (Anfragen), Drucksachen-Nr. 2284/2020-2025

BV Mitte, 27.01.2022, TOP 8, Drucksachen-Nr. 2898/2020-2025

BV Mitte, 01.09.2022, TOP 7, Drucksachen-Nr. 4516/202-2025

Beschlussvorschlag:

- 1) **Das Verkehrskonzept 5. Kanton wird vollumfänglich zur Kenntnis genommen.**
- 2) **Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahmen aus den Bereichen Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Multimodalität sowie MIV hinsichtlich einer möglichen Umsetzung zu prüfen und Planungen für eine Realisierung erster Maßnahmen der Bezirksvertretung Mitte vorzustellen.**

Begründung:

Hintergrund

Im Dezember 2020 erfolgte durch die BV Mitte der Beschluss zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes für den „5. Kanton“, mit der Zielsetzung einer Verkehrsberuhigung sowie Verbesserung der Sicherheit und der Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr im Quartier. Es folgte die Ausschreibung der Gutachterleistung im Frühjahr 2021 sowie die Vergabe des Auftrages zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes an das Büro SHP Ingenieure aus Hannover. Eine politische Arbeitsgruppe der BV Mitte hat den Erarbeitungsprozess des Konzeptes sowie die Ausgestaltung der Angebote zur Bürgerbeteiligung in insgesamt drei Sitzungen eng begleitet. In der Sitzung im Juni 2022 wurde in der Projektgruppe vereinbart, dass der BV Mitte ein Entwurf des Konzeptberichtes durch die Verwaltung zur Verfügung gestellt, um eine Abstimmung in den Fraktionen frühzeitig vor der Bürgerbeteiligungsveranstaltung im September

zu ermöglichen. Die Anmerkungen aus Politik und Bürgerschaft wurden geprüft und nach Möglichkeit in den Bericht aufgenommen. Entsprechend des Wunsches der Projektgruppe wurde der finale Bericht nicht noch einmal in der Arbeitsgruppe vorgestellt, sondern mit dieser Vorlage in die BV Mitte eingebracht.

In der Startphase des Projektes im Oktober 2021 fand zudem ein Austausch mit der Bürgerinitiative „Gemeinsam Leben im 5. Kanton“ statt, welche darüber hinaus auch im Rahmen der Bürgerbeteiligungsformate eingebunden war. Weitere Informationen zu den Veranstaltungen der Bürgerbeteiligung sind dem letzten Absatz der Vorlage zu entnehmen.

Inhalte/Ziele

Die zentralen Ziele des Verkehrskonzeptes bestehen in einer Reduzierung quartiersfremder Durchgangsverkehre und einer allgemeinen Verkehrsberuhigung sowie einer Stärkung der Nahmobilität. Damit im direkten Zusammenhang stehen weitere Ziele zur Erhöhung der Sicherheit insbesondere für die schwächeren und jüngeren Verkehrsteilnehmenden sowie eine Stärkung der Aufenthaltsqualität im Quartier.

Die detaillierten Ergebnisse der Analysen zur Bestandserfassung sowie die ausgearbeiteten Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsarten können dem Bericht zum Konzept (Anlage 1) entnommen werden. Auf einige zentrale Ergebnisse und Maßnahmen wird im Folgenden kurz eingegangen.

Zentrale Ergebnisse

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrskonzeptes für den 5. Kanton wurde eine umfassende Bestandsanalyse der verkehrlichen Situation vor Ort durchgeführt.

Dazu zählte als zentraler Baustein eine Erhebung der Durchgangsverkehre, welche in Form einer Kennzeichenerfassung der ein- und ausfahrenden Kfz an acht wesentlichen Quartierseingängen durchgeführt wurde. Aus den erfassten Zahlen wurde anschließend der Anteil des Durchgangsverkehrs ermittelt. Die Erhebungen fanden in einem jeweils 2,5-stündigen Zeitfenster am Morgen und Nachmittag statt und umfassten somit die jeweiligen Spitzenstunden.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass in der morgendlichen Spitzenstunde rund 27% aller Verkehre im Quartier als Durchgangsverkehre, also Verkehre ohne Quelle oder Ziel im Quartier, einzustufen sind. Dies entspricht 518 Kfz-Fahrten. Die am stärksten betroffenen Straßen stellen die Bleichstraße sowie die Lohbreite dar. In der nachmittäglichen Spitzenstunde wurden rund 24% aller Fahrten als Durchgangsverkehre eingestuft. Aufgrund des am Nachmittag insgesamt höheren Verkehrsaufkommens handelt es sich dabei um 552 Kfz-Fahrten. Auch hier sind die Bleichstraße sowie die Lohbreite die am stärksten betroffenen Straßenzüge, wobei auch die Feldstraße teilweise spürbare Durchgangsverkehre aufweist.

Des Weiteren wurde eine Parkraumerhebung in weiten Teilen des Quartiers durchgeführt. Diese fand als Ergänzung zu einer bereits bestehenden Erhebung einiger Straßenabschnitte aus dem Jahr 2020 statt. Die Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum wurde dabei im Dezember 2021 in vier Zeitintervallen (4-6 Uhr, 10-12 Uhr, 16-18 Uhr und 20-22 Uhr) an einem Wochentag sowie einem Samstag erhoben. Insgesamt wurde die Auslastung von 1.180 Parkplätzen ermittelt, was einen Großteil des im Quartier vorhandenen öffentlichen Parkraumes darstellt, sodass die Aussagen bezüglich des Auslastungsgrades repräsentativ sind.

Im Ergebnis herrscht werktags ein insgesamt als moderat einzustufender Parkdruck (insgesamt zwischen 56% bis maximal 74%) im Quartier. Einzelne Straßenabschnitte sind durchaus höher ausgelastet, es bestehen in fußläufiger Entfernung in benachbarten Straßen jedoch ausreichend freie Kapazitäten. Samstags ist die Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum nochmals geringer und beläuft sich auf knapp 60%. Aufgrund der Zeitpunkte der Parkraumerhebungen im Herbst 2020 und Winter 2021 und somit während der Corona-Pandemie, kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die damaligen Beschränkungen des öffentlichen Lebens auf die Parkraumauslastung ausgewirkt haben. Beispielsweise konnten durch die erweiterten Homeoffice-Regelungen mehr Menschen von zu Hause arbeiten, sodass

möglicherweise tagsüber mehr Fahrzeuge am Wohnort abgestellt waren als dies vor der Pandemie der Fall gewesen wäre.

Eine Unfallanalyse der polizeilichen Unfalldaten über drei Jahre (2018 – 2021) ergab keine Häufungsstellen schwerer Unfälle innerhalb des Untersuchungsraumes. Allerdings sind zwei Knotenpunkte an den Hauptverkehrsstraßen stärker von Unfällen betroffen. Dabei handelt es sich um die Knotenpunkte Heeper Straße/Lohbreite und Eckendorfer Straße/Ziegelstraße. Innerhalb des Quartiers handelt es sich bei den polizeilich registrierten Unfällen vor allem um Sachbeschädigungen bei Parkvorgängen von Kfz; zu Fuß Gehende und Radfahrende sind kaum an Unfällen beteiligt.

Aus den Analysen lassen sich verschiedene Defizite und Mängel im Hinblick auf die verkehrliche Situation im 5. Kanton ableiten, welche in Anbetracht der Größe des Untersuchungsraumes aber als moderat einzustufen sind. Beispielhaft wird hier die Bleichstraße genannt. Hier treffen viele Nutzungsanforderungen verschiedener Verkehrsarten aufeinander, welche nicht alle erfüllt werden können. Hinzu kommt aufgrund der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 ein hoher Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem Kfz-Verkehr und dem auf der Straße geführten Radverkehr. Eine Radverkehrsanlage ist hier nicht vorhanden. Zusätzlich stellt die Bleichstraße eine der Haupttrouten des Busverkehrs im Quartier dar.

Ein zentraler Mangel in Bezug auf den Komfort und die Sicherheit für zu Fuß Gehende und insbesondere Schülerinnen und Schüler stellt das aufgesetzte Parken auf Gehwegen in einigen Straßen dar. Dies ermöglicht dem Kfz-Verkehr höhere Geschwindigkeiten, da im Begegnungsfall nicht gewartet werden muss, und beschränkt die Nutzbarkeit und Sicherheit der Gehwege für die Nutzenden deutlich. Hinzu kommen in einigen Bereichen, z.B. im Hakenort oder der Finkenstraße, abgesenkte Borde, die ein Ausweichen des Kfz-Verkehrs im Begegnungsfall auf die Gehwege zusätzlich erleichtert.

Stellenweise schadhafte Oberflächen der Verkehrsinfrastruktur sowie eine geminderte Aufenthaltsqualität, z.B. in der Heckstraße und dem Vorplatz zum Ostbahnhof, sind weitere Mängel im Quartier.

Der Gutachter weist jedoch ausdrücklich auf vorhandene Qualitäten hin. Dazu zählen hochwertige Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr durch selbständig geführte Wegeverbindungen mit teilweise attraktiver Aufenthaltsqualität. Der Straßenraum „Auf dem langen Kampe“ wird darüber hinaus als Beispiel für eine gelungene Integration von Funktion und Gestaltung für alle Verkehrsteilnehmenden genannt.

Maßnahmen

Auf Grundlage der Bestandanalyse, der durchgeführten Beteiligungsveranstaltungen sowie aktuellen Erkenntnissen der Verkehrs- und Mobilitätsplanung wurde ein Zielbild für das Verkehrskonzept 5. Kanton entwickelt.

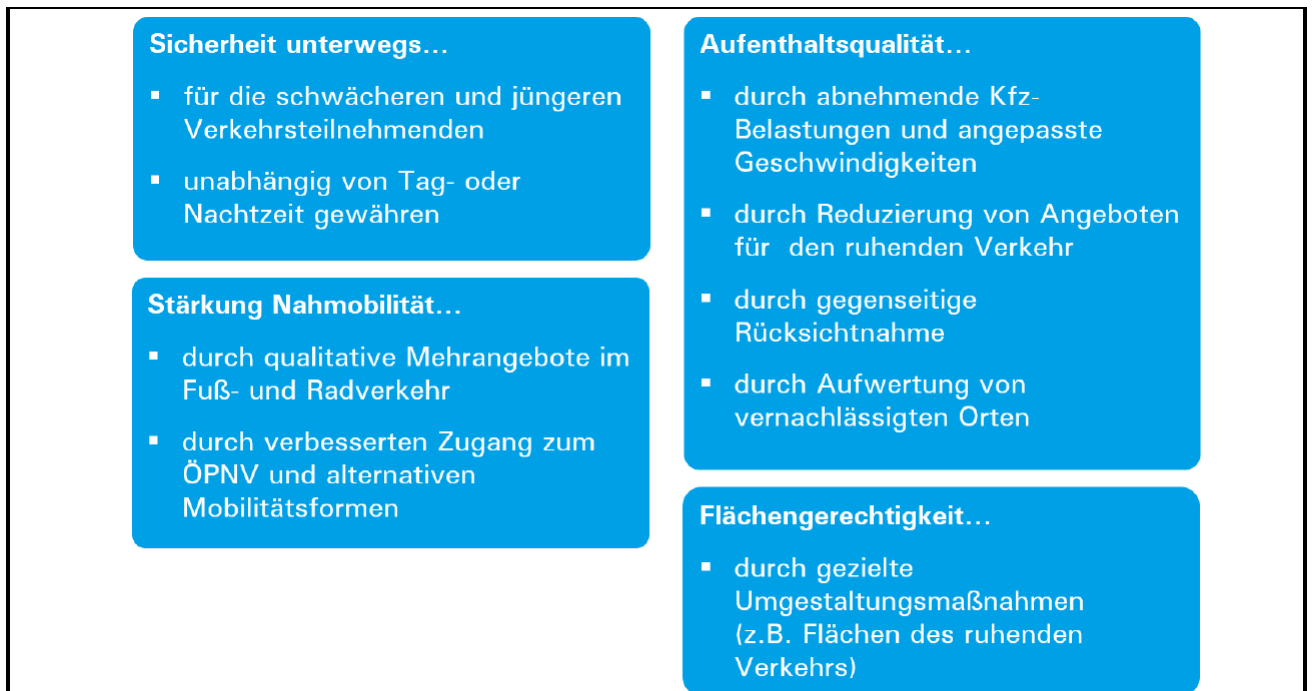


Abb. 39 Darstellung Zielbild für das Verkehrskonzept

Zur Realisierung der darin formulierten Zielsetzungen wurden verschiedene Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsarten entwickelt, welche im Folgenden ausschnitthaft skizziert werden. Eine detaillierte Darstellung der Maßnahmen findet sich in Anlage 1 ab Seite 43.

In Bezug auf den **Fußverkehr** schlägt der Gutachter insgesamt 18 Maßnahmen(-gruppen) vor, von denen im Folgenden einige exemplarisch aufgeführt werden:

Für mehr Sicherheit und Komfort im Fußverkehr und insbesondere für Schülerinnen und Schüler wird eine Verdichtung von Querungsstellen, wie z.B. zusätzliche Fußgängerüberwege in der Bleichstraße, als notwendig erachtet. Darüber hinaus wird die Einrichtung vorgezogener Seitenräume in mehreren Bereichen und eine Aufpflasterung von vier Knotenpunkten im direkten Schulumfeld als zielführend für eine Verbesserung der Quermöglichkeiten und sicherere Gestaltung der Knotenpunkte gesehen. Des Weiteren soll die Einrichtung zusätzlicher verkehrsberuhigter Bereiche im südlichen Teil der Meinolfstraße sowie Zur alten Gärtnerei und In den Alten Gärten/Marga-Böhmer-Straße geprüft werden.

Für den **Radverkehr** werden 14 Maßnahmen aufgeführt. So wird die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Feldstraße sowie Auf dem Langen Kampe als zentraler Bestandteil des Maßnahmenpaketes erachtet. Beide Maßnahmen sind im Umsetzungskonzept des Radverkehrskonzeptes vorgesehen. Hinzu kommt die Einrichtung eines Radfahrstreifens in der Lohbreite und die planerische Anpassung der Heeper Straße einschließlich der Knotenpunkte. Diese Maßnahmen sind bereits im Umsetzungskonzept zum Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld vorgesehen. Darüber hinaus werden zur Förderung der Nahmobilität die Herstellung neuer selbstständig geführter Rad- und Fußwegeverbindungen (z.B. Heckstraße – Petristraße) sowie die Ausbesserung von schadhafte Fahrbahnoberflächen genannt. Die Installation zusätzlicher Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, auch in Verbindung mit der Umwandlung von Kfz-Parkplätzen, wird als Maßnahme mit hoher Priorität aufgeführt.

Zur Stärkung des **ÖPNV und der Multimodalität** sieht das Konzept insgesamt acht Maßnahmen vor. Dazu zählen unter anderem die Einrichtung weiterer Carsharing-Stationen sowie die Errichtung einer Lastenradverleih-Station im 5. Kanton. Für E-Scooter sollen fest definierte Abstellflächen vorgesehen werden, um einen geordneten Straßenraum zu gewährleisten. Darüber hinaus ist die Einrichtung je einer Mobilitätsstation am Ostbahnhof sowie am Haltepunkt Radrennbahn/Ziegelstraße vorgesehen. Eine Mobilitätsstation am Ostbahnhof ist

bereits im Konzept für Mobilitätsstationen geplant. Bei einer Station am Haltepunkt Radrennbahn/Ziegelstraße handelt es sich um einen zusätzlichen Standort, der nicht im Konzept für Mobilitätsstationen erfasst ist. In Bezug auf den ÖPNV wird insbesondere eine Taktverstärkung der Buslinie 23 sowie ein barrierefreier Ausbau aller Haltestellen fokussiert.

Die Maßnahmen in Bezug auf den **motorisierten Individualverkehr (MIV)** lassen sich in „Basismaßnahmen“ sowie darüberhinausgehende Maßnahmen zur weiteren Verkehrsberuhigung gliedern.

Zu den Basismaßnahmen zählen insgesamt elf Maßnahmengruppen, von denen hier beispielhaft einige genannt werden:

Hoch priorisiert wird die Einrichtung von Tempo 30 auf der Bleichstraße, der Lohbreite sowie dem Hakenort. Aus gutachterlicher Sicht kann dies zu einer maßgeblichen Steigerung der Verkehrssicherheit, insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende, sowie zusätzlich zu einer Reduzierung der Durchgangsverkehre führen. Ein weiterer Maßnahmenvorschlag besteht in der Entfernung des aufgesetzten Parkens von Kfz auf den Gehwegen und einer zielführenden Neuordnung des Parkens in den betroffenen Straßenräumen (z.B. Hakenort, Feldstraße, Finkenstraße, Hanfstraße).

Punktuell und zeitlich begrenzt kann die Installation von Tempo-Anzeigen zu einer Einhaltung von Tempo 30 beitragen. Ebenso kann durch die Schaffung von Eingangssituationen in das Quartier auf Tempo 30 aufmerksam gemacht werden.

Die Maßnahmen zur **erweiterten Verkehrsberuhigung** stellen im Vergleich zu den Basismaßnahmen einen wesentlich restriktiveren Ansatz dar und sollten daher laut Gutachter erst umgesetzt werden, sofern die Basismaßnahmen die definierten Ziele nicht erreichen.

Für eine erweiterte Verkehrsberuhigung des 5. Kanton wird die Aufteilung des Quartiers in mindestens 3 Verkehrszellen, die aus Sicht des MIV voneinander getrennt sind, vorgeschlagen. Dadurch könnte der Durchgangsverkehr effektiv herausgehalten werden, da die Zufahrt zu den einzelnen Verkehrszellen nur über die äußeren Hauptverkehrsstraßen möglich wäre. Neben den Vorteilen der Verkehrsberuhigung würde dies für einige Anwohnende, je nach Wohnlage und Ziel, gegebenenfalls Umwege bei der Fahrt mit dem Kfz bedeuten. Die Sperren, welche die Verkehrszellen für den MIV voneinander trennen, wären so zu gestalten, dass sie für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sodass diese Verkehrsarten, insbesondere innerhalb des Quartiers und für kurze Strecken, gefördert würden. Um auch dem ÖPNV weiterhin die Durchfahrt durch mehrere Verkehrszellen zu ermöglichen, müsste an einigen Stellen mit dynamischen Durchfahrtssperren gearbeitet werden.

Beteiligung

Im Vorlauf zur Erstellung des Verkehrskonzeptes fand im Frühjahr 2021 im Rahmen des durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW geförderten Projektes „Planen für die Zukunft“ eine Befragung der Kinder und Jugendlichen im Quartier statt. In der online durchgeführten Umfrage ging es um die Sicht der jungen Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers auf die Verkehrssituation auf ihren Alltagswegen und ihre Wünsche für die Gestaltung der Verkehrswege. Aufgrund der Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen im Schulbetrieb und bei Freizeitangeboten für Kinder und Jugendliche, waren diese nur bedingt zu erreichen und der Rücklauf fiel daher leider sehr gering aus. Gleichwohl wurden die Ergebnisse aus der Befragung in den Analysen und Maßnahmenentwicklung des Verkehrskonzeptes berücksichtigt.

Die Bewohnerinnen und Bewohner des 5. Kanton konnten am 06.11.2021 sowie am 07.05.2022 jeweils an einem Quartiersrundgang teilnehmen. Die Rundgänge waren inhaltlich auf die jeweiligen aktuellen Arbeitsschritte der Konzepterstellung ausgerichtet. Entsprechend befasste sich der erste Quartiersrundgang mit der Bestands- und Mängelanalyse sowie den Inhalten des Zielbildes. Im zweiten Rundgang lag der Fokus auf der Vorstellung des Maßnahmenkonzeptes sowie dem Diskurs zur Verbesserung von Mobilitätsangeboten und der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Teilnehmenden konnten so dem Gutachter und Vertretern der Verwaltung Hinweise und Anregungen zu den jeweiligen Arbeitsschritten mitgeben.

In einem dritten Beteiligungstermin für die Bürgerinnen und Bürger am 13.09.2022 wurden die Maßnahmenkonzepte vorgestellt und noch einmal Anregungen und Hinweise entgegengenommen.

Die in den verschiedenen Beteiligungsformaten eingegangenen Hinweise, Erkenntnisse und Informationen wurden festgehalten und in den jeweiligen Arbeitsphasen mitberücksichtigt.

Weiteres Vorgehen

Sofern eine positive Beschlussfassung erfolgt, wird das Amt für Verkehr die Umsetzbarkeit der im Konzept erarbeiteten Maßnahmen prüfen und die Realisierung erster Maßnahmen planen. Die Planungen werden der BV Mitte entsprechend vorgestellt und zur Beschlussfassung vorgelegt.

Beigeordneter

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

Martin Adamski