

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass Ausgangssituation Aufgabenstellung	2
2. Bestandsanalyse	3
2.1 Verkehrsregelungen und Straßenraumgestaltung	3
2.2 Parken im Untersuchungsgebiet	5
2.3 Verkehrsbelastungen	7
3. Kategorisierung des Straßennetzes	8
4. Maßnahmenvorschläge Szenarien	9
4.1 Verkehrsführung Bauzeit Hauptstraße	9
4.2 Grundszenario	10
4.3 Ergänzungsszenario 1 – Ost-West-Trennung	11
4.4 Ergänzungsszenario 2 – Nord-Süd-Trennung	11
5. Wirkungsabschätzung	12
6. Zusammenfassende Bewertung Empfehlung	13

Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1 -- Vorhandene Verkehrsregelung
- Anlage 2 – Kategorisierung des Straßennetzes
- Anlage 3 – Verkehrsführung Bauzeit Hauptstraße
- Anlage 4 – Grundszenario
- Anlage 5 – Ergänzungsszenario 1 (Ost-West-Trennung)
- Anlage 6 – Ergänzungsszenario 2 (Nord-Süd-Trennung)

1. Anlass | Ausgangssituation | Aufgabenstellung

Die Hauptstraße soll voraussichtlich ab 2020 zwischen der Gaswerkstraße und der Jenaer Straße umgebaut werden. Die Erneuerung umfasst die gesamte verkehrliche Infrastruktur mit Bahnkörper und Hochbahnsteigen, Fahrbahnen sowie alle Seitenräume.

Während der fast zweijährigen Umbauphase wird die Hauptstraße nur eingeschränkt befahrbar sein, so dass insbesondere das nördlich gelegene Wohnquartier teilweise von der Hauptstraße abgedunden wird. Das südlich gelegene wird im Wesentlichen über den Stadtring mit seinen Querstraßen erschlossen.

Daher wurde seitens der Bürger und den politischen Gremien ein Arbeitsauftrag an die Fachverwaltung erteilt, ein geeignetes Verkehrskonzept für das Gebiet nördlich der Hauptstraße zu entwickeln. Ziel ist es, während der Bauzeit eine bestmögliche rückwärtige Erschließung zu erreichen. Maßnahmen aus diesem Konzept, die sich bewähren, können auch nach Bauende beibehalten werden, andere können zurückgebaut werden. Mit der Erarbeitung des Konzepts wurde die AD.engineering GmbH, Bielefeld, beauftragt.

Der Untersuchungsraum umfasst das Gebiet nördlich der Hauptstraße, östlich der Straße Am Wittenbrink und westlich der Bodelschwinghstraße und ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Während der Bearbeitung stellte es sich als zweckmäßig heraus, den Bereich nach Westen bis zur Straße Auf der Siegenegge als erweitertes Untersuchungsgebiet einzubeziehen.

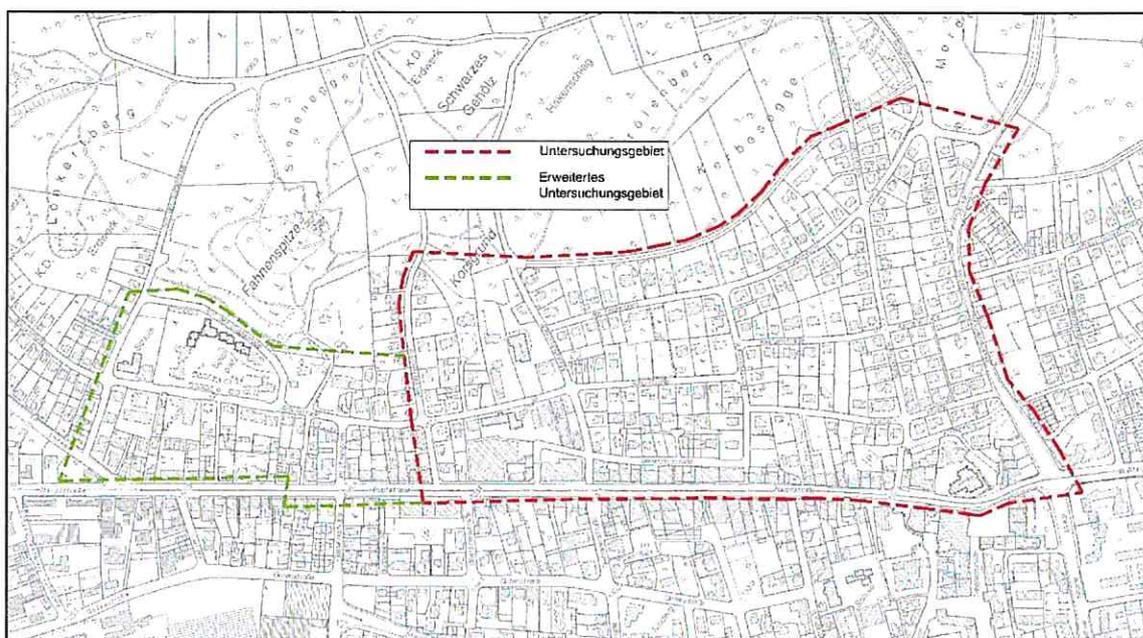


Abb. 1 – Untersuchungsgebiet

Im Rahmen der Auftragsbearbeitung wurde zunächst für den Untersuchungsbereich eine Bestandanalyse im Hinblick auf vorhandene Verkehrsregelungen, das Parken in den Straßenräumen, die vorhandenen Kfz-Verkehrslastungen und die straßenräumliche Situation

vorgenommen. Anschließend erfolgte eine Kategorisierung der Straßen entsprechend ihrer Netzfunktion.

Aus der Bestandsanalyse wurden Szenarien für eine veränderte Verkehrsführung während der Bauzeit und nach Abschluß mit jeweiligen Maßnahmenvorschlägen abgeleitet, die einer Bewertung unterzogen wurden, um Empfehlungen für eine Umsetzung auszusprechen. Abschließend wurden die Ergebnisse zusammengefasst.

2. Bestandsanalyse

2.1 Verkehrsregelungen und Straßenraumgestaltung

Das gesamte Gebiet ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone, das im Osten von der Bodelschwingstraße, im Norden von den bewaldeten Ausläufern des Teutoburger Waldes und im Westen von der Artur-Ladebeck-Straße begrenzt wird.

Die Straßen sind überwiegend im Separationsprinzip, also der Trennung in Fahrbahn und Gehwege mittels Hochbord, ausgebaut. Zur Geschwindigkeitsdämpfung sind Teilaufpflasterungen in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sowie punktuelle Einengungen nachträglich eingebaut worden (Bilder 1 und 2).



Bild 1 – Teilaufpflasterung Mackebenstraße / Schulstraße



Bild 2 – Einengung Schulstraße Höhe Frölenbergschule

Zur Bodelschwingstraße sind die Ein- und Ausfahrten des Gebiets mit Ausnahme des Kirchwegs, aus dem ausgefahren werden darf, gesperrt (Bilder 3 und 4).

Im nordöstlichen Bereich verhindert eine Diagonalsperre im Kreuzungsbereich Am Frölenberg/ Kollostraße die Einfahrt in das Gebiet (Bild 5). Die Benatzkystraße ist im westlichen Straßenabschnitt zwischen Hauptstraße und Zugang zum Schulgelände ausschließlich der nichtmotorisierten Verkehrsteilnahme vorbehalten (Bild 6). Diese Maßnahme ist vor dem Hintergrund der zentralen Bedeutung dieses Abschnitts für die Sicherung des Schulwegs zur Frölenbergschule nachvollziehbar. Aufgrund des Einzugsbereichs der Schule mit Bereichen südwestlich der Hauptstraße ist die Fußgängerlichtsignalanlage im Einmündungsbereich Benatzkystraße die derzeit einzig sichere Querungsmöglichkeiten. Dies wird auch an dem Auszug aus dem Schulwegplan (Abbildung 2) deutlich.



Bild 3 – Ausfahrt Kirchweg auf die Bodelschwinghamstraße (Einfahrt verboten, ansonsten Zweirichtungsverkehr)



Bild 4 – Einmündung Dostalstraße auf die Bodelschwinghamstraße



Bild 5 – Diagonalsperre im Kreuzungsbereich Am Frölenberg/ Kollostraße



Bild 6 – Fußgängerbereich im Anschluß der Benzkystraße an die Hauptstraße

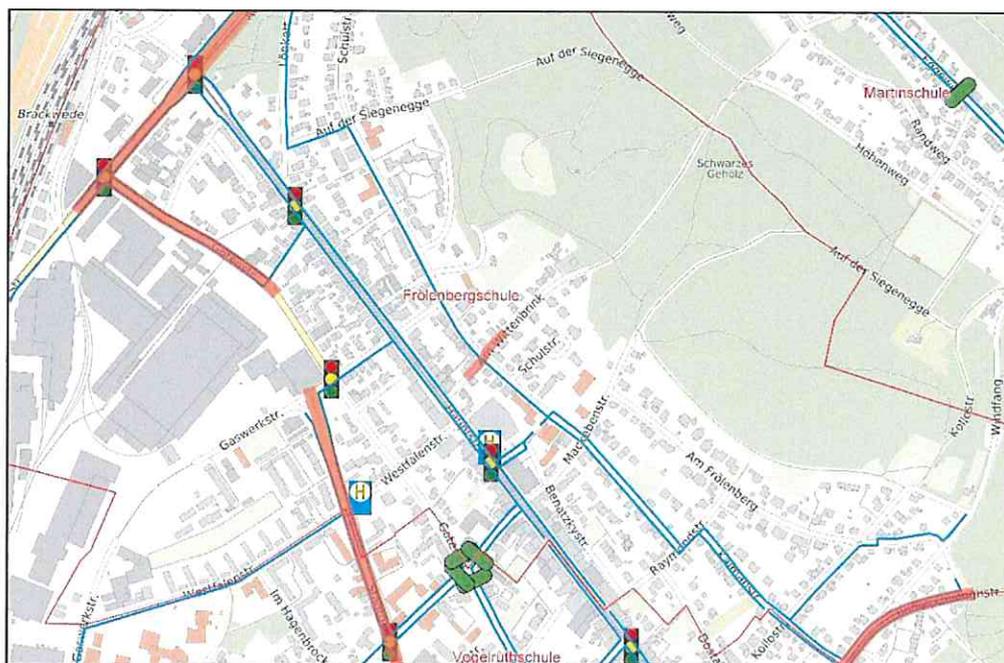


Abb. 2 – Auszug Schulwegplan Frölenbergsschule

In der Hauptstraße befindet sich auf der Nordseite in Höhe Benatzkystraße eine Elternhaltestelle (Fahrtrichtung Gütersloher Straße). Diese kann während der Bauphase voraussichtlich nicht genutzt werden. Es sollten zusammen mit der Frölenbergschule alternative Standorte für die bisherige Elternhaltestelle in der Hauptstraße erarbeitet werden, um die Kfz-Verkehrsbelastung durch Bring- und Holverkehre insbesondere am westlichen Ende der Benatzkystraße zu reduzieren.

Einige Straßen im Untersuchungsgebiet weisen Schäden an der straßenbaulichen Infrastruktur auf (Bild 7). Bei anstehenden Ausbaumaßnahmen bietet sich die Chance, eine zeitgemäße Straßenraumgestaltung mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen zu realisieren. Zudem kann auch durch Neuordnung des Querschnitts eine angemessene Gehwegbreite realisiert werden.



Bild 7 – Straßenbauliche und funktionale Defizite im Abschnitt der Schulstraße zwischen Am Wittenbrink und Im Hexenbrink

Die vorhandenen Einengungen und Sperrungen sowie die Bereiche, in denen Parken im Straßenraum stattfindet, sind im Übersichtsplan in Anlage 1 dargestellt.

2.2 Parken im Untersuchungsgebiet

Vom Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld wurde die Anzahl der verfügbaren Stellplätze in den Straßenräumen ermittelt. Im Untersuchungsgebiet stehen in den Straßenräumen insgesamt 348 Parkmöglichkeiten zur Verfügung, im erweiterten Untersuchungsgebiet zusätzlich 81. Die Zusammenstellung in Tabelle 1 gibt einen Überblick nach Straßen und Abschnitten.

Am 11.07.2019 wurde die Belegung der Parkplätze in den Zeiträumen von 05:00 – 06:30 Uhr, 12:00 – 13:30 Uhr und 16:00 – 17:00 Uhr ermittelt. Erwartungsgemäß liegt im unmittelbaren Umfeld der Hauptstraße eine höhere Auslastung vor als in entfernteren Bereichen. Hier einige Ergebnisse der festgestellten Auslastung während der Analysezeiten:

- Am Frölenberg zwischen Mackebenstraße und Kollostraße 57%, 57% und 53%.
- Am Wittenbrink zwischen Hauptstraße und Schulstraße 0%, 100% und 75%.
- Benatzkystraße zwischen Mackebenstraße und Raymondstraße 40%, 44% und 96%.

- Dostalstraße zwischen Raymondstraße und Bodelschwingstraße 43%, 37% und 17%.
- Im Hexenbrink zwischen Hauptstraße und Schulstraße 44%, 100% und 89%.
- Kalmannstraße zwischen Raymondstraße und Bodelschwingstraße 56%, 63% und 74%.
- Kirchweg zwischen Kollostraße und Bodelschwingstraße 75% (mittags) und 100% (nachmittags).
- Kollostraße zwischen Dostalstraße und Kalmannstr. 0%, 44% und 33%.
- Parkplatz nordwestlich Kollstraße 94% (mittags) und 77% (nachmittags).
- Mackebenstraße nordöstlich Schulstraße 21%, 43% und 64% (im Abschnitt zwischen Benatzkystraße und Schulstraße waren die Parkplätze baustellenbedingt nicht verfügbar)
- Raymondstraße zwischen Benatzkystraße und Schulstraße 0%, 33% und 50%.
- Schulstraße zwischen Mackebenstraße und Raymondstraße 60%, 85% und 60%.
- Schulstraße zwischen Am Wittenbrink und Mackebenstraße 46%, 108% und 92%.

Straße	Abschnitt zwischen ...	Parkplätze
Am Frölenberg	Mackebenstr. und Raymondstr.	29
	Raymondstr. und Kollostr.	24
	Kollostr. und Windfang	12
Am Wittenbrink	Hauptstr. und Schulstr.	8
	nordöstl. Schulstr.	24
Benatzkystraße	Mackebenstr. und Raymondstr.	25
Dostalstraße	Raymondstr. und Kollostr.	20
	Kollostr. und Bodelschwingstr.	10
Im Hexenbrink	Hauptstr. und Schulstr.	9
Kalmanstraße	Raymondstr. und Kollostr.	20
	Kollostr. und Bodelschwingstr.	7
Kirchweg	Kollostr. und Bodelschwingstr.	12
Kollostraße	Dostalstr. und Kalmannstr.	9
	Kalmannstr. und Am Frölenberg	18
	nordöstl. Am Frölenberg	9
	Parkplatz nordwestl. Kollostr.	32
Mackebenstraße	Benatzkystr. und Schulstr.	14
	nordöstl. Schulstr.	7
Raymondstraße	Benatzkystr. und Schulstr.	6
	Schulstr. und Am Frölenberg	10
Schulstraße	Am Wittenbrink und Mackebenstr.	13
	Mackebenstr. und Raymondstr.	20
Windfang	Am Frölenberg und Bodelschwingstr.	10
	Summe	348
Auf der Siegenegge	Lönkert und Schulstr.	10
	nördl. Schulstr.	23
Schulstraße	Auf der Siegenegge und Im Hexenbrink	40
	Im Hexenbrink und Am Wittenbrink	8
	Summe	81

Tabelle 1 – Verfügbare Parkplätze nach Straßen und Abschnitten

Die zur Hauptstraße gelegenen Bereiche sind mit einem Zonenhaltverbot und Parkscheibenregelung (max. 2 Stunden) gekennzeichnet (Bild 8).

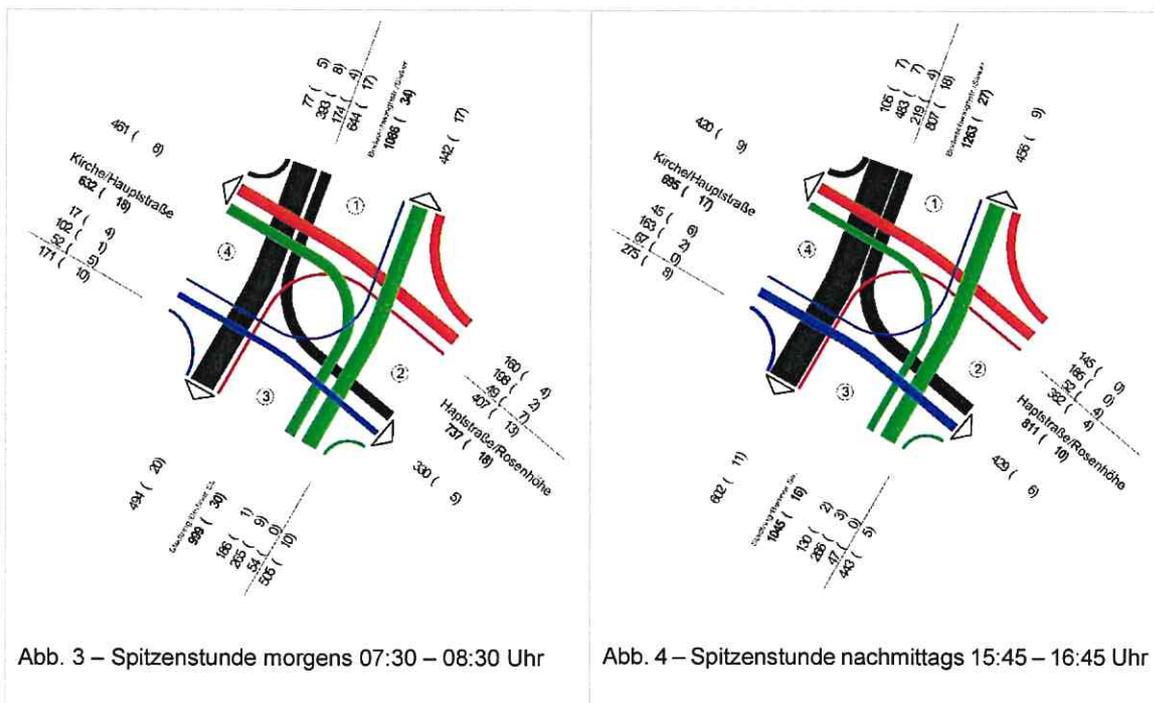


Bild 8 – Beginn der Zonenhaltverbotregelung vor der Dostalstraße in Richtung Hauptstraße

2.3 Verkehrsbelastungen

Zur Vorbereitung der Planungen für die Hauptstraße wurden am 29.09.2015 Verkehrszählungen durchgeführt. Auf die Ergebnisse wird nachstehend in dem für diese Untersuchung zweckmäßigen Umfang eingegangen.

Für den Knotenpunkt Hauptstraße/ Berliner Straße/ Bodelschwingstraße sind die Verkehrsfluss-Diagramme für die Spitzenstunden morgens und nachmittags in den Abbildungen 3 und 4 dargestellt.



Es wird deutlich, dass die Abbiegebeziehungen zwischen Hauptstraße und Bodelschwingstraße morgens und nachmittags gering sind. Damit wäre bei Öffnungen der Straßen zur Bodelschwingstraße auch keine übermäßige Verkehrsverlagerung auf die Straßen des Untersuchungsgebiets zu erwarten.

Bei der Zählung 2015 wurden auch die Querschnittsbelastungen für die Spitzenstunde in den nördlich an die Hauptstraße anschließenden Straßen ermittelt, diese sind in der nachstehenden Tabelle 2 dargestellt.

Straße	Kfz/h
Im Hexenbrink	79
Am Wittenbrink	79
Mackebenstraße	242
Kollostraße	145

Tabelle 2 – Querschnittsbelastungen in der Spitzenstunde nördl. Hauptstraße

3. Kategorisierung des Straßennetzes

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) beschreiben verschiedene Entwurfsituationen, bei denen unter Berücksichtigung der Randbedingungen aus verschiedenen Nutzungsansprüchen und in Abhängigkeit von Verkehrsfunktion und Verkehrsstärke geeignete Elementkombinationen empfohlen werden. Mit diesen Typischen Entwurfsituationen wird der überwiegende Teil der in der Praxis auftretenden Situationen abgedeckt.

Es wird daher eine Kategorisierung des Straßennetzes durch Zuordnung der Straßen im Untersuchungsgebiet und im Umgebungsnetz zu den empfohlenen Lösungen für Typische Entwurfsituationen vorgenommen (Karte Anlage 2).

Im Umgebungsnetz wird der Straßenzug Gütersloher Straße – Artur-Ladebeck-Straße als Verbindungsstraße gesehen (HS III/ IV - angebaute Hauptverkehrsstraße mit regionaler bzw. nähräumiger Verbindungsfunktion). Bodelschwingstraße, Berliner Straße und der Stadtring sind als örtliche Einfahrtstraße zu bewerten (HS IV/ III).

Die Hauptstraße ist zwischen Salierstraße und Berliner Straße als örtliche Geschäftsstraße einzustufen (ES IV – Erschließungsstraße), die Anschlüsse beidseitig als Sammelstraße (ES IV).

Alle Straßen innerhalb des Gebietes sind als Wohnstraßen oder Wohnwege zu sehen (ES V). Eine Differenzierung wird nicht vorgenommen. Für die Querschnitte der Wohnstraße werden in den RASSt u.a. Verkehrsstärken unter 400 Kfz/h und besondere Nutzungsansprüche durch Aufenthalt und Parken genannt. Typische Randbedingungen und Anforderungen sind u.a.

- Fahrbahnbreiten sollen Pkw/Pkw-Begegnungen ermöglichen.
- Gegebenenfalls sind Ausweichstellen für die Begegnung Pkw/ Müllfahrzeug anzuordnen.
- Radverkehrsanlagen sind nicht erforderlich.
- An die Gehwegbreiten bestehen keine besonderen Anforderungen.
- In aller Regel befinden sich Wohnstraßen in Tempo-30-Zonen.

Die empfohlenen Querschnitte für die Typische Entwurfssituation „Wohnstraße“ sind nachstehendem Auszug aus Bild 26 der RASt zu entnehmen (Abb. 5).

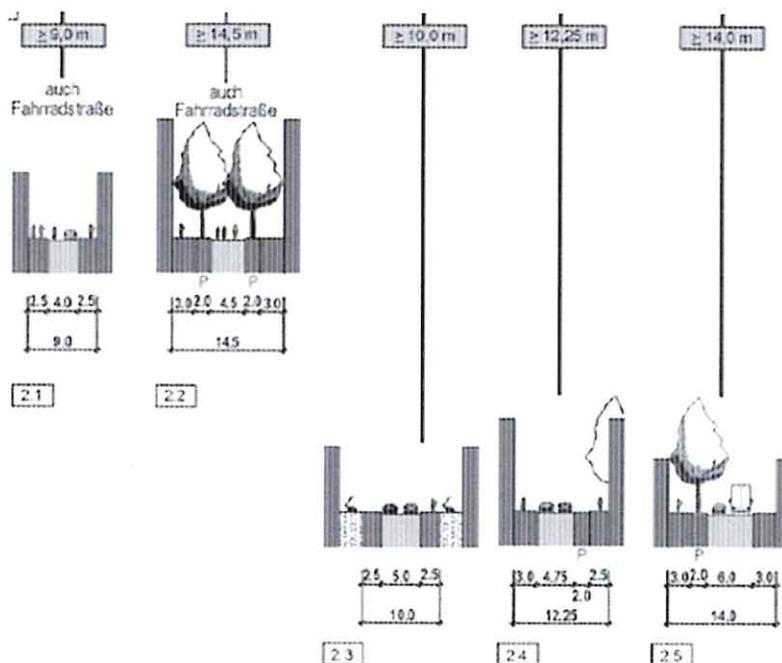


Abbildung 5 – Empfohlene Querschnitte für die Typische Entwurfssituation „Wohnstraße“

4. Maßnahmenvorschläge | Szenarien

Im Verlauf der Bearbeitung wurden verschiedene Szenarien für die Verkehrsabwicklung während der Bauzeit und das künftige Netz des Untersuchungsbereichs entwickelt. Diese sollen nachstehend in den wesentlichen Punkten dargestellt werden.

4.1 Verkehrsführung Bauzeit Hauptstraße

Während des Ausbaus soll die Hauptstraße laut Angabe des Amts für Verkehr in Fahrtrichtung Artur-Ladebeck-Straße befahrbar sein, die Gegenrichtung wird umgeleitet. Die Querungen Gaswerkstraße/ Im Hexenbrink und Germanenstraße/ Mackebenstraße sollen soweit möglich während der gesamten Bauzeit offengehalten werden. Dieses Szenario ist in Anlage 3 dargestellt.

4.2 Grundszenario

Das Grundszenario beinhaltet im ersten Schritt, die Diagonalsperre Kollostraße/ Am Frölenberg zu beseitigen. In einem zweiten Schritt soll eine Einfahrt in den Kirchweg von der Bodelschwingstraße ermöglicht werden und die Dostalstraße für eine Ausfahrt auf die Bodelschwingstraße geöffnet werden (Anlage 4). Auf der Bodelschwingstraße ist die Anlage eines Aufstellstreifens für 2 linksabbiegende Fahrzeuge möglich (s. Abbildung 6). Auch die Anlage eines zusätzlichen Fahrbahnteilers ist denkbar.

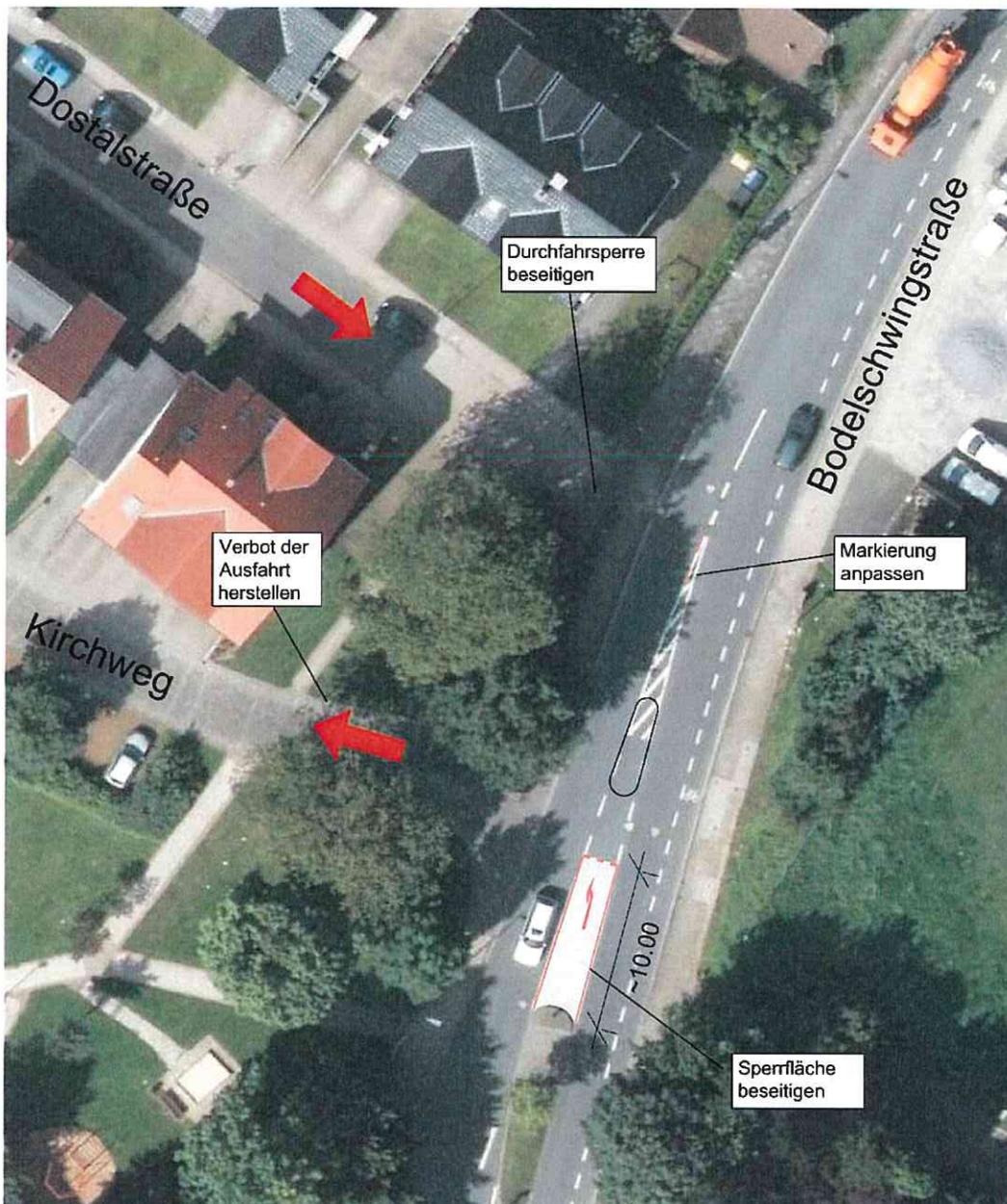


Abbildung 6 – Umgestaltung Bodelschwingstraße im Bereich der Einmündungen Kirchweg und Dostalstraße

Ziel der vorgenannten Maßnahmen ist es, die Erreichbarkeit des Quartiers während der Bauzeit zu verbessern und die Verkehre nahezu gleichmäßig auf die im Quartier liegenden Straßen zu verteilen. Dabei soll allerdings auf die Verkehrsstärke im Bereich der Frölenbergschule, also im Abschnitt der Schulstraße zwischen Am Wittenbrink und Mackebenstraße, aufgrund des Schutzbedürfnisses dieses Bereichs, besonders geachtet werden.

Auf Grundlage des Grundszenarios erfolgt die Erarbeitung von zwei Ergänzungsszenarien, um weitere Optimierungsmöglichkeiten der Verkehrsführung zu überprüfen. Diese sind alternierend zu sehen.

4.3 Ergänzungsszenario 1 – Ost-West-Trennung

Das Gebiet nördlich der Hauptstraße wird durch die Unterbrechung der Schulstraße westlich der Mackebenstraße in ein östliches und in ein westliches Teilgebiet unterteilt (Anlage 5).

Ziel dabei ist es, die Verkehrsbelastung in Höhe der Frölenbergschule durch die Unterbindung der Durchfahrt in Ost-West-Richtung im Zuge der Schulstraße deutlich zu reduzieren, um die Schulwegsicherheit zu verbessern.

Die Erschließung des westlichen Teilgebietes ist ebenso wie die Erreichbarkeit der Ganztagschule Am Lönkert weiterhin über die Straßen Lönkert, Auf der Siegenegge und Schulstraße gewährleistet. Die Anbindung der Stellplätze für Lehrkräfte der Frölenbergschule vor der Turnhalle auf der Südseite der Schulstraße sowie der Stellplätze der Kirchengemeinde nördlich der Schulstraße erfolgt aus/ in Richtung Westen.

Für die nördlich der Schulstraße / Kalmanstraße gelegenen Gebiete werden durch die geplanten Maßnahmen keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Zustand erwartet.

4.4 Ergänzungsszenario 2 – Nord-Süd-Trennung

Das Gebiet nördlich der Hauptstraße wird durch eine Diagonalsperre im Kreuzungsbereich Mackebenstraße/ Schulstraße und die Unterbrechungen von Raymondstraße und Kollostraße in ein südliches und in ein nördliches Teilgebiet unterteilt (Anlage 6).

Ziel dabei ist es, die rückwärtige Erschließung der Geschäfte in der Hauptstraße sicherzustellen, ohne die nördlichen Wohngebiete mit zusätzlichem Kfz-Verkehr zu belasten. Die Erreichbarkeit des nördlichen Teilgebietes erfolgt dann über die Anbindung der Straße Am Frölenberg an die Bodelschwingstraße.

Die Erschließung des Gebietes westlich der Mackebenstraße ist weiterhin über die Straßen Lönkert, Auf der Siegenegge, Im Hexenbrink und Schulstraße gewährleistet.

5. Wirkungsabschätzung

Die Abschätzung der Verkehrsverlagerungen durch Netzveränderungen wurde mit dem aktuellen Verkehrsmodell der Stadt Bielefeld für die einzelnen Szenarien vorgenommen. Dabei wurden die Auswirkungen sowohl für den Baustellenzustand als auch für die Situation nach Abschluss der Baumaßnahmen in der Hauptstraße bewertet.

Bei den Daten der Querschnittsbelastung im Verkehrsmodell ist zu beachten, dass es sich hier um den durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV) handelt. Der Anteil der Spitzenstundenbelastung beträgt nach Erfahrungswerten in der Stadt Bielefeld zwischen 8 bis maximal 10% dieser Werte.

Grundlage eines Vergleichs mit der künftigen Entwicklung ist die Verkehrsanalyse 2018 (**A 2018**). Für den Baustellenzustand wurden verschiedene Stufen der Netzveränderung untersucht:

- Das Baustellenszenario ohne weitere Veränderungen im Netz nördlich der Hauptstraße (**BauSt**)
- Zusätzlich der Entfall der Diagonalsperre Am Frölenberg/ Kollostraße (**BauSt +1**).
- Zusätzlich die Änderungen im den Einmündungen Kirchweg und Dostalstraße auf die Bodelschwinghstraße (**BauSt +2**).

In der Tabelle 3 ist die Belastung bei den dargestellten Szenarien für einzelne Straßenabschnitte dargestellt.

Straße	Abschnitt	A 2018	BauSt	BauSt +1	BauSt +2
Hauptstr.	Am Wittenbrink - Westfalenstr.	2863	1623	1579	1534
Im Hexenbrink	Hauptstr. - Schulstr.	252	613	629	626
Am Wittenbrink	Hauptstr. - Schulstr.	884	327	305	342
Mackebenstr.	Hauptstr. - Benatzkystr.	1209	1474	1291	1109
Mackebenstr.	Benatzkystr. - Schulstr.	791	857	880	513
Schulstr.	nordwestl. Mackebenstr.	454	845	819	794
Benatzkystr.	Mackebenstr. - Raymondstr.	417	617	412	597
Dostalstr.	Raymondstr. - Kollostr.	652	1115	522	1028
Kollostr.	Hauptstr. - Kirchweg	2530	1332	1110	844
Kollostr.	Dostalstr. - Am Frölenberg	318	295	774	562
Am Frölenberg	Raymondstr. - Kollostr.	62	83	886	551
Am Frölenberg	Kollostr. - Windfang	420	422	1673	1144
Dostalstr.	Kollostr. - Bodelschwinghstr.	891	891	891	1707
Kirchweg	Kollostr. - Bodelschwinghstr.	828	1302	885	808
Bodelschwinghstr.	Hauptstr. - Kirchweg	11154	12066	11604	11829
Hauptstr.	Kollostr. - Bodelschwinghstr.	3474	2092	1610	1149

Tabelle 3 – Vergleich der DTV-Querschnittsbelastungen der Analyse 2018 mit verschiedenen Baustellenszenarien

Für den Zustand nach Abschluss der Baumaßnahme Hauptstraße wurden die Auswirkungen ebenfalls für das Grundszenario (**Grund-SZ**), das Ergänzungsszenario 1 (**ErgSZ 1**) und das Ergänzungsszenario 2 (**ErgSZ 2**) berechnet. Die Ergebnisse sind in Tabelle 4 dargestellt.

Straße	Abschnitt	A 2018	Grund-SZ	ErgSZ 1	ErgSZ 2
Hauptstr.	Am Wittenbrink - Westfalenstr.	2863	3148	3224	3219
Im Hexenbrink	Hauptstr. - Schulstr.	252	217	262	234
Am Wittenbrink	Hauptstr. - Schulstr.	884	881	1013	869
Mackebenstr.	Hauptstr. - Benatzkystr.	1209	964	962	1027
Mackebenstr.	Benatzkystr. - Schulstr.	791	601	594	721
Schulstr.	nordwestl. Mackebenstr.	454	509	178	342
Benatzkystr.	Mackebenstr. - Raymondstr.	417	363	368	437
Dostalstr.	Raymondstr. - Kollostr.	652	502	478	591
Kollostr.	Hauptstr. - Kirchweg	2530	1638	1823	1625
Kollostr.	Dostalstr. - Am Frölenberg	318	429	436	
Am Frölenberg	Raymondstr. - Kollostr.	62	486	256	153
Am Frölenberg	Kollostr. - Windfang	420	939	717	949
Dostalstr.	Kollostr. - Bodelschwinghstr.	891	1382	1440	1401
Kirchweg	Kollostr. - Bodelschwinghstr.	828	774	874	978
Bodelschwinghstr.	Hauptstr. - Kirchweg	11154	11327	11337	11463
Hauptstr.	Kollostr. - Bodelschwinghstr.	3474	2221	2197	2085

Tabelle 4 – Vergleich der DTV-Querschnittsbelastungen der Analyse 2018 mit verschiedenen Szenarien nach Abschluß der Bauarbeiten in der Hauptstraße

6. Zusammenfassende Bewertung | Empfehlung

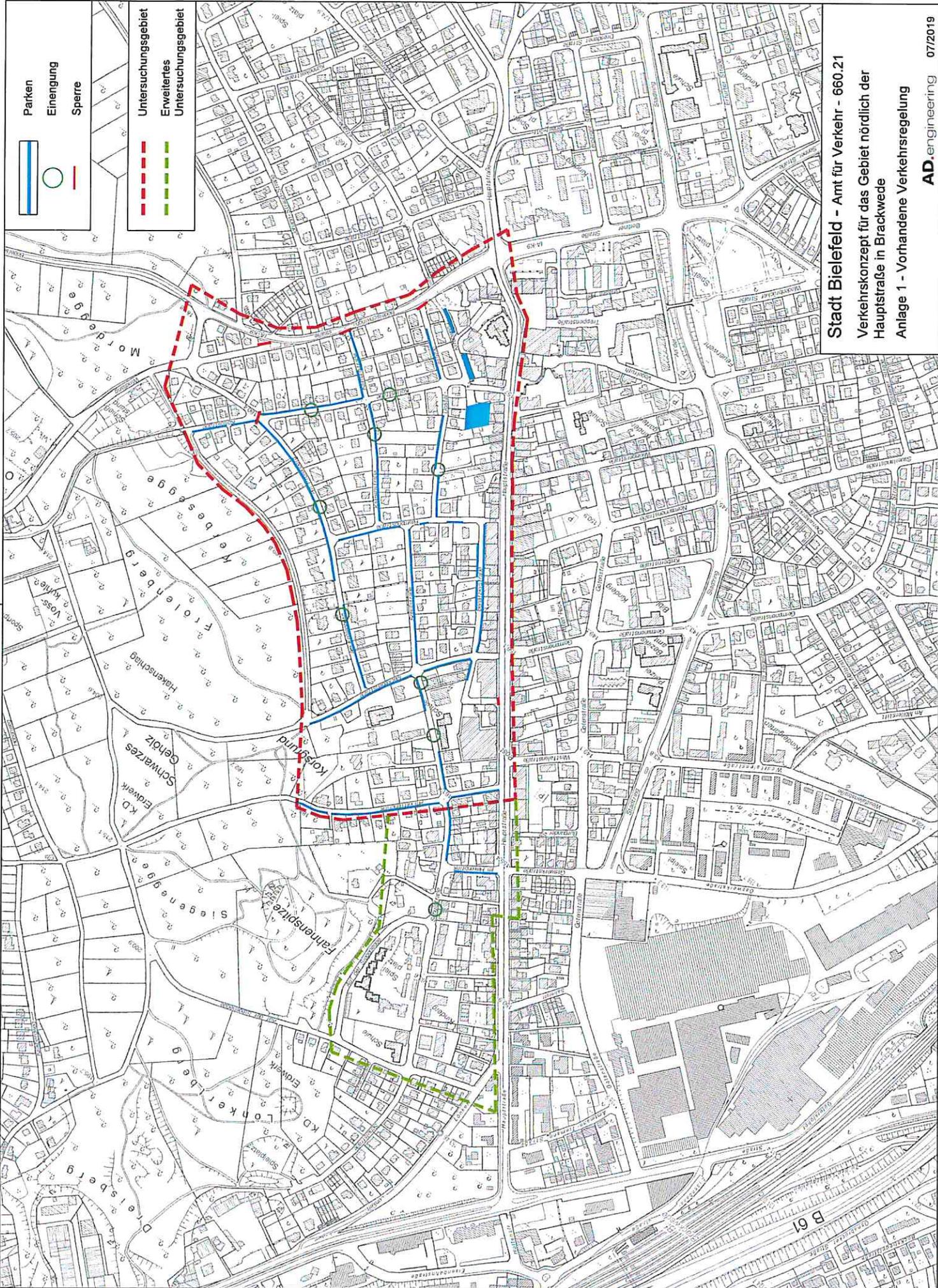
Bei einer Bewertung der Szenarien zeigt sich, dass in den Baustellenzenarien erwartungsgemäß eine Zunahme der Verkehrsstärken auf einzelnen Straßen des Untersuchungsereichs gegenüber der Analyse 2018 zu verzeichnen ist. Dabei ist allerdings zu sehen, dass alle Straßen im Quartier deutlich unter der Obergrenze für Wohnstraßen nach den RASSt (400 Kfz/h) liegen. Der Höchstwert liegt hier bei Öffnung der Dostalstraße auf dieser mit max. 171 Kfz/h. Mit diesem Wert liegt man etwa an der Obergrenze für Ausweisungen verkehrsberuhigter Bereiche. Gemessen an der besonderen, zeitlich begrenzten Situation gibt es also keine Gründe, die gegen das weitestgehende Szenario (**BauSt +2**) sprechen. Dies gilt auch für die Schulstraße. Bei gleichzeitiger Geschwindigkeitsdämpfung (auch durch zusätzliche bauliche Ergänzungen) sind Querschnittsbelastungen von 85 Kfz/h vertretbar.

Bei den Planungsszenarien ist bereits im Grundszenario eine bessere Verteilung der Verkehre im Quartier gegenüber dem Baustellenzenario zu erkennen. Auf der Dostalstraße steigt bedingt durch die Öffnung zur Bodelschwinghstraße die Verkehrsstärke an (maximal 144 Kfz/h), was gegenüber dem Baustellenzenario aber bereits eine Reduzierung darstellt.

Der Blick auf die Verkehrsstärke der Schulstraße im Bereich der Frölenbergschule zeigt, dass das Ergänzungsszenario 1 hier die vorteilhafteste Lösung darstellt.

Insgesamt zeigt sich, dass der Straßenzug Bodelschwinghstraße – Berliner Straße bereits in der Analyse die Straße mit der stärkeren Verkehrsbelastung ist. Diese Entwicklung und die erkennbare weitere Entlastung der Hauptstraße werden sich durch den Ausbau des Straßenzugs Gotenstraße – Stadtring noch verstärken.

Vor diesem Hintergrund kann auch eine Öffnung der Benatzkystraße zur Hauptstraße nicht empfohlen werden, da der Schulwegsicherungsaspekt deutlich Vorrang haben sollte.

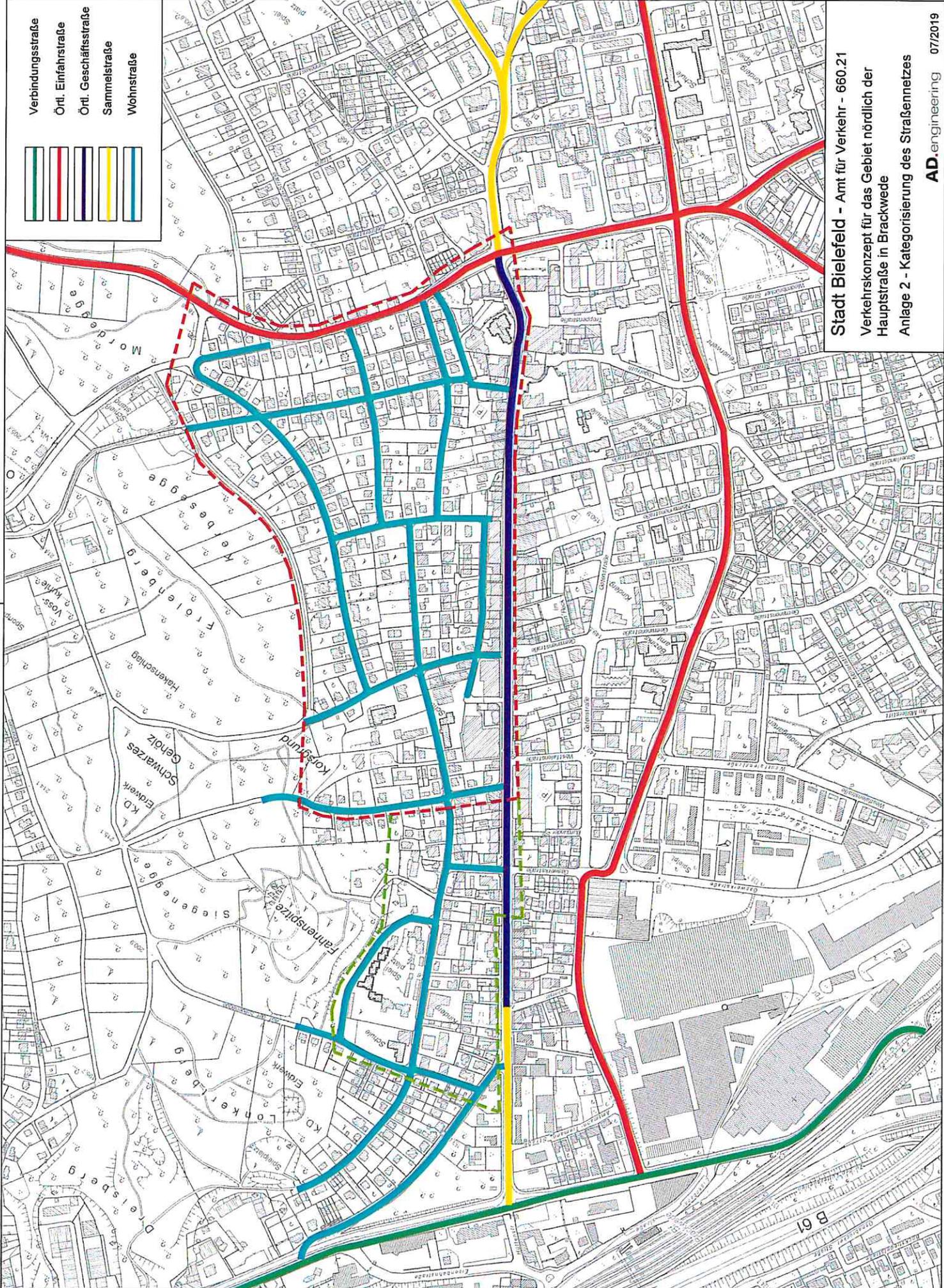
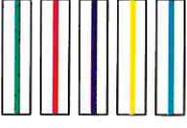


Parken
 Einengung
 Sperre

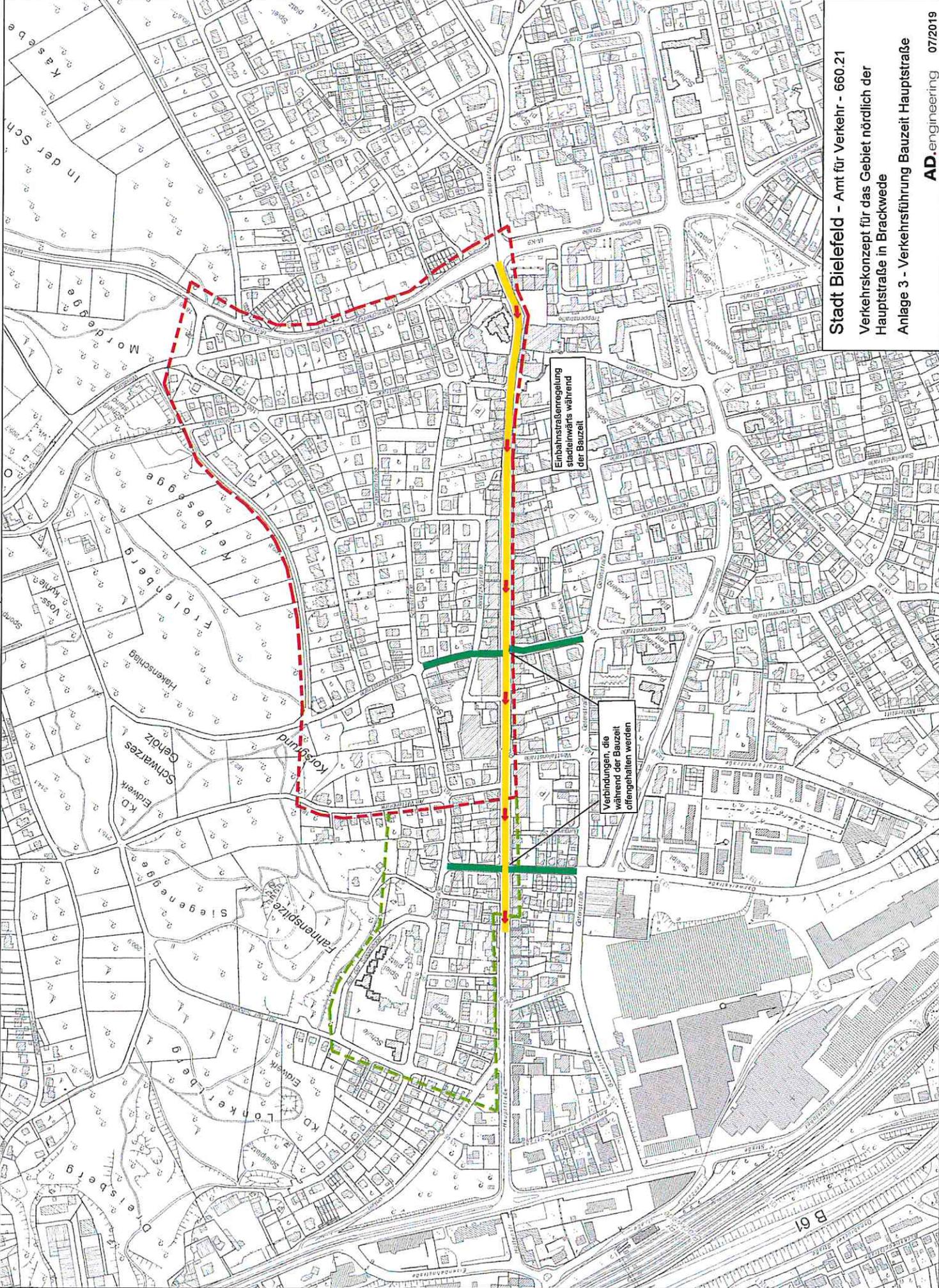
Untersuchungsgebiet
 Erweitertes Untersuchungsgebiet

Stadt Bielefeld - Amt für Verkehr - 660.21
 Verkehrskonzept für das Gebiet nördlich der
 Hauptstraße in Brackwede
 Anlage 1 - Vorhandene Verkehrsregelung

- Verbindungsstraße
- Örtl. Einfahrstraße
- Örtl. Geschäftsstraße
- Sammelstraße
- Wohnstraße



Stadt Bielefeld - Amt für Verkehr - 660.21
 Verkehrskonzept für das Gebiet nördlich der
 Hauptstraße in Brackwede
 Anlage 2 - Kategorisierung des Straßennetzes



Stadt Bielefeld - Amt für Verkehr - 660.21
 Verkehrskonzept für das Gebiet nördlich der
 Hauptstraße in Brackwede
 Anlage 3 - Verkehrsführung Bauzeit Hauptstraße

