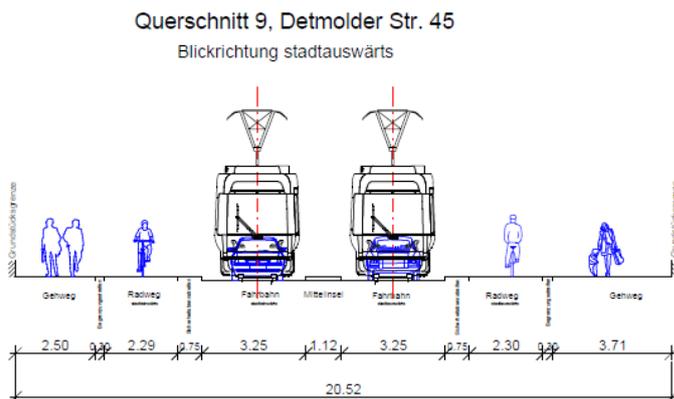
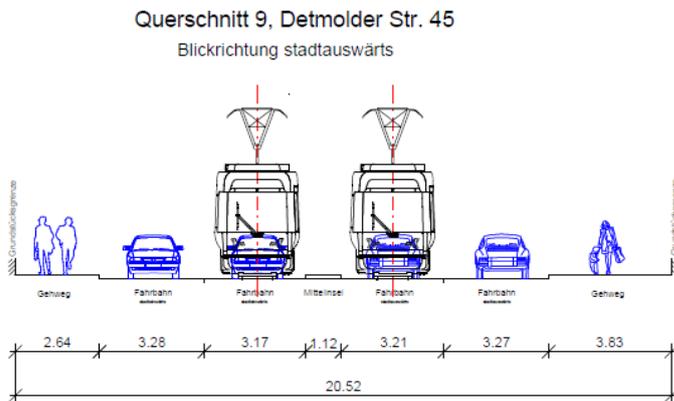


Mitteilung an Stadtentwicklungsausschuss zur Sitzung am 21.09.2021

An 600.11

Das Amt für Verkehr teilt zum Prüfauftrag „Berücksichtigung der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen und der Vorgaben des Radverkehrskonzepts zwischen den Kreuzungen Teutoburger Straße und Landgericht“ (Punkt 3 des Beschlusses zur Vorlage mit der Drucksachenummer 10923/2014-2020) mit:

Um auf der Detmolder Straße im Bereich zwischen den Kreuzungen Niederwall (Landgericht) und Teutoburger Straße ausreichend dimensionierte Flächen für den Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen, müsste aufgrund der durch die angrenzende Bebauung begrenzte Verkehrsraum neu aufgeteilt werden. Für den Radverkehr werden gemäß des Radverkehrskonzeptes (Hauptroute Kategorie I) Hochbordradwege vorgesehen und für den Fußverkehr möglichst breite Gehwege. Um diese Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer zu erreichen, müsste aufgrund der begrenzten zur Verfügung stehenden Fläche auf jeweils einen Fahrstreifen für den Individualverkehr pro Richtung verzichtet werden. Ein beispielhafter Querschnitt würde wie folgt aussehen:



Im weiteren Prozess wurde untersucht, ob ein solcher Querschnitt technisch umsetzbar ist, auch mit Blick auf die Trassierung der Stadtbahn. Durch diese Prüfung hat sich gezeigt, dass eine grundsätzliche Machbarkeit unter Berücksichtigung der o. g. Empfehlungen/ Vorgaben sowie auch hinsichtlich der Trassierung und der Mindeststrahlen für die Hochbahnsteige gegeben ist.

Durch die Änderung des Querschnittes würde jedoch Verkehr in umliegende Straßen verdrängt. Das Verkehrsmodell der Stadt Bielefeld hat gezeigt, dass bis zu 10.000 Fahrzeuge pro Tag weniger die Detmolder Straße im umgestalteten Abschnitt befahren würden. Diese würden in die Wohnstraßen nördlich und südlich der Detmolder Straße verdrängt, aber auch auf die August-Bebel-Straße, Teutoburger Straße, Herforder Straße sowie Eckendorfer Straße.

Trotz der Verdrängungswirkung würde auf dieser Strecke gemäß Verkehrsmodell eine Belastung von 10.400 bis 14.400 Kfz pro 24 Stunden und Richtung verbleiben. Das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) unterscheidet in sechs Qualitätsstufen des Verkehrsabflusses (A - F). Bei den ermittelten Belastungen ergibt die Berechnung nach HBS die Qualitätsstufe F, die Strecke ist demnach überlastet und es kommt zu Rückstau. Da sich der MIV und die Stadtbahn den einen verbleibenden Fahrstreifen teilen müssten, würde die Stadtbahn ebenfalls durch den Rückstau behindert.

Durch die Einspurigkeit wird der Stadtbahnbetrieb wie folgt behindert:

- Bei Stauereignissen, Unfällen, etc. kann der Individualverkehr nicht überholt werden.
- Das Überholen von zeitweise stehenden Fahrzeugen (wie Müllabfuhr, Paketzusteller, Feuerwehr, Falschparker, etc.) ist ebenfalls nicht möglich.
- Aufgrund der vielen Zufahrten, Einmündungen und Stellplätze kann die Stadtbahn nicht mehr als Pulkführer fungieren.

Die aufgezeigten Behinderungen führen zu einer verspäteten Ankunft im Tunnel/ Betriebshof. Dadurch kann der komplette Tunneldurchlauf durcheinandergeraten, welches sich auf das gesamte Stadtbahnnetz auswirkt. Zudem dient die Detmolder Str. als Hauptausfahrtsstrecke der Stadtbahnen vom Betriebshof.

Zu beachten ist ebenfalls, dass der frühere Umbau der Detmolder Straße bereits mit Fördermitteln bezuschusst wurde. Eine (anteilige) Rückzahlung dieser Fördergelder ist nicht auszuschließen.

Insgesamt wird festgestellt, dass eine Berücksichtigung der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen sowie des Radverkehrskonzeptes grundsätzlich baulich umsetzbar sind. Den Vorteilen für den Fuß- und Radverkehr stehen jedoch erhebliche Nachteile für den ÖPNV sowie für MIV und Anwohner der umliegenden Straßen gegenüber. Besonders die negativen Auswirkungen auf den ÖPNV stehen einer gesamtheitlichen Förderung des Umweltverbundes entgegen.

Die Planungen werden daher mit der bisherigen Variante fortgesetzt, die zuletzt in der Sitzung des StEA am 01.09.2020 vorgestellt wurden. Die Ergebnisse der Entwurfsplanung werden den Gremien zur Beratung vorgelegt und dienen anschließend als Grundlage für das Genehmigungsverfahren.

i.A.

Lewald