

## Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Schildesche</b>	22.01.2009	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Jöllenbeck</b>	29.01.2009	öffentlich
<b>Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss</b>	03.02.2009	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

### **Verkehrliche Auswirkungen der L712n und der Grafenheider Straße auf die Stadtteile Schildesche und Jöllenbeck**

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

BV Schildesche, 15.05.2008, TOP 6, Drs.-Nr.5255/2009  
BV Jöllenbeck, 04.09.2008, TOP 8.1,

Sachverhalt:

**Die Bezirksvertretungen Schildesche und Jöllenbeck sowie der Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss nehmen den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.**

**Begründung:**

#### **Ausgangssituation und Untersuchungsmethodik**

Die Verwaltung hat das Verkehrsmodell Bielefeld unter Zuhilfenahme externen Sachverständes für das Analysejahr 2008 auf den aktuellen Stand gebracht und für den Zeithorizont bis zum Jahr 2020 die verkehrliche Belastung prognostiziert. Im Rahmen der politischen Beratung der städtischen Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren zum Bau des 4. Bauabschnittes der L 712n kam zeitgleich aus dem politischen Raum der Bezirksvertretungen Schildesche und Jöllenbeck die Forderung, die verkehrlichen Auswirkungen der L712 auf die genannten Stadtbezirke zu untersuchen.

In diesem Zusammenhang wurde zum einen ein so genannter Prognosenullfall (P<sub>0</sub> 2020) entwickelt, in dem alle Infrastrukturmaßnahmen zugrunde gelegt worden sind, die innerhalb des Prognosezeitraumes absehbar umgesetzt werden. Zu den überregionalen Maßnahmen gehört z. B. neben dem Lückenschluss der A 33 auch der 4. Bauabschnitt der L712n, zu den kommunalen Maßnahmen der Ausbau und die Durchbindung der Grafenheider Straße sowie der Ausbau der Herforder Straße. Neben diesem P<sub>0</sub>-Fall wurde ein Planfall (P<sub>4</sub> 2020) entwickelt in dem die bereits genannten Maßnahmen ausgenommen den Lückenschluss der L712n sowie die Durchbindung und den Ausbau Grafenheider Straße weiterhin unterstellt werden. Dadurch besteht die Möglichkeit die verkehrlichen Auswirkungen beider Maßnahmen auf den Bielefelder Norden darzustellen. Hierfür wurde zunächst im Modell dargestellt, wie sich die Verkehre im Bielefelder Norden mit dem Bau der L 712n und der Grafenheider Straße im Jahr 2020 verteilen. In einem weiteren Simulationsverfahren wurden diese beiden Maßnahmen wieder aus der Berechnung herausgenommen und die Verkehrsverteilung der beiden Simulationen auf dem untersuchten Straßennetz anschließend gegenübergestellt.

## Ergebnisse

Generell lässt sich feststellen, dass für das Prognosejahr 2020 der Verkehr in der Gesamtstadt und somit auch in den Stadtbezirken Schildesche und Jöllenbeck aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung voraussichtlich abnehmen bzw. stagnieren wird. Hierfür ist in erster Linie die Bevölkerungsentwicklung maßgebend. Grundlage ist die Strukturdatenprognose des Amtes für Statistik, die auf der Basis der statistischen Bezirke für 2020 erarbeitet wurde. Aus dieser Prognose kann abgeleitet werden, dass die Bielefelder Bevölkerung bis zum Jahr 2020 um 4,5 % abnehmen wird. Der Einwohnerschwund wird aber nicht über die Altersgruppen gleich verteilt erfolgen, so werden die besonders „auto“mobilen Altersgruppen nicht so stark abnehmen bzw. teilweise sogar zunehmen. Der allgemeine Mobilitätswachstum in den Fahrleistungen wird auch auf die zukünftige Bevölkerung zutreffen. Die Strukturdaten der umliegenden Kreise und Gemeinden wurde nach den Prognosen des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik abgeleitet. Im Lkw-Verkehr wird für den Binnenverkehr in den Städten keine nennenswerte Steigerung vorhergesagt. Nimmt man alle Tendenzen zusammen, so wird das Verkehrsaufkommen insgesamt um 1,5 bis 2 % zwischen 2008 und 2020 zurückgehen. Lokale Zunahmen werden im Bereich neu geschaffener Infrastrukturmaßnahmen zu verzeichnen sein. Für die untersuchten Stadtbezirke werden sich die Baumaßnahmen im Prognosejahr 2020 wie folgt verkehrlich auswirken (Kfz/24h). Die Entlastungen, die durch den 4. Bauabschnitt der L712n voraussichtlich erwartet werden, sind in der Differenzspalte als Negativwerte dargestellt:

### Stadtbezirk Heepen

Straße	mit L712n	ohne L712n	Differenz (absolut)	Differenz (%)
Herforder Straße (Höhe Grafenheider Straße)	29.600	21.900	+7.700	<b>+26,0</b>
Herforder Straße (Höhe Talbrückenstraße)	28.800	27.800	+1.000	+3,5
Milser Straße (Höhe Herforder Straße)	10.300	14.700	-4.400	<b>-29,9</b>
Milser Straße (Höhe Moenkamp)	3.600	9.500	-5.900	<b>-62,1</b>
Braker Straße (Höhe Herforder Straße)	8.700	9.400	-700	-7,4
Braker Straße (Höhe Engersche Straße)	4.800	7.200	-2.400	<b>-33,3</b>
Talbrückenstraße (Höhe Herforder Straße)	17.000	17.300	-300	-1,7
Engersche Straße (Höhe Braker Straße)	12.800	13.800	-1.000	-7,3
Engersche Straße (Höhe Grafenheider Str.,„alt“)	15.500	15.600	-100	-0,6
Grafenheider Straße (Höhe Fehmarnstraße)	10.800	3.400	+7.400	<b>+68,5</b>

### Stadtbezirk Schildesche

Straße	mit L712n	ohne L712n	Differenz (absolut)	Differenz (%)
Engersche Straße (nördlich Talbrückenstraße)	24.600	25.600	-1.000	-3,9
Engersche Straße (südlich Talbrückenstraße)	11.900	11.700	+200	+0,2
Talbrückenstraße (Höhe Engersche Straße)	15.400	16.400	-1.000	-6,9
Westerfeldstraße (Höhe Engersche Straße)	19.300	19.300	+/-0	+/-0
Beckhausstraße (Höhe Westerfeldstraße)	8.000	9.000	-1.000	<b>-11,1</b>
Apfelstraße (Höhe Westerfeldstraße)	6.400	6.600	-200	-3,0

Stadtbezirk Jöllenbeck

Straße	mit L712n	ohne L712n	Differenz (absolut)	Differenz (%)
Vilsendorfer Straße (nördl. Engersche Straße)	10.300	10.100	+200	+1,9
Theesener Straße (nördl. Westerfeldstraße)	6.200	6.500	-300	-4,6
Jöllenbecker Straße (nördl. Westerfeldstraße)	14.600	14.700	-100	-0,7
Telgenbrink (westlich Vilsendorfer Straße)	2.900	3.300	-400	<b>-12,1</b>
Horstheider Weg (südl. Theesener Straße)	5.700	5.600	+100	+1,8
Horstheider Weg (nördl. Theesener Straße)	3.400	3.700	-300	-8,1

Um die Auswirkung der Maßnahme auf einzelne Straßenabschnitte untersuchen zu können wurde eine so genannte Routenverfolgung durchgeführt. Hierbei kann ganz gezielt nachvollzogen werden, in welche Richtung sich die Verkehre auf einem ausgewählten Streckenabschnitt bewegen bzw. aus welcher Richtung diese Verkehre kommen. Für den vorliegenden Fall ist eine Routenverfolgung für den Streckenabschnitt der L712n direkt am Knotenpunkt mit der Herforder Straße vorgenommen worden. Hieraus wird ersichtlich, dass die L712n für das Prognosejahr 2020 eine Belastung von 23.000 Fahrzeugen (Kfz/24h) aufweisen wird, die sich wie folgt verteilen:

- 49,1% der Verkehre der L712n werden über den **südlichen Ast der Herforder Straße** abgewickelt. Der Anteil, der weiter über die **Talbrückenstraße** in bzw. aus Richtung Schildesche in Richtung L712n fährt, beträgt 5,2%, der Verkehr in bzw. aus Richtung stadteinwärts liegt bei 40,9%.
- Über den **nördlichen Ast der Herforder Straße** fahren 19,1 % des Verkehrs der L712n. 4,3% verteilen sich in bzw. aus Richtung Herford, 14,8% fließen weiter über die **Braker Straße** ab.
- Der Anteil des Verkehrs der L712n, der über die **Grafenheider Straße** abgewickelt wird, beträgt 31,7%. Die Zuflüsse der Grafenheider Straße aus der **Engerschen Straße** aus Richtung Schildesche betragen 10% und für den nördlichen Ast aus Richtung Vilsendorf 7,4%.

Zur Verdeutlichung ist das Ergebnis dieser Routenverfolgung der Vorlage als Anlage 1 beigelegt.

Darüber hinaus können aus den vorgenommenen Untersuchungen Aussagen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit verschiedener neuralgischer Knotenpunkte abgeleitet werden. Dabei wurden folgende Kreuzungspunkte einer näheren Betrachtung unterzogen:

- Engersche Straße/Talbrückenstraße/Westerfeldstraße
- Engersche Straße/Vilsendorfer Straße
- Herforder Straße/Talbrückenstraße/Am Wellbach
- Westerfeldstraße/Apfelstraße

Der Knotenpunkt Engersche Straße/Talbrückenstraße/Westerfeldstraße liegt heute bereits an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit und ist in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde überlastet. Aus der Untersuchung für den Knoten Engersche Straße/Talbrückenstraße/Westerfeldstraße wird deutlich, dass der Knotenpunkt auch ohne den Bau des 4. Bauabschnittes der L 712n nicht leistungsfähig ist. Unter der Voraussetzung, dass der Grünzeitenplan für den Knoten nicht verändert wird, erreicht der Linksabbieger von der Westerfeldstraße in die Engersche Straße und somit die gesamte Kreuzung eine mangelhafte Leistungsfähigkeitsstufe (QSV F). Bereits zum Analyse-Zeitpunkt (2008) ist die Kreuzung aufgrund der langen Wartezeiten und großen Rückstaulängen nicht leistungsfähig, die Reduzierung der Belastung aufgrund der Maßnahmen in der Prognose genügen jedoch nicht, die

Leistungsfähigkeit des Knotens deutlich zu steigern. Das bedeutet, dass der Knoten mit oder ohne die genannten Baumaßnahmen weiterhin überlastet bleiben wird. Die beiden übrigen Knoten (Westerfeldstraße/Apfelstraße und Engersche Straße/Vilsendorfer Straße) sind im Prognosefall leistungsfähig genug und erreichen eine befriedigende bzw. ausreichende Leistungsfähigkeitsstufe.

### **Zusammenfassung**

Insgesamt ergibt sich aus der vertiefenden Untersuchung, dass durch den Bau des 4. Bauabschnittes der L 712n sowie den Aus- und Umbau der Grafenheider Straße für die Stadtbezirke Schildesche und Jöllenbeck keine gravierenden negativen verkehrlichen Auswirkungen zu erwarten sind. Durch die Umsetzung der Baumaßnahmen wird sich an dem Knoten Engersche Straße/Talbrückenstraße/Westerfeldstraße gegenüber der heutigen Situation keine nennenswerte Veränderung einstellen.

Für den Stadtbezirk Heepen finden auf den Straßen Mehrbelastungen statt, auf denen diese zukünftig auch entsprechend abgeleitet werden können (Herforder Straße und Grafenheider Straße). In den parallel hierzu verlaufenden Straßen, insbesondere auf der Milser und Braker Straße, sowie in den Wohngebieten sind insgesamt verkehrliche Entlastungen zu verzeichnen.

### **Anlage**

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss

