

Mitteilung des Bauamtes

Sitzung BV-Jöllenebeck (öffentlicher Teil) am 09.09.2021

Anlass: **Anfragen zu dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. II/V6 „Wohnen zwischen den Straßen Blackenfeld und Heidbrede“ von den Bürgern Herrn Wendt und Herrn Hägemann vom 10.06.2021**

Frage 1: *Wird von der Wegeplanung im Bereich der Häuser Blackenfeld 10, 10a und 10b Abstand genommen?*

Antwort: Ja, die Festsetzung einer öffentlichen Rad- und Fußwegeverbindung wird im Entwurf des Bebauungsplanes nicht weiterverfolgt.

Frage 2: *In welcher Entfernung werden die neuen Baukörper zu den zuvor genannten Grundstücken geplant? Warum wird nicht ein größerer Abstand gewählt?*

Antwort: Im Entwurf des Bebauungsplanes wird durch die Baugrenzen voraussichtlich ein Mindestabstand von 7,0 m zur Westgrenze des Plangebietes gewährleistet. Zur Bebauung auf dem Flurstück 1384 wird damit ein Mindestabstand von ca. 24 m gesichert.

Frage 3: *Das Verkehrsgutachten (...) geht für das Blackenfeld in der Null-Fall 2030 Prognose (ohne Bebauung) von einer Verkehrsstärke von 4.300 aus und in der Mi-Fall-2030 Prognose (mit Bebauung) von einer Verkehrsstärke von 4.200 aus. Die aktuelle Verkehrsstärke wurde aufgrund der Verkehrszählung für das Blackenfeld mit 2.500 angegeben. Verstehen wir etwas falsch oder gehen Sie wirklich von einer Reduzierung der Verkehrsstärke im Jahr 2030 durch die Schaffung des Baugebietes aus?*

Antwort der Verkehrsgutachterin: Das neue Baugebiet wird laut dem Verkehrsgutachten täglich rund 1.900 Kfz-Fahrten erzeugen. Speist man dieses Verkehrsaufkommen in das Verkehrsmodell ein, so zeigt sich, dass rund 40% der Fahrten in Richtung Brake orientiert sind, während ca. 60% in Richtung Vilsendorfer Straße fahren. Durch die dadurch deutlich höhere Belastung des Knotenpunktes Vilsendorfer Straße/Blackenfeld und der heute bereits sehr hohen Auslastung im weiteren Verlauf der Vilsendorfer Straße und der Engerschen Straße werden Verkehre, denen Alternativrouten für ihre Quell-Zielbeziehung zur Verfügung stehen, auf diese verdrängt. Hierdurch ergibt sich eine ähnliche absolute Verkehrsmenge wie im Prognose-Null-Fall, also ohne das Baugebiet, jedoch ist die Zusammensetzung des Verkehrs eine andere. Aufgrund der

hohen neuen Zusatzverkehre durch das Baugebiet wird „Durchgangsverkehr“ auf andere Routen verdrängt.

Zusatzfrage 1: *Wie erklären Sie den Widerspruch zwischen der Verkehrsuntersuchung jetzt und den Zahlen aus dem Vorentwurf 2019, in dem die damalige Verkehrsstärke bereits mit einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung von 4.000 Kfz angegeben wurde? Hier passen doch die Basiszahlen nicht.*

Antwort: Die Information über die mittlere Verkehrsbelastung von 4000 Kfz/Tag stammte von dem Amt für Verkehr. Die ersten überschlägigen Aussagen des Fachamtes wurden im Bebauungsplanverfahren durch das Verkehrsgutachten konkretisiert.

Zusatzfrage 2: *Die 1-tägige!!! Verkehrszählung wurde im Vorfeld der ersten großen Pandemieeinschränkungen durchgeführt. Zwar waren noch Schulen und Kitas geöffnet, erste Einschränkungen aber bereits spürbar.*

Antwort: Der erste pandemiebedingte Lockdown wurde in Deutschland am 22.03.2020 beschlossen und begann am 23.03.2020. Die Verkehrserhebung wurde am 11.03.2020 durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt waren nicht nur Schulen und Kitas geöffnet, sondern auch alle Geschäfte, die Gastronomie sowie Freizeiteinrichtungen und mehr. Zudem wurde Home-Office nur in einem vorpandemischen Umfang praktiziert. Nach Aussagen der Verkehrsgutachterin muss daher von einem normalen Verkehrsgeschehen ausgegangen werden. Das Amt für Verkehr hat hinsichtlich der Plausibilität des Gutachtens keine Bedenken geäußert.

Frage 3: *Eine seriöse Verkehrszählung muss u. E. bei der geplanten massiven Bebauung alle tatsächlichen, den Verkehr beeinflussenden Sachverhalte berücksichtigen. Also eine Verkehrszählung über mehrere Tage bei „Volllast“ des Berufs- und Schulverkehrs.*

Antwort der Verkehrsgutachterin: Die Verkehrszählung wurde gemäß den „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ (EVE 2012) durchgeführt und anhand der allgemein anerkannten Hochrechnungsverfahren (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) und Heft 1007 Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitählungen an Hauptverkehrsstraßen in Großstädten) auf die maßgebende Größe „durchschnittlicher täglicher Verkehr über alle Tage des Jahres“ unter Berücksichtigung von Wochentag, Erhebungsmonat etc. gerechnet. Diese Größe fließt zur Validierung des Verkehrsmodells ein. Insgesamt konnten bei der Eichung des Verkehrsmodells über 100 Verkehrserhebungen aus den letzten Jahren im gesamten Stadtgebiet Bielefeld berücksichtigt werden.

Zusatzpunkt 1: *Überhaupt nicht berücksichtigt wurde der über das Blackenfeld abfließende Verkehr in Richtung Brake, wo bereits jetzt ein Linksabbiegen Richtung Herford Laar kaum möglich ist.*

Antwort der Verkehrsgutachterin: Durch den Einsatz des Verkehrsmodells wird auch der Zeitverlust beim Linksabbiegen an Knotenpunkten, wie am Knotenpunkt Blackenfeld/Engersche Straße, berücksichtigt. Im

Verkehrsmodell werden kapazitätsabhängige Verlustzeiten an Knotenpunkten und mögliche Streckengeschwindigkeiten, ebenfalls kapazitätsabhängig, für die jeweiligen Routen der Quell-Ziel-Beziehungen berücksichtigt. Entstehen also Zeitverluste an Knotenpunkten, fließen diese in das Routenwahlverhalten ein und sind somit in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt.

Frage 4: *Auch ist der viel zu schmale kombinierte Fuß-/Radweg nach Schildesche schon jetzt ein täglicher Gefahrenpunkt, hauptsächlich für Fußgänger. Wie ist da der Planungsstand?*

Antwort vom Amt für Verkehr: Sofern sich die Fragestellung auf den Geh- und Radweg der L833 (Vilsendorfer Straße und im weiteren Verlauf Engersche Straße) bezieht, liegt die Straßenbaulast dieser Strecke bis zum Ortseingang Schildesche nicht bei der Stadt Bielefeld. Für diesen Streckenabschnitt ist der Landesbetrieb Straßen NRW Baulastträger und damit zuständig für jegliche baulichen Veränderungen.

Eine Stellungnahme vom Landesbetrieb Straßen NRW liegt am 07.09.21 noch nicht vor. Das Bauamt wird die Antwort nachreichen.

Zusatzpunkt 2: *Weitere Fragen müssten/könnten zur Schulplanung Vilsendorf formuliert werden, da im Vorentwurf zwar der Kita-Bedarf beziffert, die zukünftige Schüler*innenentwicklung lapidar als „im weiteren Verfahren zu ermitteln“ beschrieben wurde. Bei einer aktuellen Klassenstärke von 30 Kindern und der Aussage kein Erweiterungsbau bis 2030 und der weiteren Aussage, dass Kinder dann nach Brake in die Grundschule müssten wäre eine klare Positionierung der Politik interessant...„unsere Kinder nach Brake/also Heepen... ist das wirklich geplant??*

Antwort vom Amt für Schule: Im Rahmen der ganzheitlichen Schulentwicklungsplanung ist unter Berücksichtigung des o. g. Bebauungsplanes voraussichtlich ab dem Schuljahr 2025/2026 mit einer nicht mehr ausreichenden Aufnahmekapazität der Grundschule Vilsendorf zu rechnen. In dem Plangebiet sollen bis zum Jahr 2025 rund 250 bis 300 neue Wohneinheiten entstehen. Daher sind ab dem Schuljahr 2024/2025 jeweils vier zusätzliche Kinder, insgesamt also 12 Kinder pro Jahrgang, zu berücksichtigen. Aufgrund der derzeit gemeldeten Kinder sowie der Anzahl zusätzlich zu errichtender Wohneinheiten im Einzugsbereich der Schule wird eine Erhöhung der Schülerzahlen auf 246 Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2025/26 prognostiziert, für die insgesamt 11 Klassen zu bilden sind.

Perspektivisch wäre somit eine Dreizügigkeit der Grundschule Vilsendorf zu erwarten. Zunächst würden dann nicht ausreichende Kapazitäten durch eine Interimslösung (Modulbau) behoben. Sofern sich ein dauerhafter Zuwachs bei Fortschreibung der Prognose abzeichnet, würde eine entsprechende Erweiterung geplant.

Freundliche Grüße aus dem Bauamt
i. A. gez.
Johanna Rose



Bauamt | 600.42

Planen und Bauen West
Technisches Rathaus
August-Bebel-Str. 92, 33602 Bielefeld
Web: www.bielefeld.de
E-Mail: bauamt@bielefeld.de

Johanna Rose
EG / Flur E / Zimmer 088
Tel.: +49(521)51-5735
Fax: +49(521)51-3206
E-Mail: Johanna.Rose@bielefeld.de