SHP Ingenieure



Bielefeld

Verkehrskonzept 5. Kanton
Entwurfsfassung

Bielefeld
Verkehrskonzept 5. Kanton

– Bericht zum Projekt Nr. 21057 –

Auftraggeber:
Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
Abt. Mobilitätsplanung
August-Bebel-Str. 92
33602 Bielefeld

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:
Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:
Sebastian Groß M.Sc.

Hannover, August 2022

ENTWURF

Inhalt

		Seite
1	**Problemstellung und Zielsetzung**	**1**
2	**Beteiligungen**	**3**
3	**Bestandsanalyse**	**5**
3.1	Nutzungen	5
3.2	Nahmobilität	6
3.3	ÖPNV	7
3.4	Kfz-Verkehr (fließend)	10
3.4.1	Verkehrsstärken	10
3.4.2	Geschwindigkeiten	12
3.4.3	Durchgangsverkehre	13
3.5	Kfz-Verkehr (ruhend)	16
3.5.1	Parkraumangebot	16
3.5.2	Parkraumauslastung	18
3.6	Unfallanalyse	28
3.7	Defizite und Mängel	33
3.8	Qualitäten	38
4	**Zielbild**	**40**
5	**Maßnahmenkonzept**	**42**
5.1	Fußverkehr	42
5.2	Radverkehr	49
5.3	ÖPNV & Multimodalität	54
5.4	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	58
5.4.1	Basismaßnahmen	58
5.4.2	Maßnahmen zur erweiterten Verkehrsberuhigung	63
5.4.3	Bewertung Option Bewohnerparken	64

ENTWURF

1 Problemstellung und Zielsetzung

Die Stadt Bielefeld ist ein lebendiges Kultur- und Wirtschaftszentrum mit rund 340.000 Einwohnern. Im Nordosten des Bezirks Mitte liegt das Quartier „5. Kanton“ mit gut 10.000 Einwohnern. Er wird begrenzt durch die Eckendorfer Straße im Norden, die Ziegelstraße im Osten, die Heeper Straße im Süden sowie die Straße Am Stadtholz bzw. die Bahntrasse im Westen. Das Quartier ist von Wohnnutzung geprägt, wobei verschiedene Strukturen vorkommen, neben wenigen Einfamilienhäusern Mehrfamilienhäuser und Blockbebauung. Im Norden und Westen sowie am Stadtholz dominieren bereichsweise gewerbliche Strukturen. Im Untersuchungsgebiet befinden sich Grundschule und Kindertagesstätten.

Das Quartier hat mit den typischen innenstadtnah anzutreffenden Problemen zu tun. Dazu gehören den Durchgangsverkehr fördernde Schleich- und Umfahrungsverkehre, was bei den Bürgern den Wunsch nach Geschwindigkeitsbeschränkungen und Lkw-Fahrverboten aufkommen lässt. Zudem wird ein überhöhter Parkdruck wahrgenommen, Bewohnerparkregelungen gibt es bisher nicht. Da nur der Norden des Quartiers über eine Stadtbahnanbindung verfügt, liegt die Hauptlast im Nahverkehr auf einigen Buslinien. Ziel des Verkehrskonzepts ist die Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbunds, um die beschriebenen, negativen Auswirkungen zu reduzieren, Spiel- und Schulwege sollen sicherer werden. Ansatzpunkte sind neben der Attraktivitätssteigerung für die Nahmobilität auch Anpassungen im MIV und im ruhenden Verkehr. Beispiele aus anderen Kommunen zeigen, dass mit angepassten Wegeführungen im Netz auch temporäre Beschränkungen oder Durchfahrtsbeschränkungen verbunden sein können. Dabei soll die gute Erreichbarkeit aus der Sicht der Quartiersbewohner erhalten bleiben.

Folgendes methodische Vorgehen ist Grundlage der Bearbeitung:

- In Schritt 1 erfolgt eine Bestandsanalyse, um die aktuelle Situation mit dem vorhandenen Leidensdruck aber auch die vorhandenen Vorzüge des Quartiers zu dokumentieren. Ergänzend erfolgt hier eine Analyse der verschiedenen Bereiche und eine Einordnung von möglichen quartiersspezifischen Handlungsbedarfen. Die Bestandsanalyse schließt mit der Diskussion möglicher Optionen und einem zusammenfassenden Zielbild ab.
- In Schritt 2 werden die sich ergebenden Perspektiven für den fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehr herausgearbeitet. In einem iterativen Ansatz mit Schritt 3 werden Wirkungen und Rückkopplungen durchgeführt, ausgerichtet an der vereinbarten Zielstrategie.
- In Schritt 3 werden die sich ergebenden Perspektiven für die Förderung der Nahmobilität herausgearbeitet. In einem iterativen Ansatz mit Schritt 2 werden Wirkungen und Rückkopplungen durchgeführt, wiederum ausgerichtet an der vereinbarten Zielstrategie.

Das gesamte Verfahren wurde durch eine Bürgerbeteiligung begleitet. Dabei wurden Planungs- bzw. Quartiersspaziergänge durchgeführt, die den

einzelnen Arbeitsschritten zugeordnet wurden. Die BürgerInnen sollten in den einzelnen Planungsphasen mitgenommen und eingeladen werden, ihre Meinungen und Erkenntnisse miteinzubringen. Ziel ist, dass bereits mit der Fertigstellung des Gutachtens eine erste Phase der Konsensfindung abgeschlossen ist.

ENTWURF

2 Beteiligungen

Das Projekt hat sich durch eine breite Beteiligung der BürgerInnen im Quartier „5. Kanton“ ausgezeichnet. Ziel ist es gewesen, dass Hinweise zu Mängeln im Quartier, Aspekte des Zielkonzeptes sowie konkrete Vorschläge miteingebracht werden konnten. Bereits in der Projektstartphase wurde ein Austausch mit der Bürgerinitiative „Gemeinsam Leben im 5. Kanton“ initiiert, die sich bei den beiden Beteiligungsveranstaltungen entsprechend eingebracht hat.

Folgende Quartiersrundgänge (vgl. Abb. 1) wurden durchgeführt:

- 1. Quartiersrundgang am 06.11.21
  thematische Schwerpunkte: Bestands- und Mängelanalyse, Inhalte Zielbild
- 2. Quartiersrundgang am 07.05.21
  thematische Schwerpunkte: Vorstellung Maßnahmenkonzept, Austausch und Diskurs zur Versbesserung von Mobilitätsangeboten und Erhöhung der Verkehrssicherheit



Abb. 1 Einladungsplakate für die Quartiersrundgänge

An den Quartiersrundgängen nahmen jeweils 15-25 Personen aus dem Quartier teil. Nach jeweils ausgiebigen Rundgängen durch das Quartier (Beispielroute 2. Quartiersrundgang, vgl. Abb. 2) und dem direkten Austausch zwischen Gutachter, AnwohnerInnen und der Auftrageberin, mündeten die Rundgänge im AWO-Aktivitätenzentrum. Hier gab es für die

Beteiligten noch die Gelegenheit, die gewonnenen Erkenntnisse zu diskutieren und wesentliche Anmerkungen und Hinweise mit Hilfe von Karten zu dokumentieren.

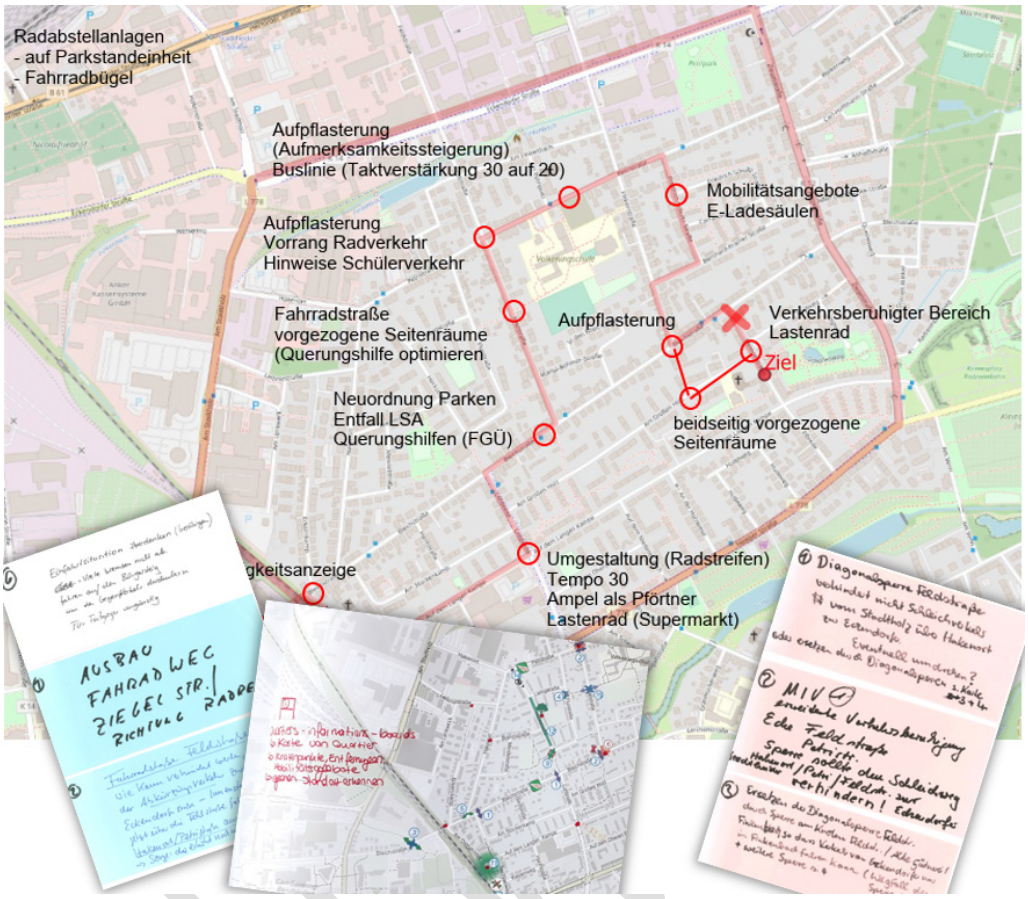


Abb. 2 Route des 2. Quartiersrundgangs mit anschließendem Workshop

Die im Rahmen der Beteiligung gesammelten Hinweise, Erkenntnisse und Informationen wurden vom Gutachter festgehalten, dokumentiert und in den jeweiligen Arbeitsphasen mitberücksichtigt.

Im Rahmen der gegründeten Projektgruppe „Verkehrskonzept 5. Kanton“ (mit politischen Vertretern der Bezirksvertretung Mitte) wurden im Nachgang der Beteiligungsformate die Inhalte noch einmal vorgestellt, gemeinsam diskutiert und ergänzt.

3 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse verfolgt das Ziel, den Ist-Zustand der verkehrlichen Belange darzustellen. Aufgedeckte Mängel, Defizite und Problemlagen werden dargestellt und bilden im Weiteren die Grundlage zur Entwicklung von Maßnahmen. In der Bestandsanalyse sind auch die Erkenntnisse aus den beiden durchgeführten Beteiligungsformaten (1. Und 2. Quartiersrundgang) eingeflossen.

3.1 Nutzungen

Das Quartier „5. Kanton“ ist primär durch Wohnnutzungen geprägt. Teils durch Einfamilienhäuser, teils durch Mehrfamilienhäuser. Die Struktur der BewohnerInnen ist insgesamt als heterogen zu beschreiben. Im Norden des Quartiers, entlang der Eckendorfer Straße und im Westen entlang der Straße Am Stadtholz sind gewerbliche Nutzungen verortet. Im letzteren Bereich wurde durch die Entwicklung des „Lenkwerks“ eine moderne Gewerbeeinheit (z.B. mit Co-Working-Bereichen) errichtet und ist somit auch das Zielgebiet vieler ArbeitnehmerInnen.

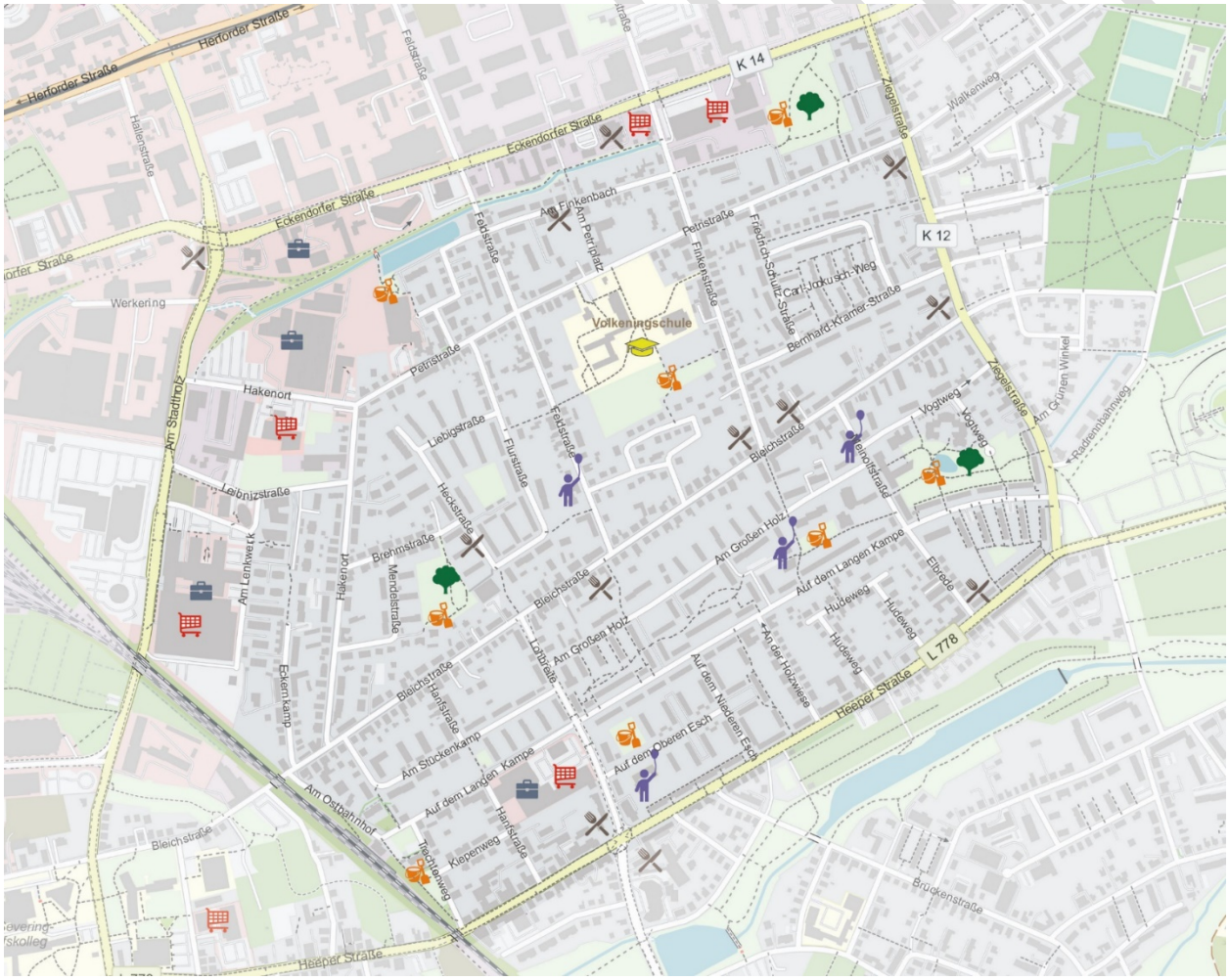


Abb. 3 Vorhandene Nutzungen im Quartier

In zentraler Lage des Quartiers befindet sich die Völkeningschule (vgl. Abb. 3). In Summe sind insgesamt 4 Betreuungseinrichtungen (KiTas) – insbesondere im südlichen Quartiersteil – verortet. Dies führt dazu, dass hier viele junge und unerfahrene VerkehrsteilnehmerInnen (bzw. SchülerInnen) unter anderem auch aus umliegenden Quartieren unterwegs sind. Darüber hinaus sind dezentral im Quartier viele Spielplätze und Grünflächen zum Aufenthalt verortet. Nahversorgungsmöglichkeiten sind insbesondere in den gewerblichen Bereichen zu finden, Ecke Lohbreite / Auf dem Langen Kampe ist ein für das Quartier wichtiger Supermarkt verortet. Vereinzelt sind gastronomische Angebote vorhanden.

3.2 Nahmobilität

Das Quartier zeichnet sich bereits heute durch eine hohe Durchlässigkeit insbesondere für die Verkehrsträger der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) aus (vgl. Abb. 4).

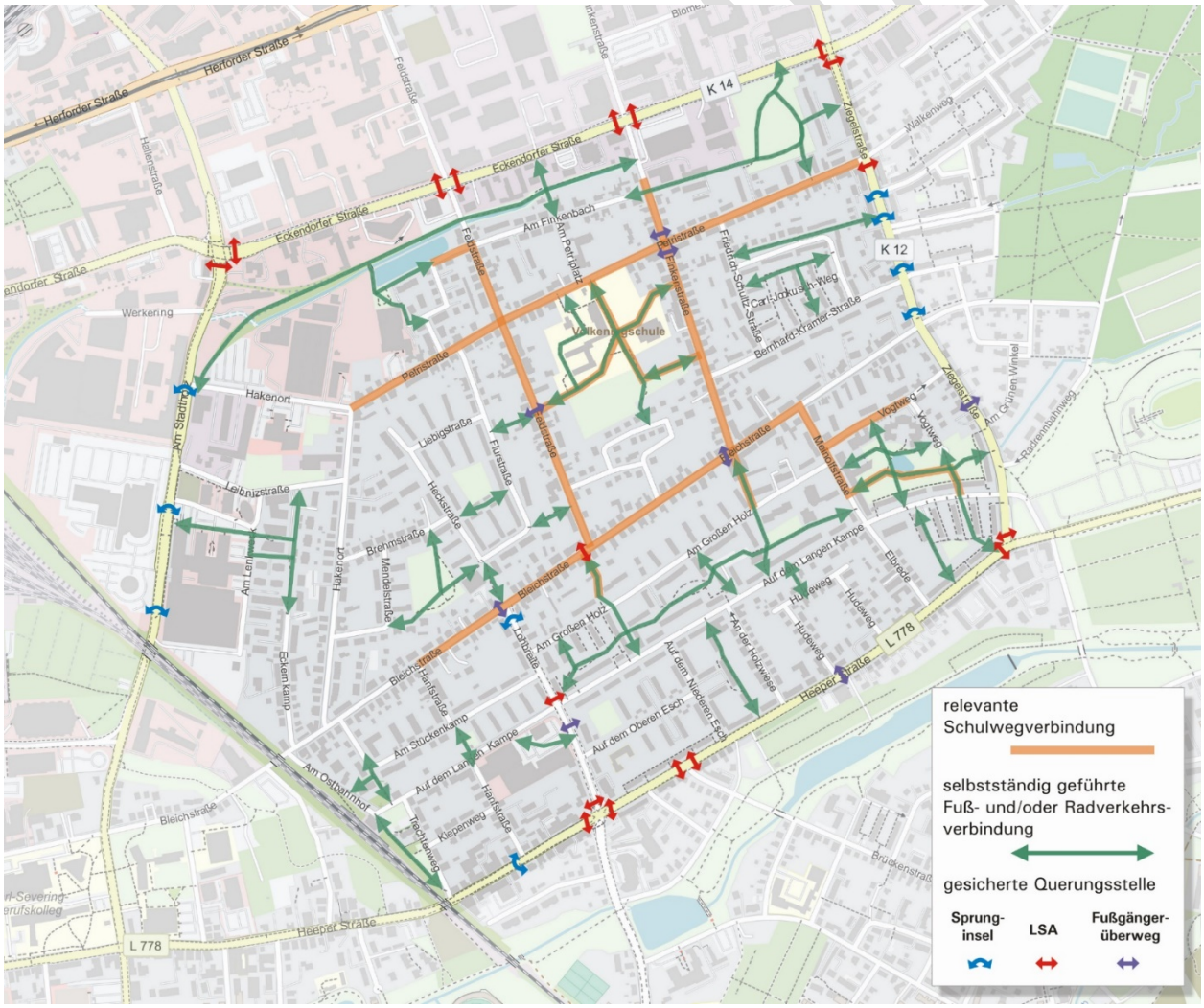


Abb. 4 Bestandsanalyse Nahmobilität

Teilweise sind parallele Verbindungen (zumeist selbstständig geführte Gehwege bzw. kombinierte Geh- und Radwege) mit hoher Aufenthaltsqua-

lität vorhanden (z.B. Fußweg am Finkenbach entlang der alten Gleistrasse). Teilweise werden durch direkte Wegeverbindungen kürzere Gehzeiten innerhalb des Quartiers ermöglicht (z.B. Verbindung zwischen Bleichstraße und Heckstraße). Dennoch bestehen hier Potentiale, noch weitere direkte Verbindungen zur Stärkung der Nahmobilität im Quartier herzustellen. Entlang der Wohn- und Erschließungsstraßen sind nahezu durchweg straßenbegleitende Fußwege im Seitenraum vorhanden. Defizitär ist, dass die Fußwege, die in der Regel zumeist über ein ausreichendes Maß verfügen, durch das verkehrsrechtlich angeordnete „aufgesetzte Parken", in vielen Bereichen noch einmal deutlich eingeengt werden, was die Sicherheit und Aufenthaltsqualität noch einmal wesentlich einschränkt.

Der Radverkehr wird flächendeckend, mit Ausnahme der Straße Lohbreite, auf der Fahrbahn geführt. In „Tempo-30-Zonen" ist diese Führungsform auch so vorgesehen. Lediglich auf der Bleichstraße kommt es gerade durch die unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus zu Nutzungskonflikten zwischen dem Rad- und Autoverkehr.

Durch Lichtsignalanlagen gesicherte Querungsstellen sind insbesondere entlang der beiden Hauptverkehrsstraßen Heeper Straße (im Süden) und Eckendorfer Straße (im Westen) zu finden. Im Quartier selbst gibt es zwei solcher Querungshilfen. Die vorhandene (mit einer Lichtsignalanlage gesicherte) Querungsstelle am Knotenpunkt Bleichstraße / Feldstraße stellt im Sinne der Durchgängigkeit und der Abfolge an gleichen Querungshilfen entlang der Bleichstraße tendenziell einen Mangel dar. Rund um die Völkeningschule sind vermehrt Fußgängerüberwege vorhanden, wo der/die FußgängerIn der Vortritt gewährt werden muss. Dies ist insbesondere der Schulwegsicherheit zuträglich, denn gerade im zentralen Bereich des Quartiers bündeln sich viele relevante Schulverbindungen[1], die insbesondere in östliche Richtung fortgeführt werden. Sprunginseln, werden besonders in der Ziegelstraße und Am Stadtholz eingesetzt und verfügen über eine verhältnismäßig dichte Abfolge, was die Erreichbarkeit des Quartiers tendenziell verbessert. Innerhalb des Quartiers ist nur eine Sprunginsel (über die Straße Lohbreite am Knotenpunkt mit der Bleichstraße) vorhanden.

Im Quartier sind auch Sharing-Angebote im Nahmobilitätsbereich zu finden. Der Anbieter *mein Siggi* stellt ein relevantes Bike-Sharing-Angebot (auch im 5. Kanton) zur Verfügung. Dabei können die Räder in einzelnen Straßenraumbereichen abgestellt werden. Zusätzlich sind mehrere Anbieter von E-Scootern präsent. Diese sind flächendeckend im öffentlichen Straßenraum verfügbar und können auch überall abgestellt werden, wodurch gerade eng dimensionierte Seitenräume häufig versperrt werden.

3.3 ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot im „5. Kanton" zeichnet sich grundsätzlich durch eine gute Angebotsqualität aus. Mindestens drei Buslinien durchqueren das

[1] Stadtkinder GmbH 2021: Kinder- und Jugendbeteiligung im Vorlauf zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes für den 5. Kanton

Quartier, und weitere vier Linien tangieren dieses. Durch die vielen verschiedenen Busverbindungen können also recht unmittelbar verschiedene Stadtgebiete erreicht werden. In Abb. 5 sind die Bushaltepunkt mit Einzugsradien von je 300 m dargestellt. Hier ist ersichtlich, dass vor dem Hintergrund dieses Kriteriums, eine vollständige qualitative Abdeckung durch den ÖPNV gegeben ist. Bereiche, wo sich Einzugsradien (ggf. sogar von verschieden Linien) überlappen, weisen noch einmal eine erhöhte Verbindungsqualität auf.

Durch den Regionalbahnhof „Bielefeld Ost“ an der Süd-West-Grenze des Quartiers, ist auch eine direkte Verbindung an den Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) gegeben. Hier verkehrt die Regionalbahn RB73 („Der Lipperländer“). Dieser verbindet Bielefeld (Startpunkt Hbf) mit der Stadt Lemgo, unter anderen über Oerlinghausen und Lage. Allerdings zeigt sich auch, dass durch die Randlage nur ein Teil der AnwohnerInnen im Quartier durch dieses Angebot unmittelbar profitieren kann. Allerdings ist der Bahnhof von überall aus dem Quartier innerhalb von 5 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar.

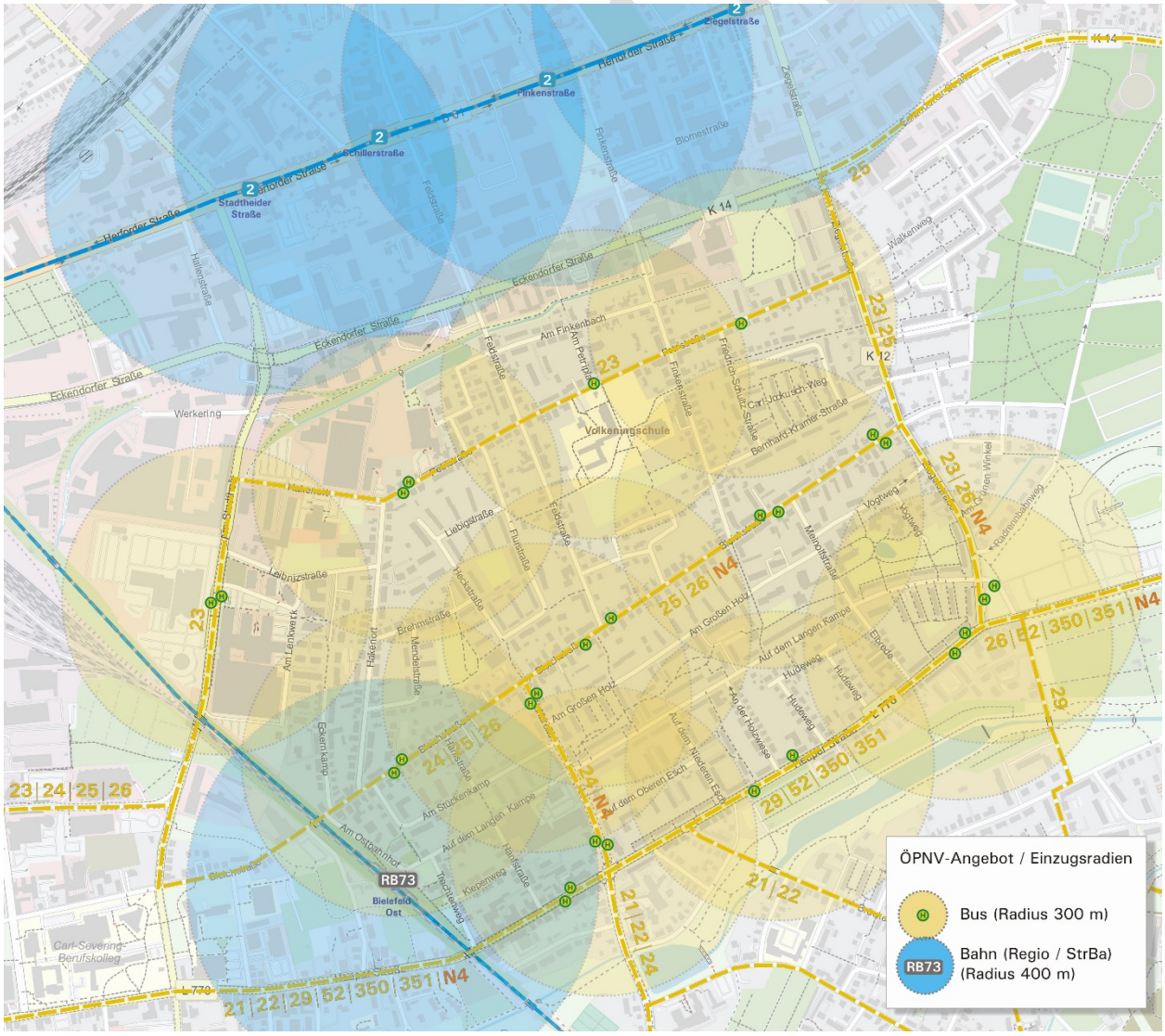


Abb. 5 ÖPNV-Angebot im „5. Kanton“

Vom Angebot der Stadtbahnlinie 2, die entlang der Herforder Straße weiter nördlich verkehrt, können (fußläufig) tendenziell nur die AnwohnerInnen aus dem nördlichen Beriech profitieren; die Einzugsradien von 400 m tangieren lediglich die Quartiersgrenze.

Die Qualität des ÖPNVs, die sich zunächst durch das Angebot verschiedener Linien zeigt, wird noch einmal besonders durch die vorhandene Taktdichte determiniert. Abb. 6 zeigt die vorhandene Taktdichte wochentags und sonntags (am Wochenende) in den verschiedenen Abschnitten. Hier zeigen sich unterschiedliche Qualitäten. Während die Haltepunkte in den westlichen Abschnitten der Straßen Bleichstraße und Heeper Straße unter der Woche zur Hauptverkehrszeit im 5- bis 7-Minuten-Takt und am Wochenende im 10- bis 12-Minuten-Takt bedient werden, ist die Angebotsqualität auf der Petristraße wesentlich geringer. Hier werden die Haltepunkte (durch nur eine Linie [23]) zur Hauptverkehrszeit wochentags alle 30 Minuten bedient, am Wochenende nur stündlich.



Abb. 6 Taktdichte zur Hauptverkehrszeit in Abhängigkeit der Wochentage

In Summe zeigt sich also ein vielfältiges ÖPNV-Angebot im 5. Kanton, dass zunächst aus Sicht der Einzugsbereiche die gesamte Quartiersfläche

abdeckt. Bei Auswertung der Taktfrequenz sind allerdings größere Qualitätsunterschiede festzustellen. Gerade der nördliche Bereich des Quartiers kann hier nur eingeschränkt profitieren.

3.4 Kfz-Verkehr (fließend)

3.4.1 Verkehrsstärken

Im Kraftfahrzeugverkehr bilden insbesondere die Verkehrsstärken auf den einzelnen Verbindungen einen wesentlichen Indikator ab. Abb. 7 zeigt die verschiedenen Verkehrsstärken Bereiche in ihren unterschiedlichen Quantitäten. Mit bis zu 32.000 Kfz (in 24h) ist auf der Eckendorfer Straße (K4), die in diesem Bereich über eher wenig sensible Nutzungen verfügt, das Belastungsniveau am höchsten. In den anderen quartiersumgebenden Hauptverkehrs- bzw. Sammelstraßen sind Belastungen im Bereich zwischen 8.000 und 12.000 Kfz/24h vorzufinden. Diese Werte wurden dem Bielefelder Verkehrsmodell (Analysefall 2019) entnommen. Die dort vorhandenen Werte für die inneren Quartiersstraßen waren teils unplausibel, dementsprechend wurden diese mit eigenen Erhebungen plausibilisiert. Auf Basis dieses Mengengerüstes wurden für einige dieser Straßenräume Schätzungen vorgenommen. Bei Straßenabschnitten, für die keine Belastungswerte dargestellt sind (in der Regel kleinere Wohnstraße ohne Sammelfunktion) sind lediglich Belastungen zu erwarten, welche die Verkehrsstärke von 1.000 Kfz/24h unterschreiten.

ENTWURF

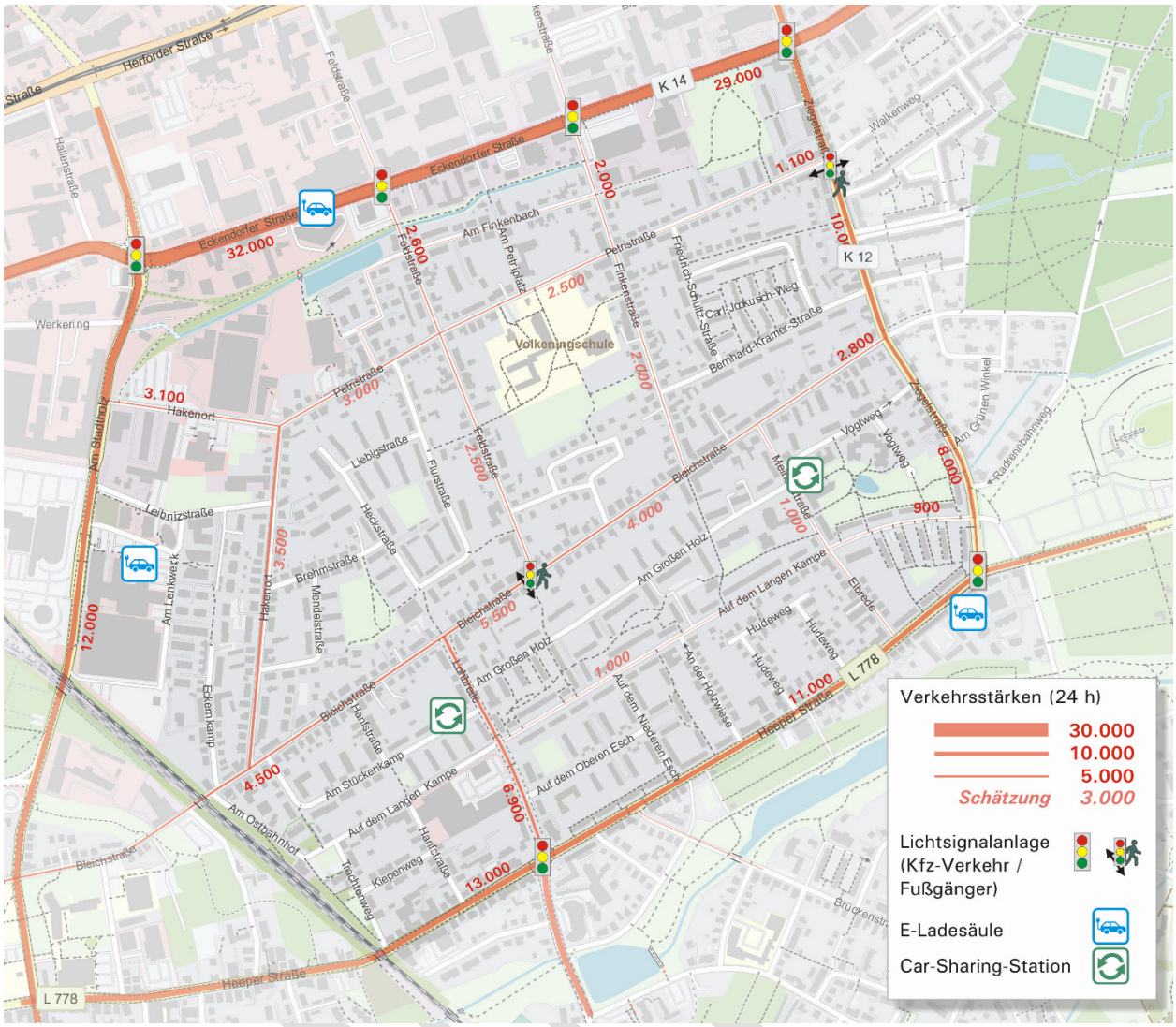


Abb. 7 Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr und erweiterte Angebote

Im Quartier selbst stellen insbesondere die Straßenräume (unter anderem für die Nahmobilität bzw. die Aufenthaltsqualität) mit Sammelfunktion in mehreren Abschnitten eine größere Herausforderung dar. Zu nennen sind hier die Bleichstraße, die Lohbreite, der Hakenort sowie die Petristraße, die in einzelnen Bereichen Belastungen zwischen 3.000 und knapp 7.000 Kfz/24h aufweisen. Gerade dort, wo höhere Verkehrsstärken mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zusammenwirken, stellt dieser Verkehr eine Barriere, ein potentielles Sicherheitsrisiko und eine deutliche Minderung der Aufenthalts- und Lebensqualität für Menschen im Quartier dar. In Kapitel 3.4.3 wird ein näherer Blick darauf geworfen, ob die Verkehrsbelastungen in einzelnen Straßenräumen lediglich durch quartiersbezogene Fahrten oder durch Durchgangsfahrten erzeugt werden.

Dennoch sind in einem Großteil der Bereiche die Verkehrsstärken als verträglich einzustufen, auch vor dem Hintergrund der größeren Sensibilität der Verkehrsträger in der Nahmobilität.

Im südlichen Teilbereich des Quartiers sind zwei Car-Sharing-Stationen des Anbieters „Cambio“ (Am Stückenkamp und an der Meinolfstraße) vorhanden.

Angebote öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur sind in den Randbereichen des Quartiers zu finden. Je ein Standort befindet sich an der Heeper Straße (Ost), Eckendorfer Straße (Höhe TÜV Nord) und „Am Lenkwerk“.

3.4.2 Geschwindigkeiten

In Abb. 8 sind die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für die einzelnen quartiersrelevanten Straßen dargestellt. Alle umgebenden Hauptverkehrsstraßen weisen hier eine Begrenzung von 50 km/h auf. Auch für die Quartierssammelstraßen Bleichstraße und Lohbreite sowie für den Hakenort (Abschnitt zwischen Am Stadtholz und Petristraße) gilt dieselbe Begrenzung. Alle übrigen Wohnstraßen sind als „Tempo-30-Zone“ ausgewiesen. „Verkehrsberuhigte Bereiche“ (mit maximal zulässiger Schrittgeschwindigkeit) sind im Quartier nicht vorhanden.

Gerade in den sensibleren Straßenräumen Bleichstraße und Lohbreite innerhalb des Quartiers zeigt sich, dass die verhältnismäßig hohen Geschwindigkeiten (in der Bleichstraße) zu Konflikten mit dem Radverkehr führen (da hier kein eigenes Angebot vorhanden ist) und das freie Queren erschwert wird.

ENTWURF

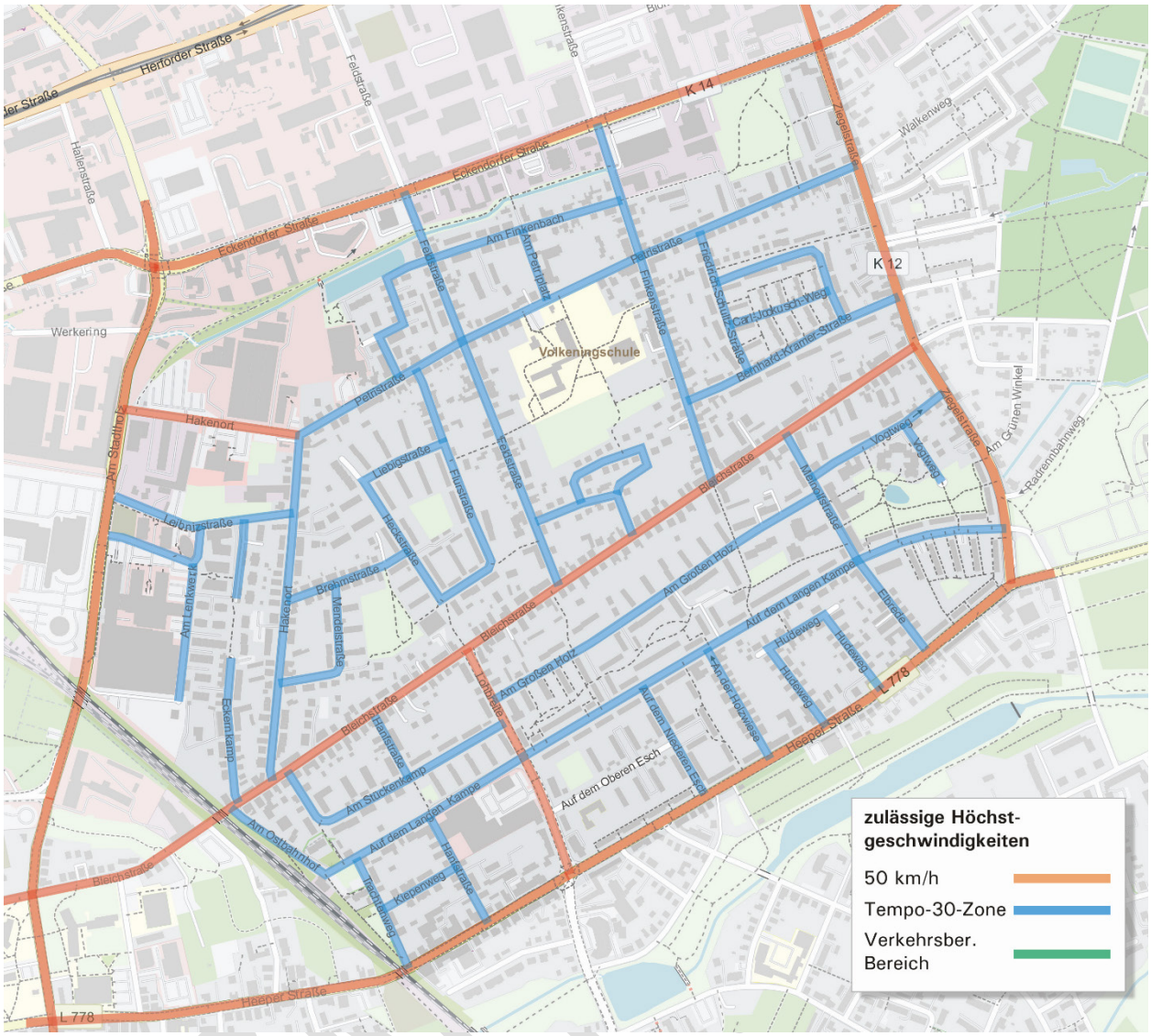


Abb. 8 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Quartier

3.4.3 Durchgangsverkehre

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden mittels einer Kennzeichenerfassung die Verkehre an den Quartiersein- bzw. -ausgängen erhoben und anschließend der Anteil der Durchgangsverkehre ermittelt. Die Erhebung wurde jeweils in einem 2,5-stündigen Zeitfenster am Morgen und am Nachmittag durchgeführt. In diesem Zeitbereich wurde die jeweilige Spitzenstunde ermittelt und ausgewertet. Diese werden im Rahmen der nachfolgenden Analyse näher beleuchtet.

In Abb. 9 sind die Verbindungen des Durchgangsverkehrs in der morgendlichen Spitzenstunde dargestellt. Prozentual liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs hier bei 27%, das entspricht 518 Kfz-Fahrten, die ohne Quelle oder Ziel innerhalb dieser Stunde das Quartier durchfahren haben. Die am stärksten vom Durchgangsverkehr betroffenen Straßenabschnitte sind die Bleichstraße sowie die Lohbreite. Mit Abstrichen ist auch die Feldstraße von spürbareren Durchgangsverkehren belastet. Das Gros der

Durchgangsverkehre ist stadteinwärts (in westliche Richtung) orientiert. Relevante bzw. auffällige Durchgangsverkehrsbeziehungen durch Lkw spielen keine Rolle.

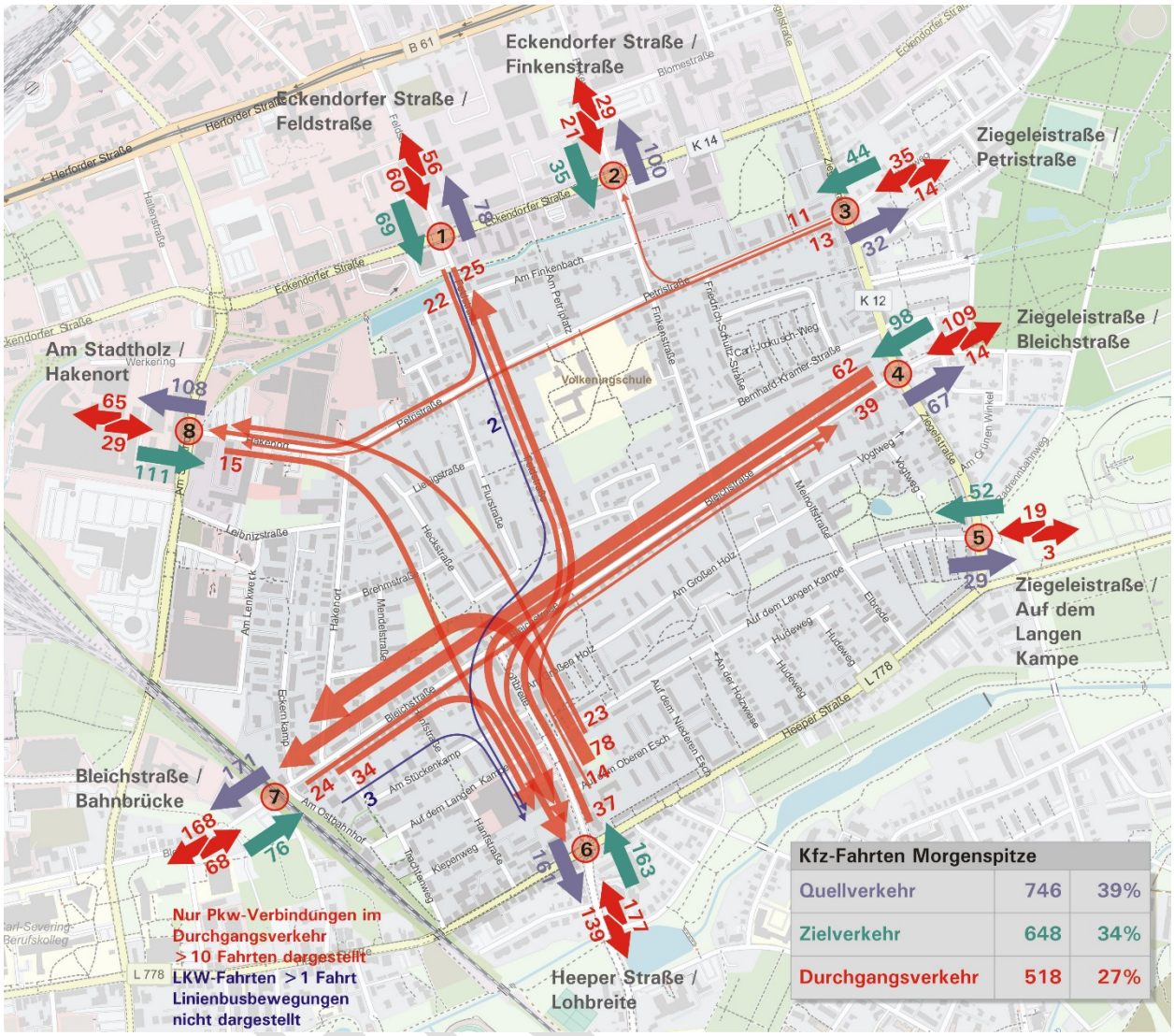


Abb. 9 Analyse Durchgangsverkehr Kfz-Fahrten Morgenspitze

In Abb. 10 sind die Verbindungen des Durchgangsverkehrs in der nachmittäglichen Spitzenstunde dargestellt. Prozentual liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs hier bei 24%, das entspricht 552 Kfz-Fahrten. Dieser Anteil ist leicht geringer als zur Morgenspitze, absolut aber höher, da das Gesamtverkehrsaufkommen am Nachmittag größer ist. Die am stärksten vom Durchgangsverkehr betroffenen Straßenabschnitte sind (genauso wie am Morgen) die Bleichstraße sowie die Lohbreite. Mit Abstrichen ist auch die Feldstraße von spürbareren Durchgangsverkehren belastet. Während der Nachmittagsspitze weist nun auch die Finkenstraße leichte Anteile auf. Das Gros der Durchgangsverkehre ist zur Nachmittagsspitze stadtauswärts (in östliche Richtung) orientiert. Relevante bzw. auffällige Durchgangsverkehrsbeziehungen durch Lkw spielen (genauso wie am Morgen) keine Rolle.

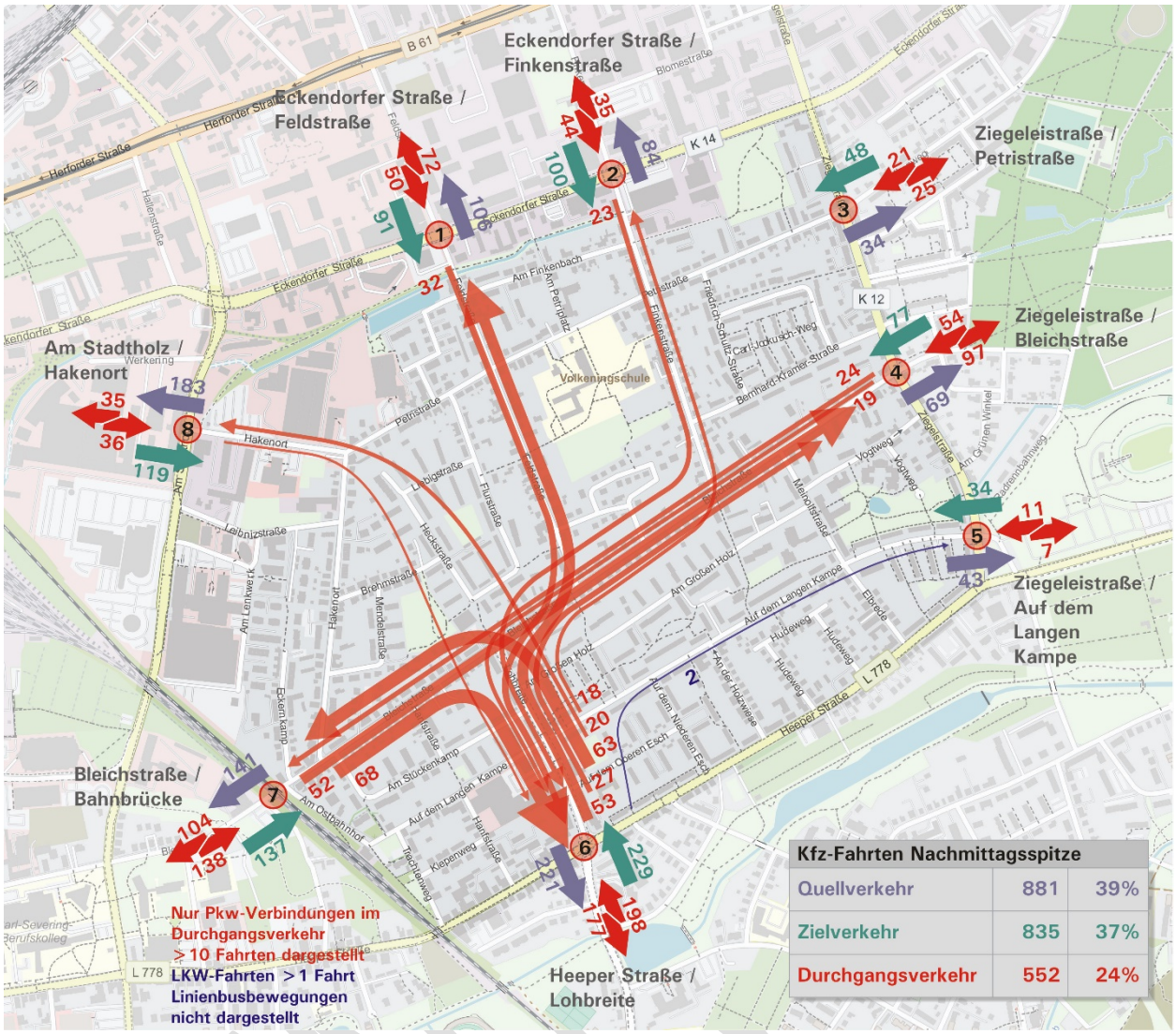


Abb. 10 Analyse Durchgangsverkehr Kfz-Fahrten Nachmittagsspitze

Die Analyse hat gezeigt, dass trotz leichter Unterschiede am Morgen und am Nachmittag, folgende Relationen gerne durch quartiersfremde Verkehre genutzt werden:

- Heeper Straße/Lohbreite (6) <-> Bleichstraße/Bahnbrücke (7)
- Heeper Straße/Lohbreite (6) <-> Eckendorfer Straße/Feldstraße (1)
- Bleichstraße/Bahnbrücke (7) <-> Ziegeleistraße / Bleichstraße (4)

In Bezug auf die Anzahl der Gesamtfahrten, durch welche das Quartier tangiert wird, ist der Durchgangsverkehr zahlenmäßig deutlich spürbar, aber dennoch auf einem moderaten Niveau.

Maßnahmen, welche das Durchfahren unattraktiver machen (z.B. durch Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten), können hier schon wesentliche Erfolge bringen.

3.5 Kfz-Verkehr (ruhend)

Im Rahmen des vorliegenden Verkehrskonzeptes wurde ebenfalls eine Parkraumerhebung zur Ermittlung des Auslastungsniveaus durchgeführt. Diese basierte auf dem Erhebungsdesign einer vorangegangenen Erhebung[2], die allerdings nur einzelne Straßenabschnitte umfasste. Auf dieser Basis wurden weitere zu erhebende Abschnitte ergänzt und die ergänzende Erhebung im Dezember 2021 durchgeführt. Die Erhebungsrundgänge wurden zu folgenden Zeitfenstern durchgeführt:

- 4-6 Uhr
- 10-12 Uhr
- 16-18 Uhr
- 20-22 Uhr

Die einzelnen Auslastungsgrade werden zum Abschluss vergleichend dargestellt.

3.5.1 Parkraumangebot

Das erhobene Parkraumangebot geht aus Abb. 11 hervor. In Summe ergeben die einzelnen Abschnitte ein Angebot von 1.180 Parkständen im öffentlichen Straßenraum[3]. Damit ist der Großteil des vorhandenen (öffentlichen Parkraums) abgedeckt und die Aussagen bzgl. des Auslastungsgrades sind repräsentativ. Bei der Auswahl der einzelnen Abschnitte wurde darauf geachtet, dass unterschiedliche Straßenraumcharakteristiken abgedeckt worden sind.

ENTWURF

[2] innovaPlan 2020: MIV-Konzept Bielefeld

[3] Wird davon ausgegangen, dass ca. zwei Drittel des Parkraumangebots erhoben worden ist, kann von einem Gesamtangebot von rd. 1.800 Stellplätzen ausgegangen werden.

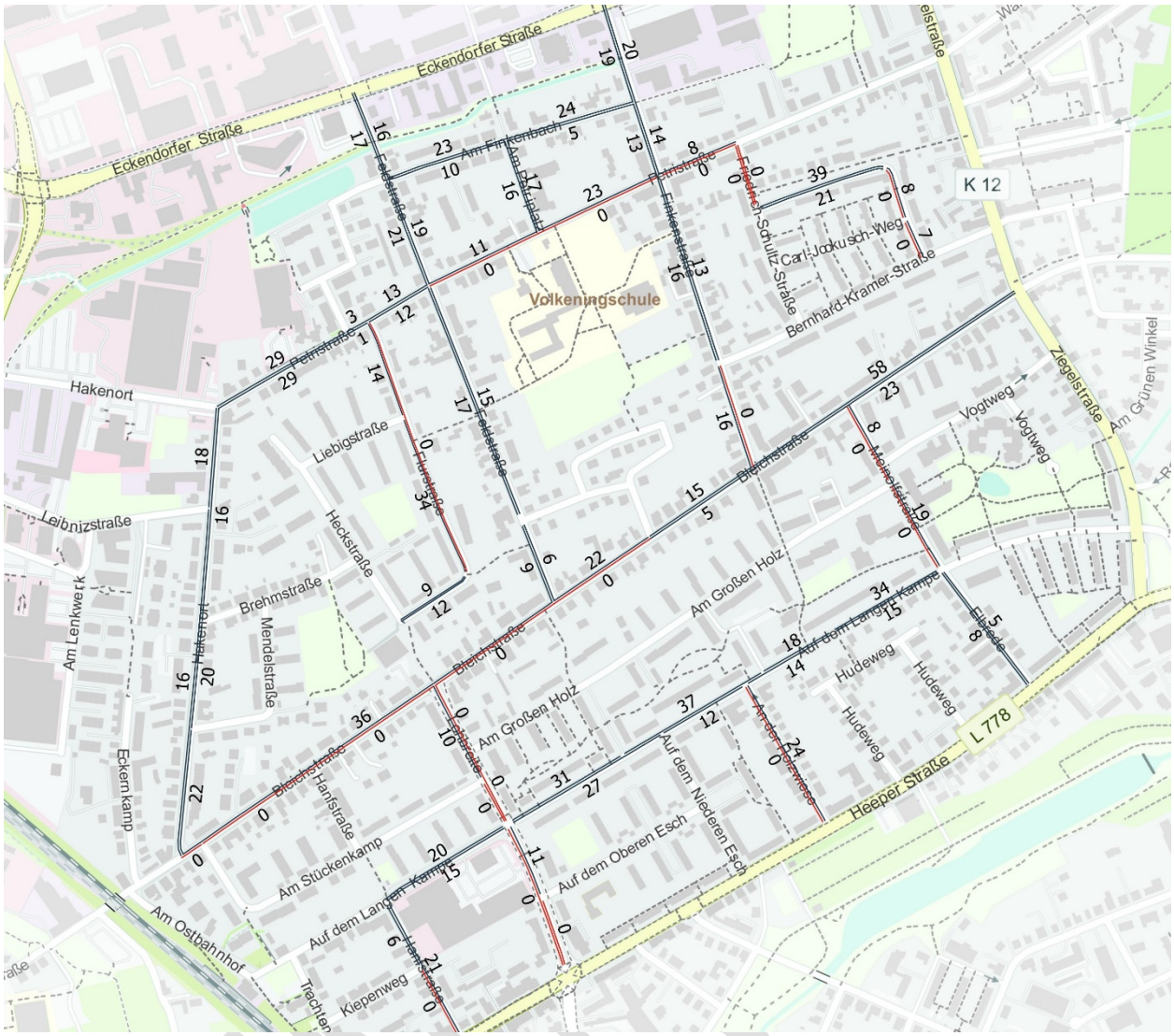


Abb. 11 Vorhandenes Parkraumangebot in den erhobenen Straßenräumen

3.5.2 Parkraumauslastung

Nachfolgend werden die Ergebnisse der erhobenen Parkraumauslastung für die einzelnen Erhebungszeiträume in Bezug auf die einzelnen Abschnitte dargestellt. Aus Abb. 12 kann dabei auf Basis des Auslastungsgrades eine qualitative Bewertung des Parkdrucks erfolgen. Dabei beginnt ein geringer Parkdruck erst ab 70% Auslastung, bei über 90% Auslastung wird von einem sehr hohen Parkdruck gesprochen.

– > 90 % Auslastung	sehr hoher Parkdruck
– 80 – 90 % Auslastung	hoher Parkdruck
– 70 – 80 % Auslastung	mittlerer Parkdruck
– < 70 % Auslastung	geringer Parkdruck
– < 60 % Auslastung	kein Parkdruck

Abb. 12 Qualitative Einordnung des erhobenen Parkdrucks[4]

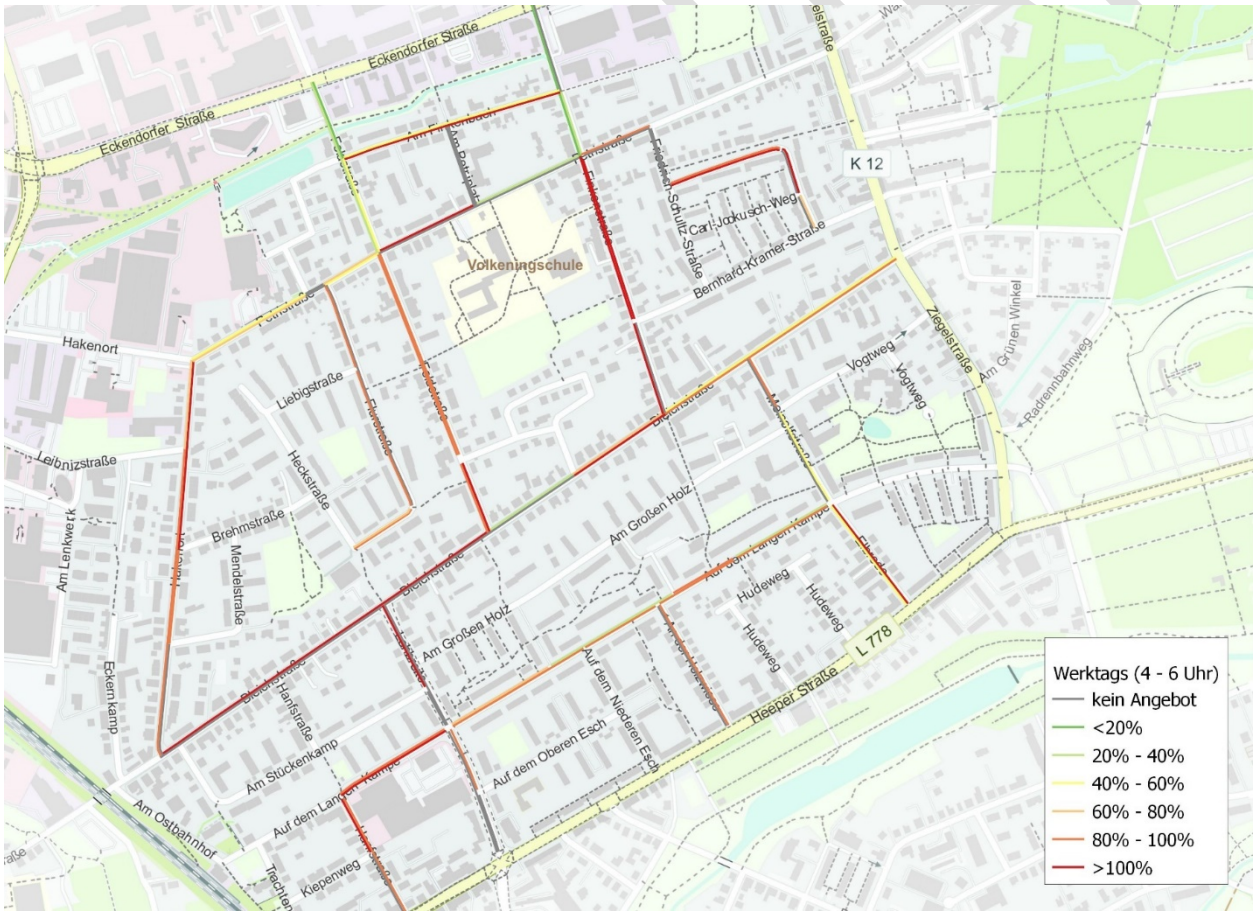


Abb. 13 Parkraumauslastung werktags (Zeitbereich zwischen 4 und 6 Uhr)

[4] Einordnung gemäß Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012

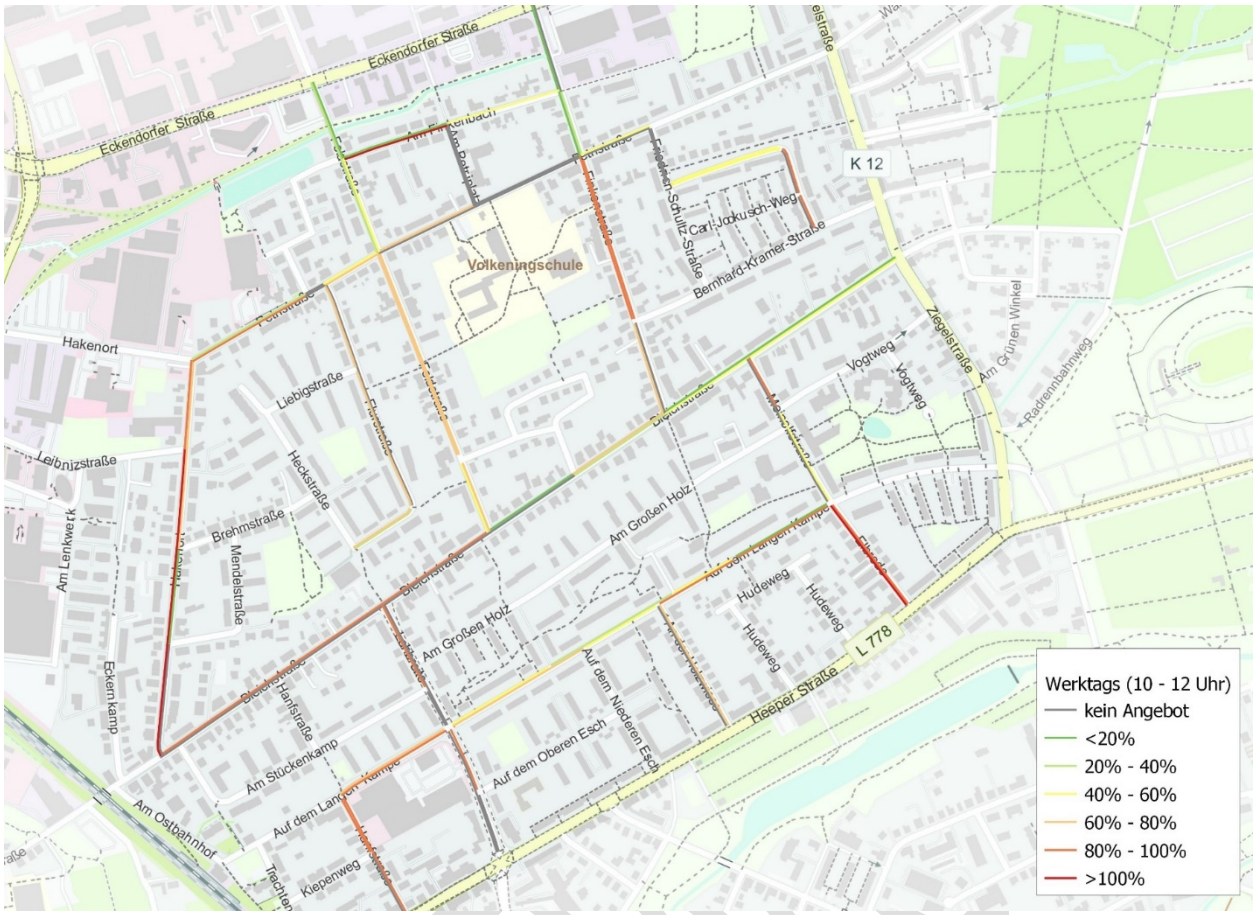


Abb. 14 Parkraumauslastung werktags
(Zeitbereich zwischen 10 und 12 Uhr)

ENTWURF

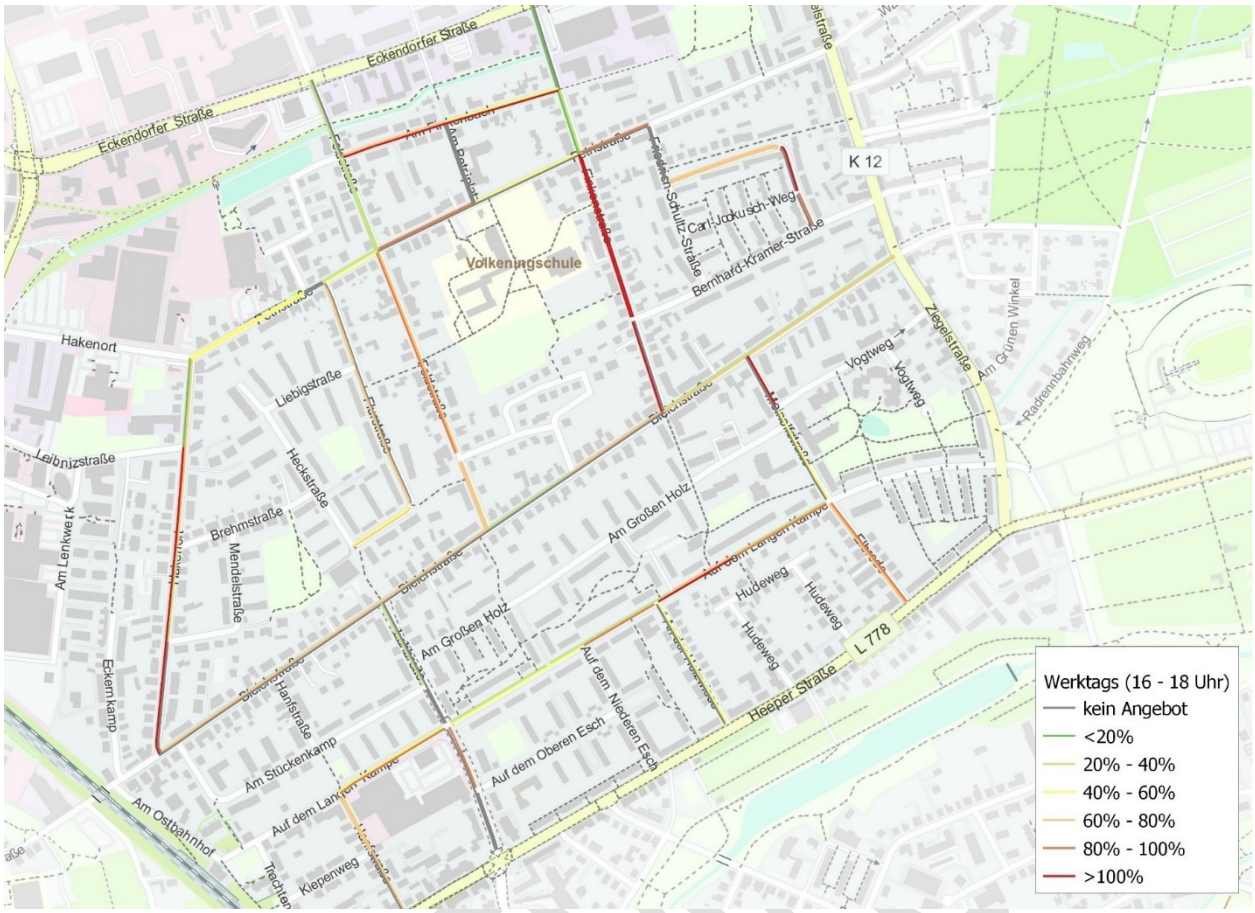


Abb. 15 Parkraumauslastung werktags
(Zeitbereich zwischen 16 und 18 Uhr)

ENTWURF

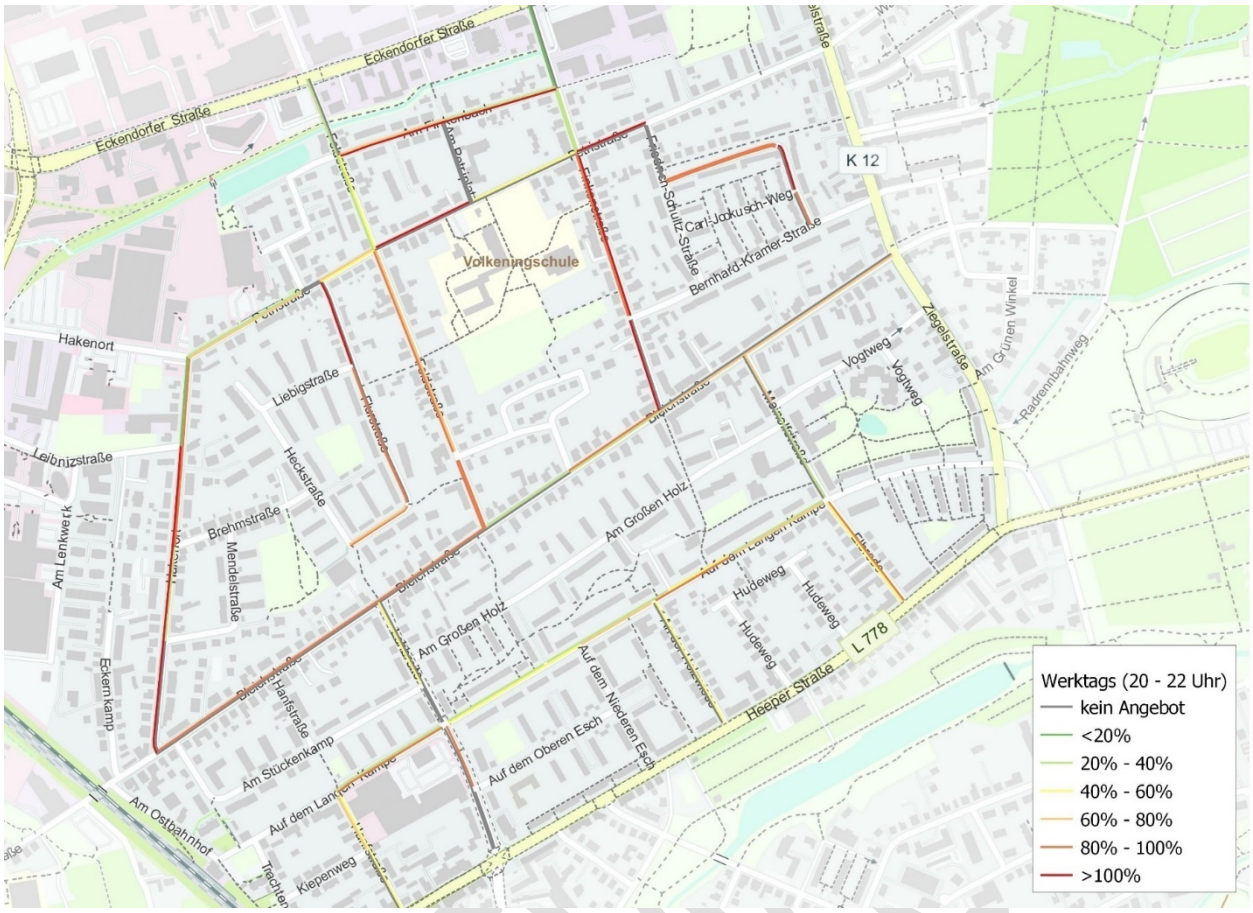


Abb. 16 Parkraumauslastung werktags
(Zeitbereich zwischen 20 und 22 Uhr)

Bei der Auslastung der verschiedenen Zeitbereiche (vgl. Abb. 13 bis Abb. 16) zeigt sich, dass einzelne Straßenabschnitte durchaus einen sehr heterogenen Auslastungsgrad aufweisen. Wenngleich einzelne Abschnitte sehr hoch ausgelastet sind und über keine Kapazitäten mehr verfügen, zeigt sich, dass in Bezug auf das Quartier noch über ausreichende Reserven vorhanden sind.

Im Gesamtvergleich der einzelnen Zeitbereiche (in Bezug auf das gesamte Quartier) zeigt Abb. 17, dass die maximale Auslastung (in der Nacht, wenn die BewohnerInnen wieder zurückgekehrt sind) bei 74% liegt, was einen „mittleren Parkdruck“ bedeutet. Das heißt, dass in Bezug auf das gesamte Angebot jeder 4. Parkstand frei bleibt.

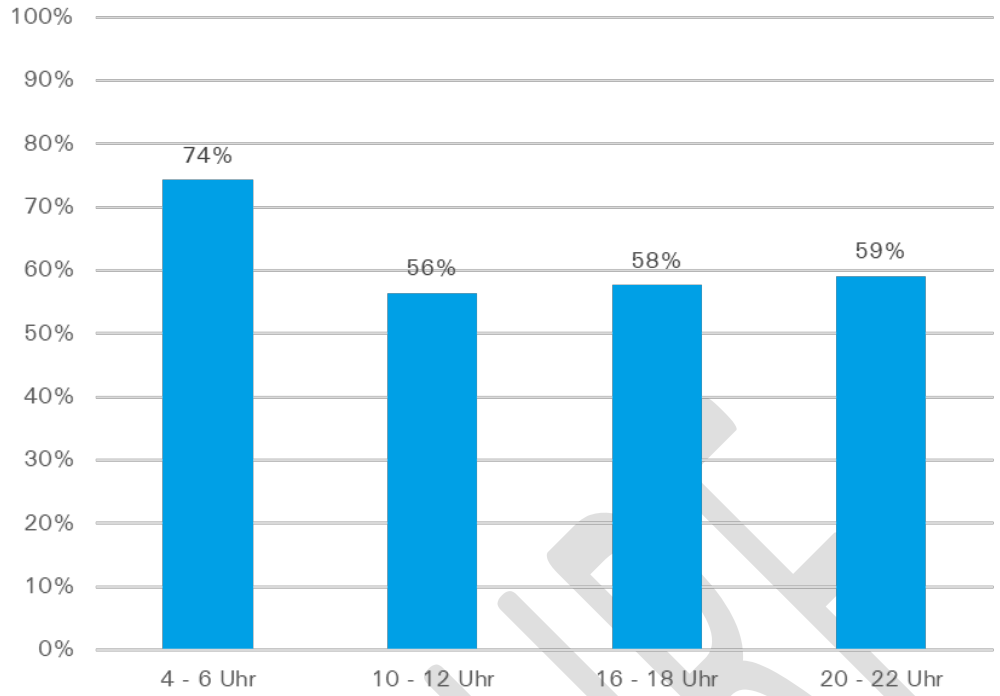


Abb. 17 Vergleichende Darstellung der Auslastung auf das Gesamtangebot (werktags)

Nachfolgend wird das Auslastungsbild für jeden der vier Zeitbereiche in Abhängigkeit der einzelnen Straßenabschnitte an einem Samstag dargestellt (vgl. Abb. 18 bis Abb. 21).

ENTWURF

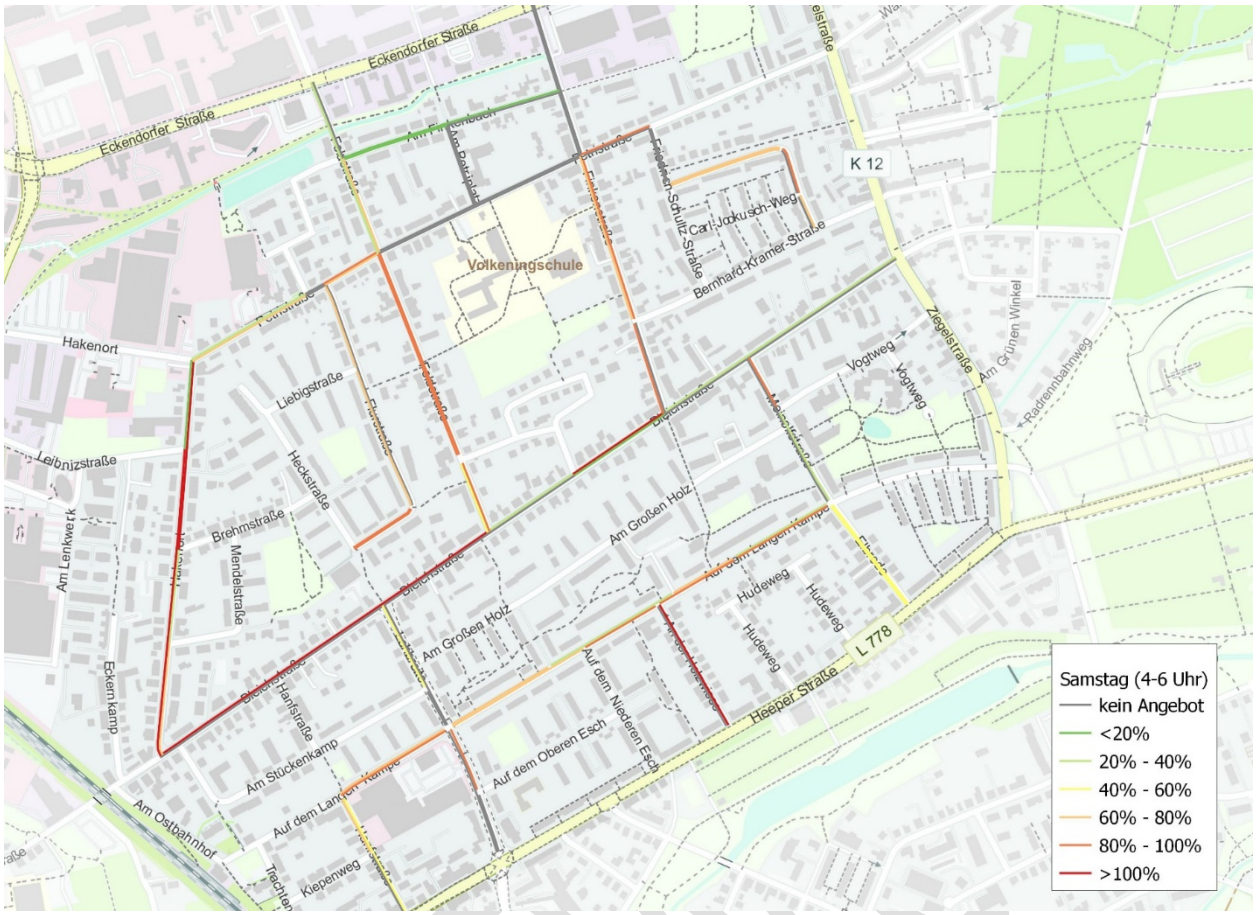


Abb. 18 Parkraumauslastung Samstag
(Zeitbereich zwischen 4 und 6 Uhr)

ENTWURF

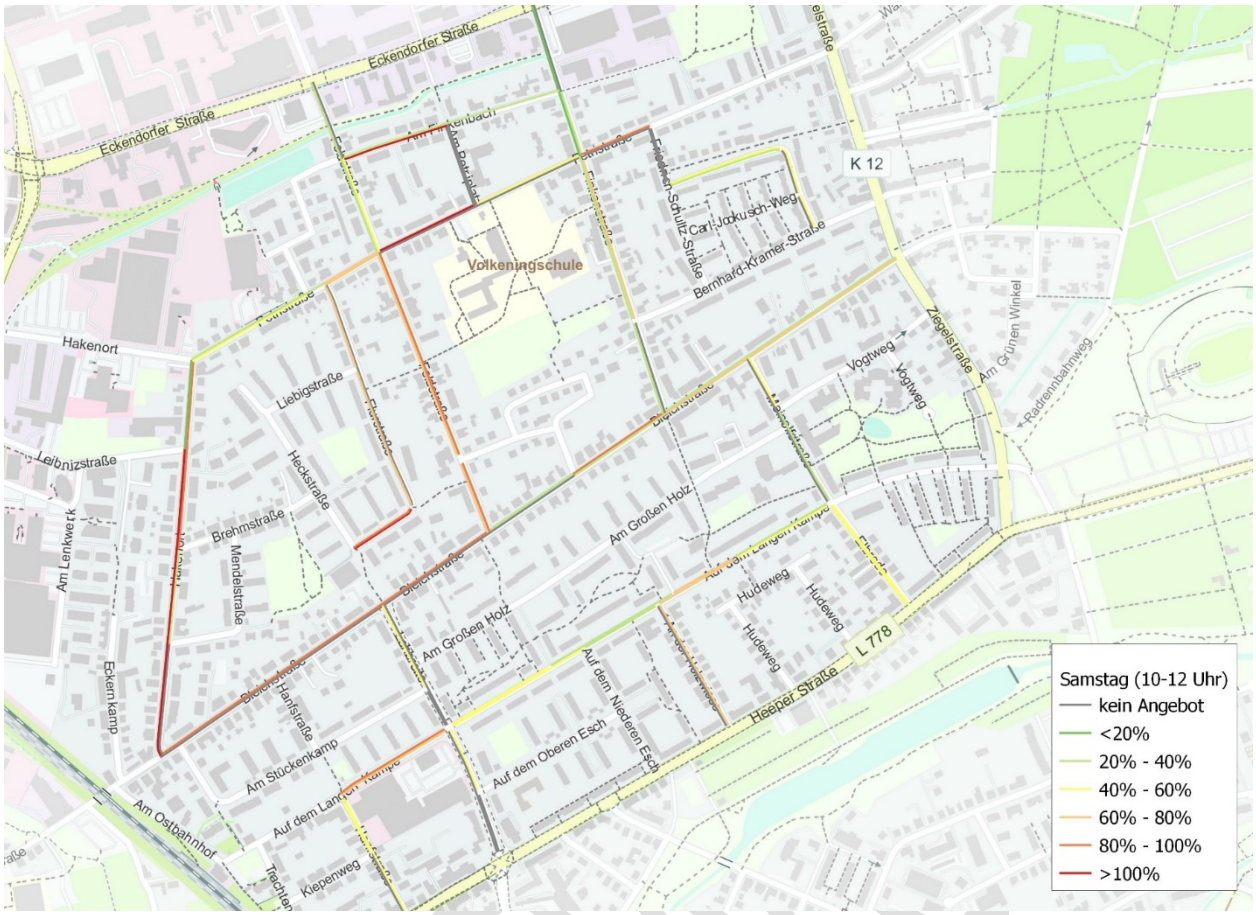


Abb. 19 Parkraumauslastung Samstag
(Zeitbereich zwischen 10 und 12 Uhr)

ENTWURF

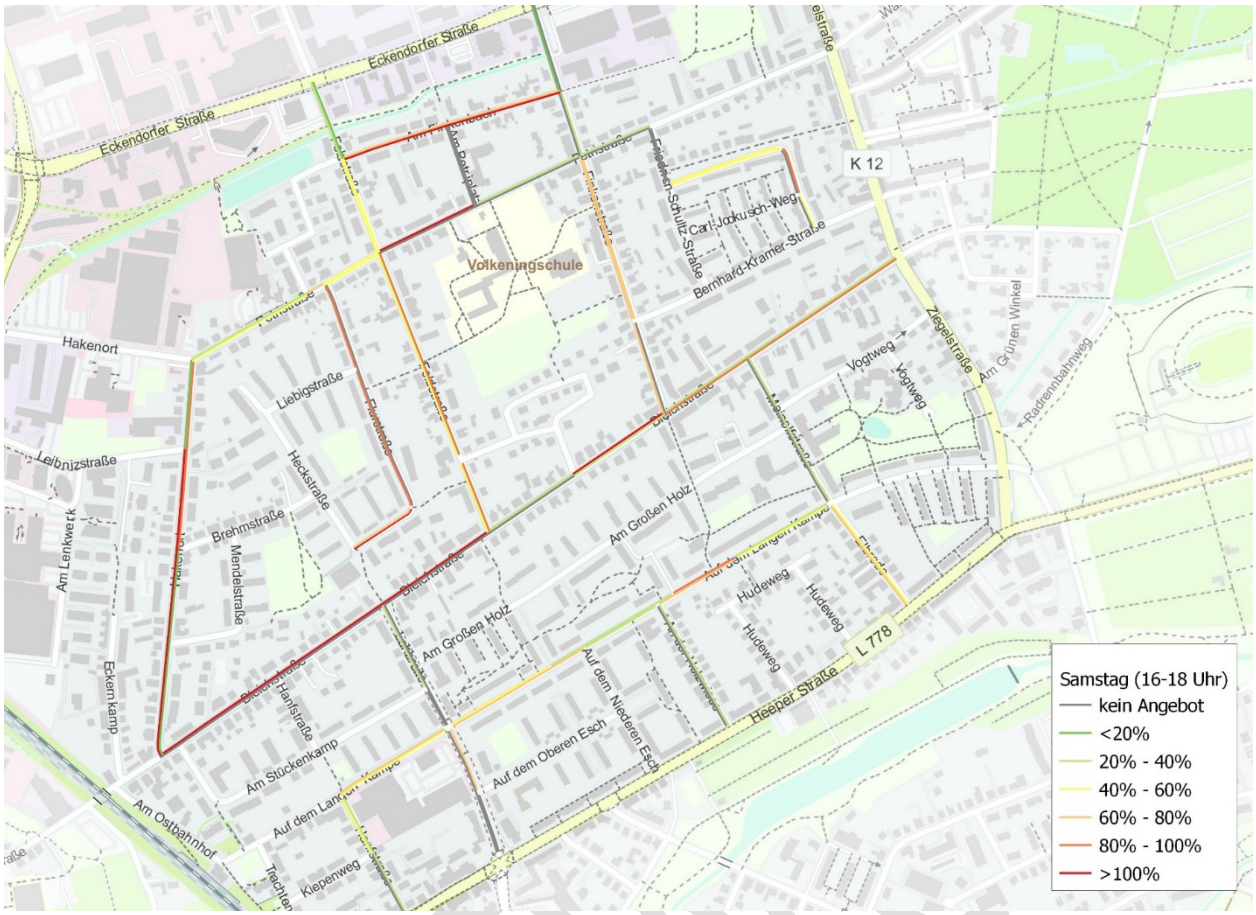


Abb. 20 Parkraumauslastung Samstag
(Zeitbereich zwischen 16 und 18 Uhr)

ENTWURF

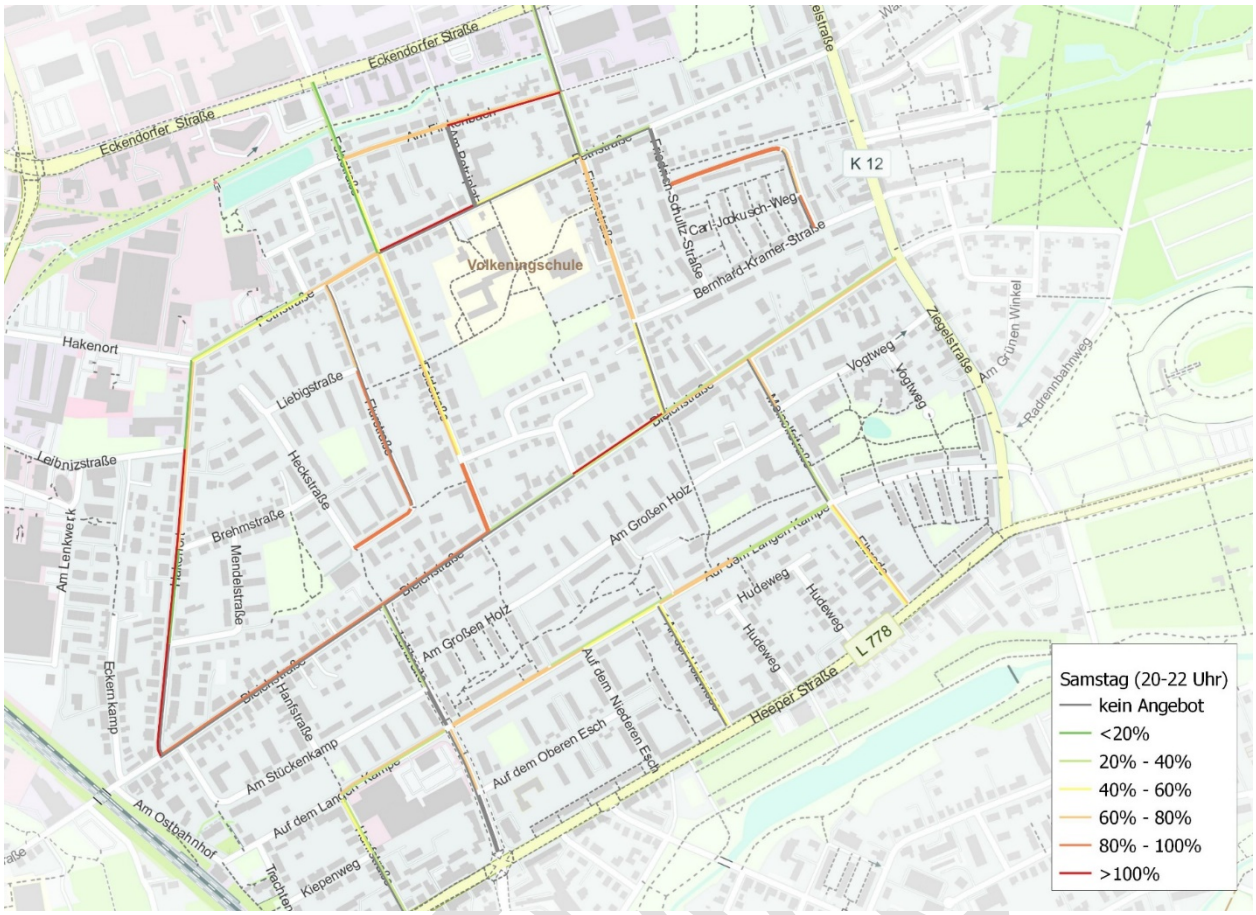


Abb. 21 Parkraumauslastung Samstag
(Zeitbereich zwischen 20 und 22 Uhr)

Hinsichtlich des Vergleichs der verschiedenen Auslastungen am Samstag zeigt sich, dass der Auslastungsgrad in Summe auf einem Niveau zwischen 54 und 57% bleibt. Da die Auslastung von 60% nicht erreicht wird, kann nicht von einem Parkdruck gesprochen werden. Die im Tagesverlauf eher gerade Ganglinie kann darauf hindeuten, dass das Parkgeschehen nicht nur durch den Bewohnerverkehr beeinflusst wird, sondern auch andere Besucher (z.B. zwecks Erledigungen) hier Parken. Dabei bleibt die Gesamtauslastung gleich, aber es erfolgt ein anteiliger „Tausch“ der Nutzergruppen. Die im Vergleich zum Werktag leicht niedrigere Gesamtauslastung ist ein Indiz dafür, dass hier das Parkraumangebot durch Berufstätige, die im 5. Kanton arbeiten, am Wochenende nicht beansprucht wird.

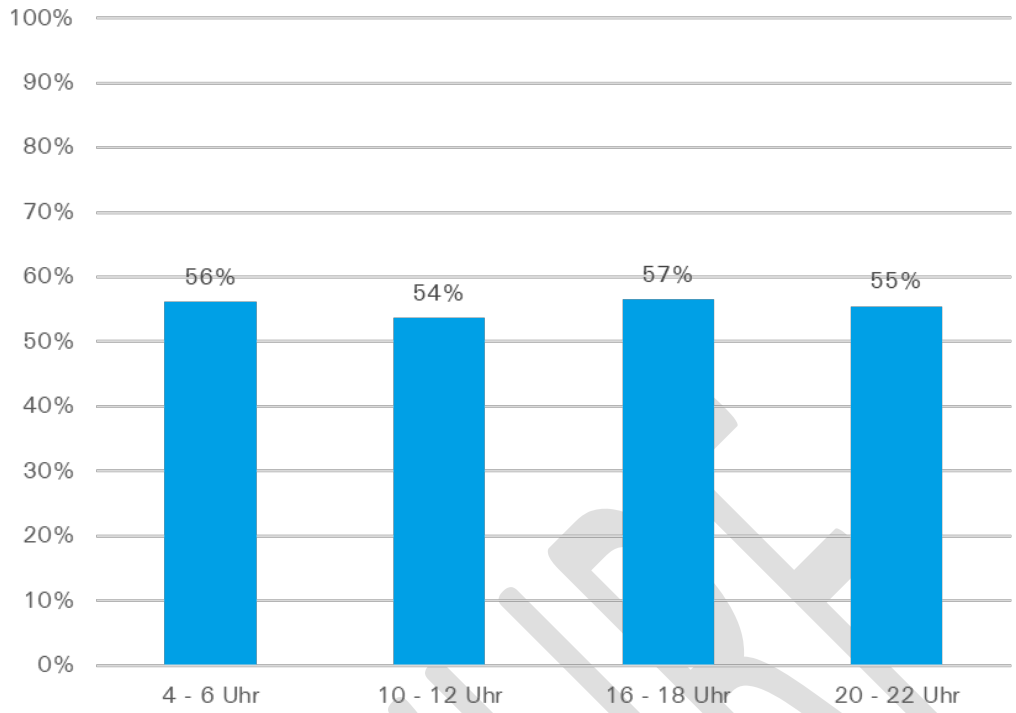


Abb. 22 Vergleichende Darstellung der Auslastung auf das Gesamtangebot (samstags)

Im Gesamten zeigt sich werktags also lediglich ein moderater Parkdruck, an Samstagen ist die Auslastung nochmals geringer. Auch wenn einzelne Straßenabschnitte eine hohe Auslastung aufweisen, sind aber weitreichende Kapazitäten im näheren Umfeld (bis maximal 300 bis 500 m fußläufig zumutbarer Entfernung) vorhanden.

ENTWURF

3.6 Unfallanalyse

Nachfolgend werden die zur Verfügung gestellten Unfalldaten für das Quartier analysiert. Die ausgewerteten Daten beziehen sich jeweils auf Mitte 2018 bis Mitte 2021, also auf insgesamt drei Jahre. Für die beiden Jahren, in den vollständige Daten vorlagen, hat sich die jährliche Anzahl an Unfällen leicht verringert, ist aber auf einem vergleichbaren Niveau geblieben (vgl. Abb. 23).

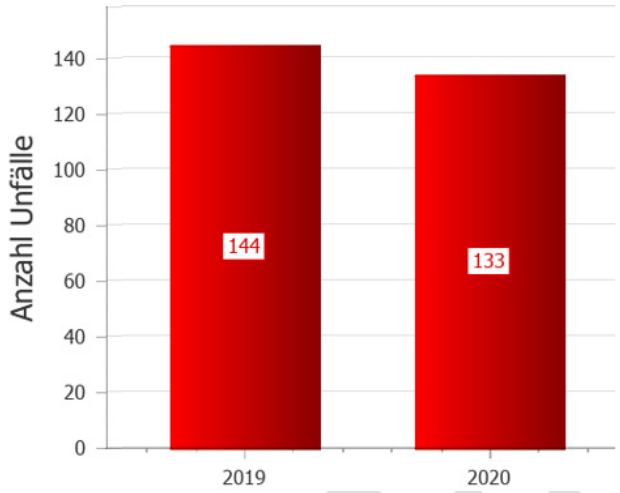


Abb. 23 Anzahl der Unfälle in 2019 und 2020

Innerhalb von drei Jahren wurden durch Unfälle 14 Personen schwer und 119 Personen leicht verletzt. Keine Person verlor in diesem Bereich durch einen Unfall ihr Leben (vgl. Abb. 24).

	Anzahl			
	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	**Gesamt**
2018	0	2	19	21
2019	0	4	42	46
2020	0	6	36	42
2021	0	2	22	24
Gesamt	0	14	119	133

Abb. 24 Unfälle mit Personenschäden

Bei den in die Unfälle verwickelten Gruppen bzw. Verkehrsträgern, ist hier die am häufigsten involvierte Gruppe der Pkw. Von insgesamt 755 Unfallverwicklungen waren insgesamt 550 Kfz betroffen. Innerhalb des Betrachtungszeitraumes waren Radfahrende lediglich 38-mal betroffen, Fußgänger-Innen insgesamt 15-mal (vgl. Abb. 25).

ENTWURF

	Anzahl
Gruppe 1: Personenkraftwagen	550
Gruppe 2: Fahrräder	38
Gruppe 3: Fußgänger	15
Gruppe 4: Liefer- und Lastkraftwagen	36
Gruppe 5: Busse	8
Gruppe 6: motorisierte Zweiräder	14
Gruppe 7: andere Fahrzeuge	94
Gesamt	755

Abb. 25 In Unfälle verwickelte Gruppen bzw. Verkehrsträger

Die beiden am häufigsten im Quartier aufgetretenen Unfalltypen waren Typ 5 (Unfall durch ruhenden Verkehr) und Typ 7 (sonstiger Unfall), vgl. Abb. 26. In der Kategorie „sonstiger Unfall" sind häufig Unfälle subsummiert, wo die Ursache häufig bei einem Fehler des Fahrzeugführers im Zusammenhang mit dem Ein- und Ausparken liegt und nicht mehr als „Blechschäden" verursacht werden.

	Typ							
	1	2	3	4	5	6	7	**Gesamt**
2018	1	12	7	1	10	4	11	46
2019	8	9	23	0	44	23	37	144
2020	12	10	10	2	29	21	49	133
2021	3	8	6	0	21	7	11	56
Gesamt	24	39	46	3	104	55	108	379

Typ 1:	Fahrunfall (F)
Typ 2:	Abbiegeunfall (AB)
Typ 3:	Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
Typ 4:	Überschreiten-Unfall (ÜS)
Typ 5:	Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
Typ 6:	Unfall im Längsverkehr (LV)
Typ 7:	Sonstiger Unfall (SO)

Abb. 26 Statistik Unfalltypen

Bei der Verortung der verschiedenen Unfalltypen im Quartier zeigen sich hinsichtlich der an einem Ort gleich aufgetretenen Unfalltypen keine Auffälligkeiten, aber Hinblick auf die Häufungsstellen ungeachtet der Kategorie. Das Gros der Unfälle findet auf den quartiersumgebenden Hauptverkehrsstraßen statt. In diesen Abschnitten sind zumeist die Knotenpunkte die Kristallisationspunkte. Häufungen (welche durch die überlagerte transparente „HeatMap" dargestellt sind) können insbesondere an den Knotenpunkten Ziegeleistraße / Eckendorfer Straße und Lohbreite / Heeper Straße festgestellt werden. Unfallhäufungen an Knotenpunkte hängen insbesondere damit zusammen, da sich hier viele potentielle Konfliktpunkte zwischen Verkehrsteilnehmern befinden. Auf einem freien Streckenabschnitt ist die Unfallgefahr also wesentlich geringer.

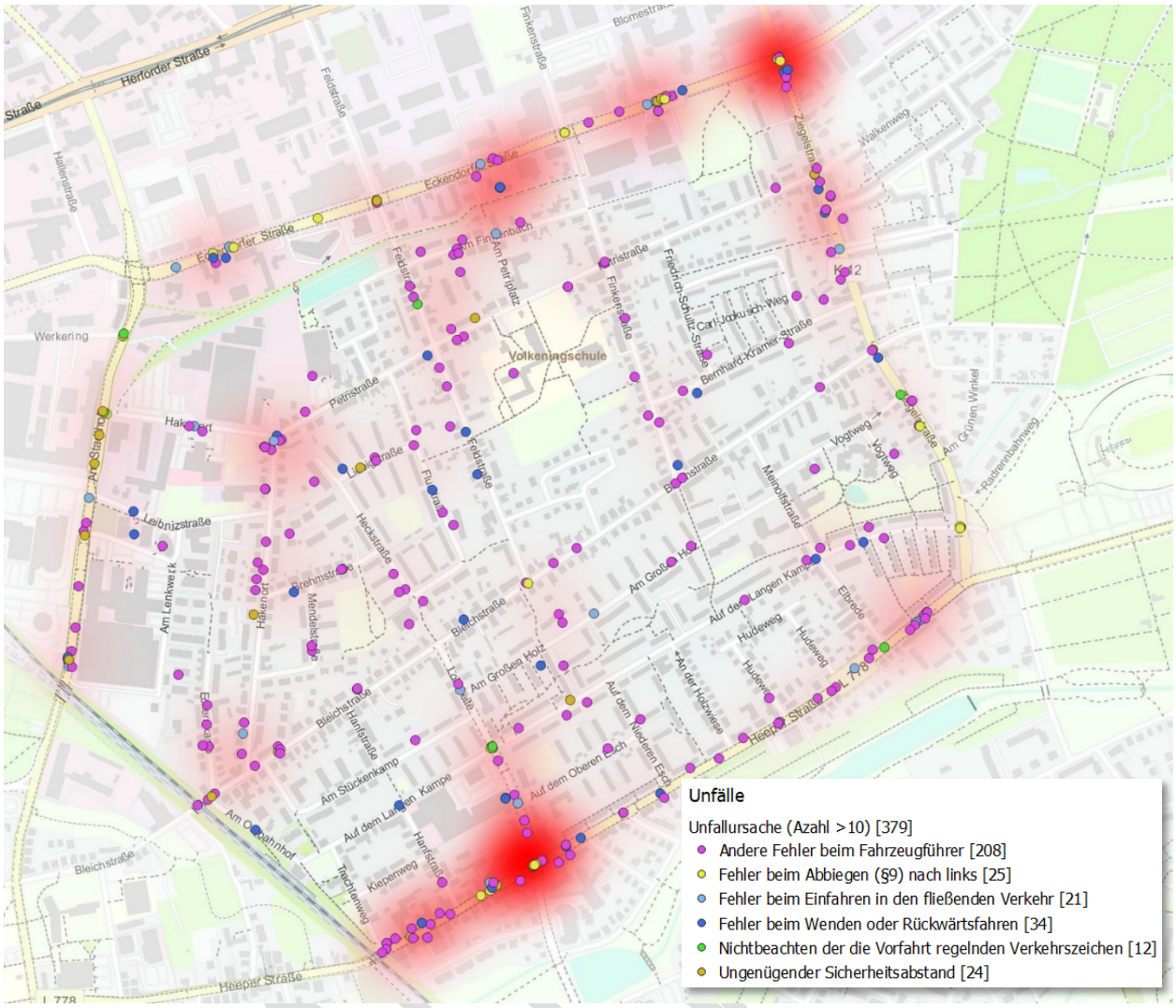


Abb. 27 Verortung Unfalltypen

Die Unfälle, die schwerverletzte Personen verursachten, fanden in der Regel auf den Hauptverkehrsstraßen statt (vgl. Abb. 28). Innerhalb der Quartiersstraßen gab es lediglich einen Unfall mit einem schwerverletzten Radfahrer auf der Bleichstraße. Innerhalb des Quartiers ist auffällig, dass die Unfälle mit Verletzungen tendenziell häufiger innerhalb der Straßenräume stattfanden, wo noch Tempo 50 erlaubt ist. Das zeigt, dass die Verlangsamung des Verkehrs tendenziell auch zu einem höheren Sicherheitsniveau führen kann.

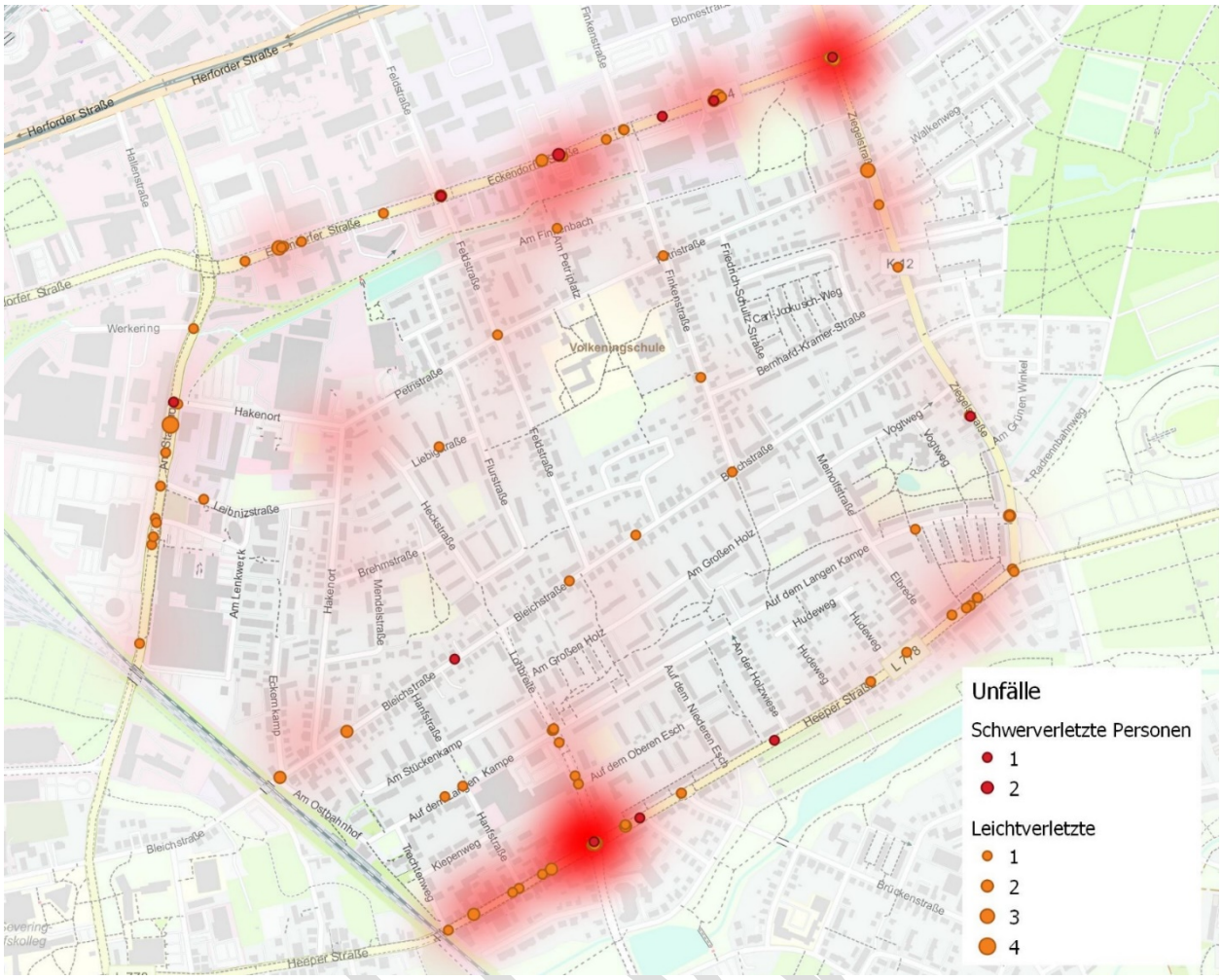


Abb. 28 Verortung Unfälle mit Personenschaden

Von insgesamt 51 an Unfällen beteiligten RadfahrerInnen oder FußgängerInnen fanden die Unfälle auch hier am häufigsten auf den Hauptverkehrsstraßen statt. Im Quartier selbst waren lediglich 14 Personen aus beiden Personengruppen betroffen. In mehr als zwei Drittel der Fälle (innerhalb dieser Gruppe) waren RadfahrerInnen verwickelt (vgl. Abb. 29).

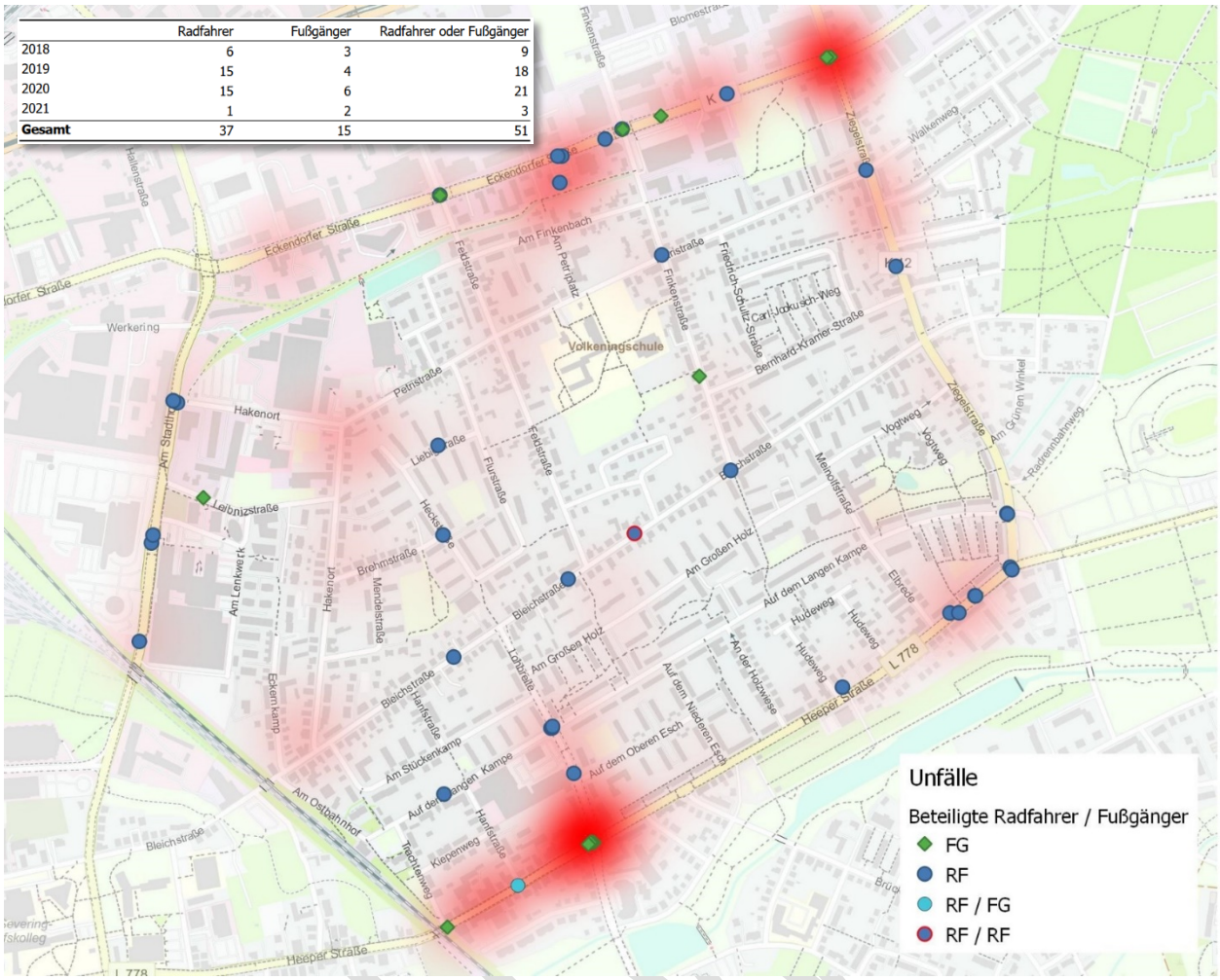


Abb. 29 Beteiligung von Radfahrenden und FußgängerInnen

Die Auswertung der Unfalldaten hat ergeben, dass es prinzipiell keine Häufungsstellen von schweren Unfällen im betrachteten Raum gibt. Allerdings zeigen sich die Häufungsstellen an zwei Knotenpunkten entlang der Hauptverkehrsstraßen. Hier sind bei geplanten Umbaumaßnahmen die entsprechenden Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen. Viele der Unfälle, die innerhalb des Quartiers stattfanden, waren auf die Parkvorgänge der Kfz beschränkt mit keinen schweren Folgen. Verhältnismäßig war eine geringe Anzahl an FußgängerInnen und RadfahrerInnen in Unfälle verwickelt, diese Zahl gilt es in den kommenden Jahren weiter zu senken. Innerhalb des Quartiers kann gerade für diese „vulnerable“ Gruppe das Unfallrisiko durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit für Kfz gesenkt werden.

3.7 Defizite und Mängel

Im Folgenden werden die detektierten Mängel im Quartier beschrieben. Einige dieser Mängel und Defizite wurden bereits in der Betrachtung der einzelnen Verkehrsträger angerissen. Hinsichtlich der Größe des gesamten Quartiers, sind diese überschaubar. In Großteilen erfüllen die Straßenräume und Verkehrsanlagen ihren Zweck. Teilweise lassen sich gar explizite Qualitäten beschreiben (vgl. nachfolgendes Kapitel).



Beispiel Bleichstraße

Beispiel Bleichstraße / Lohbreite

Abb. 30 Hohe Verkehrsdichte auf Bleichstraße und Lohbreite

Ein Straßenraum mit einigen Defiziten ist die Bleichstraße, wo durch verhältnismäßig starke Verkehrsbelastungen und hohe Geschwindigkeiten (zulässige Höchstgeschwindigkeit ist 50 km/h) das Sicherheitsgefühl und die Aufenthaltsqualität stark eingeschränkt sind. Hier zeigt sich ein Missverhältnis zwischen Straßenraumdimension und -funktion auf. Das heißt, dass der Straßenraum so viele Funktionen abdecken muss, die er hinsichtlich seiner zur Verfügung stehenden Flächen nicht umfänglich abbilden kann. Die dann verhältnismäßig hohen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr verschärfen diese Situation zusätzlich. Zum Beispiel verfügt der Radverkehr in diesem Bereich über keine eigenen Anlagen, ist also „gezwungen" auf der Fahrbahn zu fahren. Auf der Fahrbahn entstehen durch das stark divergierende Geschwindigkeitsniveau Konfliktsituationen zwischen dem Pkw- und Radverkehr. Zusätzlich verkehrt hier auch eine Buslinie, die ebenfalls entsprechenden Raum einnimmt. Am Knotenpunkt Bleichstraße / Lohbreite, wo viele Fahrten innerhalb des Quartiers verteilt werden, werden die bereits erwähnten Mängel ersichtlich. Die unklaren Führungsformen für den Radverkehr auf der Lohbreite führen hier zu Unsicherheiten. Auch das sichere Queren über die Bleichstraße wird für Fußgänger-Innen durch die hohen Belastungen und Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr erschwert.



Beispiel Bleichstraße



Beispiel Haakenort

Abb. 31 Beispiel Defizite durch aufgesetztes Parken

Ein weiteres Defizit im Quartier ist die Regelung, dass einigen Straßenräumen aufgesetztes Parken angeordnet ist (vgl. Beispiele in Abb. 31). Ziel dieser Anordnung ist wohl die Ermöglichung des Kfz-Begegnungsfalls und das Bereithalten eines großen Stellplatzangebotes gewesen, welche aber hinsichtlich verträglicherer Geschwindigkeiten im Quartier kontraproduktiv wirkt. Dadurch ergeben sich über längere Abschnitte stark in der Dimensionierung eingeschränkte Seitenräume. Der eigentlich vorhandene Seitenraum, der in vielen Bereichen das Regelmaß erfüllt, wird durch die vorhandene Regelung aber stark eingeschränkt und erschwert den Begegnungsfall von Passanten – gerade dann, wenn zusätzlich noch außerhalb der Markierungen geparkt wird. Zusätzlich engen abgestellte Mülltonnen oder E-Scooter den vorhandenen Gehwegbereich zusätzlich ein.



Beispiel Haakenort



Beispiel Finkenstraße

Abb. 32 Beispiel von abgesenkten Borden

In den Straßen Haakenort und Finkenstraße sind teilweise durchgehend abgesenkte Borde als Resultat von Oberflächensanierungen (durch das

Auftragen einer neuen Deckschicht) vorhanden. Dies führt dazu, das Kfz-Fahrer im Begegnungsfall gerne (dann auch mit größeren Geschwindigkeiten) über den Gehweg ausweichen. Dies stellt eine wesentliche Einschränkung des Sicherheitsgefühls für den Fußverkehr dar. Die Regelung des aufgesetzten Parkens animiert zusätzlich zu diesem „Fehlverhalten", da es als selbstverständlich angenommen wird, dass der Raum für den Fußverkehr auch durch den Kfz-Verkehr mitgenutzt werden kann. In diesem Bereich zeigt sich eine Mobilitätskultur, welche die gegenseitige Rücksichtnahme verschiedener Verkehrsteilnehmer noch nicht im vollen Ausmaß würdigt.



Beispiel Petristraße



Beispiel Petristraße/Finkenstraße

Abb. 33 Beispiel von fehlenden Markierungen

Fehlende bzw. abgenutzte Markierungen (vgl. Abb. 33) tragen auch dazu bei, dass die Verkehrssicherheit in einigen Bereichen zusätzlich eingeschränkt wird. Gerade der wiederholende Hinweis auf die geltende Höchstgeschwindigkeit oder „Aufmerksamkeits-Markierungen" an „Rechts-vor-Links-Situationen" können hier einen wesentlichen Beitrag leisten.

Zusätzlich führen schadhafte Oberflächen (vgl. Beispiele in Abb. 34) insbesondere zu Komfort- und Sicherheitseinschränkungen für Radfahrende, die ja weitestgehend auf der Fahrbahn fahren. Gerade bei schwierigen Sicht- oder Witterungsverhältnissen müssen hier Sicherheitsrisiken in Kauf genommen werden.



Beispiel Auf dem Niederen Esch



Beispiel Liebigstraße

Abb. 34 Beispiel von schadhaften Fahrbahnoberflächen

Darüber hinaus sind einige Bereiche im Quartier vorhanden, die eine örtlich geminderte Aufenthaltsqualität durch funktional nicht angepasste Straßenräume bzw. Plätze aufweisen. In Abb. 35 sind zwei Beispiele aufgeführt, die pauschal über ein höheres Gestaltungspotential verfügen, dieses aber vor dem Hintergrund des aktuellen Ausbaus durch reine asphaltierte Flächen/Fahrbahnen nicht gehoben werden kann. Hier sind entsprechende Gestaltungskonzepte notwendig, die ein Zukunftsbild mit Lebens- und Aufenthaltsqualität beschreiben.



Beispiel Heckstraße



Vorplatz am Ostbahnhof

Abb. 35 Beispiel von geminderter Aufenthaltsqualität

In Abb. 36 ist die Gesamtheit aller verortbaren, detektierter und relevanter Defizite bzw. Mängel dargestellt. Das Gros der Mängel wurde bereits in den zuvor gezeigten Abbildungen und Texten skizziert. Die linienhaften Mängel (Buchstaben A bis I) beschreiben u.a. Defizite hinsichtlich höherer Verkehrsbelastungen (unter anderem durch Durchgangsverkehre begünstigt), durch das vorhandene Geschwindigkeitsniveau, Konflikte zwischen dem Kfz- und Radverkehr, eingeschränkte Seitenräume durch die vorhandene Parkordnung sowie überdimensionierte Straßenräume durch veränderte Funktionsanforderungen (s. Heckstraße).

Punktuelle Mängel sind in Abb. 36 insbesondere in den Bereichen fehlender bzw. falsch positionierter Querungsstellen, fehlender Verbindungen (für den Fuß- und Radverkehr), mangelnder Aufenthaltsqualität, schadhafter Oberflächen, fehlender Bordsteinabsenkungen (Thema Barrierefreiheit) und vorhandener Barrieren durch den ruhenden Verkehr oder durch Umlaufsperren ersichtlich. Das Gros der hier beschrieben Punkte wurde ebenfalls in der Mängel- und Defizitbeschreibung mit entsprechenden Abbildungen umfassend beleuchtet.

Im Hinblick auf den im Quartier vorhandenen Durchgangsverkehr und der Verkehrsbelastung unterstützt die vorhandene Schaltung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Heeper Straße / Lohbreite das unmittelbare Einfahren in das Quartier.

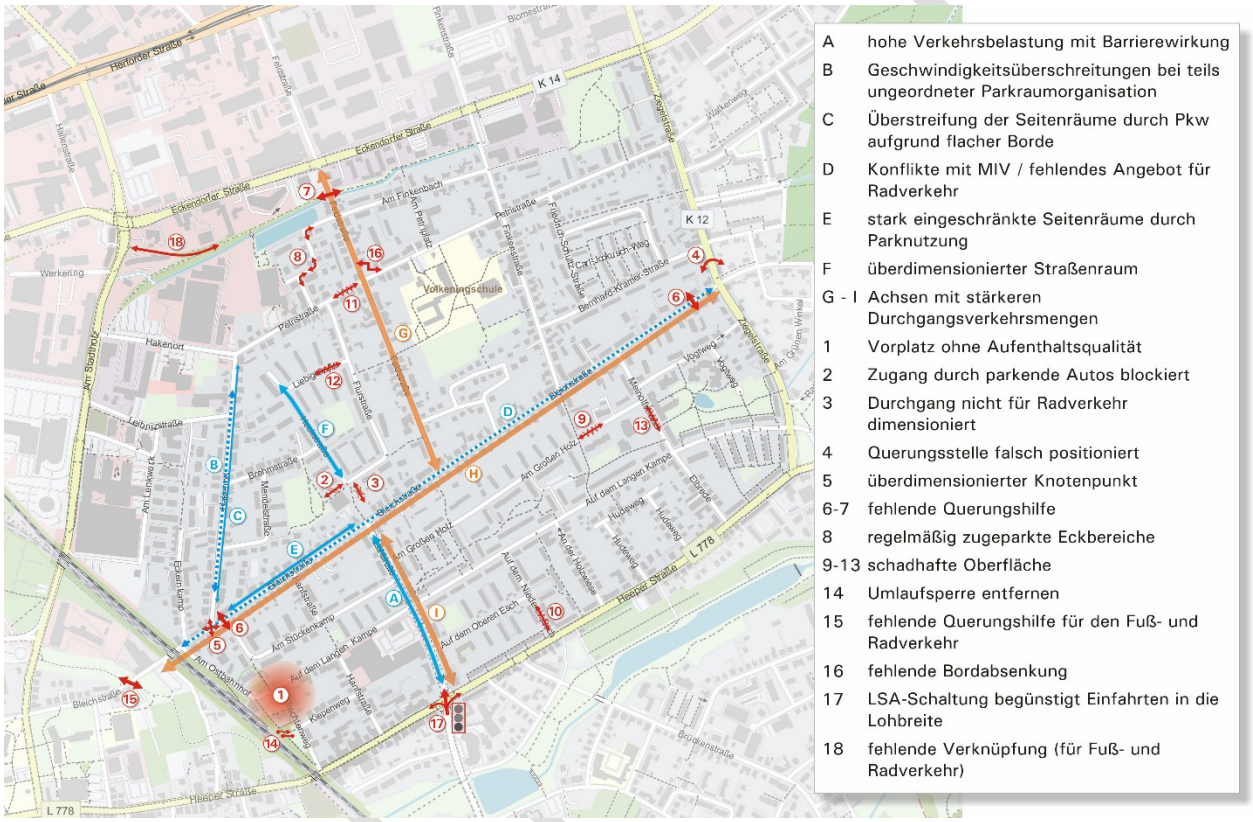


Abb. 36 kartografische Darstellung verortbarer Mängel

Darüber hinaus sind weitere Mängel zu nennen, die nicht explizit verortet werden können, im Rahmen der Analyse aber maßgeblich sind.

Im Rahmen der Beteiligungen wurde von häufig wahrgenommenen Geschwindigkeitsüberschreitungen im MIV-Verkehr berichtet, gerade auch in Bereichen der Tempo-30-Zonen. Dies erzeugt bei Radfahrenden häufig ein eingeschränktes Sicherheitsgefühl, da das Überholen dann mit einem deutlichen Geschwindigkeitsunterschied erfolgt.

In Einzelfällen (in Straßenräumen mit hohem Parkdruck) wurde im Rahmen der Begehungen beobachtet, dass Einmündungsbereiche von Knotenpunkten zugeparkt wurden, sodass die abgesenkten Borde und somit auch die

Querungsbereiche für FußgängerInnen blockiert waren. Aus diesen Einzelfällen kann aber kein grundsätzliches Problem für das Quartier abgeleitet werden.

Besonders auffällig ist allerdings der Mangel an öffentlich zugänglichen Radabstellanlagen (z.B. Anlehnbügel). Entsprechende Angebote sind bislang nur am Ostbahnhof und am Aktivitätenzentrum in der Meinolfstraße vorhanden. Hier ist ein wesentlich höherer Bedarf an dezentralen Angeboten erforderlich.

3.8 Qualitäten

Neben den zuvor beleuchteten Defiziten sollen aber auch zwei wesentliche Qualitäten im Quartier hervorgehoben werden, welche die Aufenthalts- und Lebensqualität und die Förderung der Verkehrsträger des Umweltverbundes fördern.

Abb. 37 zeigt gute Beispiele für bereits umgesetzte (selbstständig geführte) Wegeverbindungen mit einer hohen Aufenthaltsqualität, die teilweise sogar für den Radverkehr freigegeben sind. Das Vorhandensein dieser qualitativ hochwertigen Verbindungen ermöglicht nicht nur kurze Wegeverbindungen innerhalb des Quartiers, sondern fördert auch den Fuß- und Radverkehr, da die Verbindungen mit ihren Naherholungsqualitäten mehr als bloße Transiträume darstellen.



„Schollenweg“ Verbindung Meinolfstraße



Nordanbindung „Von den alten Gärten“



Weg „Am Finkenbach“

Abb. 37 Beispiele für selbstständig geführte Wegeverbindungen mit hoher Aufenthaltsqualität

Darüber hinaus gibt es im Quartier auch Straßenräume, die durch eine gelungene Integration von Funktion und Gestaltung herausstechen. Besonders herauszustellen ist hier der Straßenraum „Auf dem langen Kampe“, der die grundsätzlichen funktionalen Anforderungen im Straßenraum abdecken kann, das sichere Queren des Straßenraums (durch vorgezogene Seitenräume) an vielen Stellen ermöglicht, durch ansprechende Gestaltungselemente (z.B. punktuelle Aufpflasterungen) die Aufmerksamkeit von Kfz-Führenden erhöht und das Geschwindigkeitsniveau auf dem gewünschten Level gehalten werden kann. Zusätzlich ist die hochwertige Freiflächengestaltung (siehe Allee) auffällig, die gerade hinsichtlich der erforderlichen Resilienz in Bezug auf das Stadtklima einen wesentlichen Beitrag leisten kann.


Straßenraum „Auf dem langen Kampe“


Straßenraum „Auf dem langen Kampe“

Abb. 38 Beispiel für ein Straßenraum mit einer ineinandergreifenden Funktion und Gestaltung

ENTWURF

4 Zielbild

Im Rahmen der Bestandsanalyse, der durchgeführten Beteiligungen und auf Basis aktueller Erkenntnisse im Verkehrsplanungs- und Mobilitätssektor lassen sich für den das Quartier „5. Kanton“ insgesamt vier Zielfelder definieren, die unterschiedliche Schwerpunkte setzen (vgl. Abb. 39).

Sicherheit unterwegs…

- für die schwächeren und jüngeren Verkehrsteilnehmer
- unabhängig von Tag- oder Nachtzeit gewähren

Stärkung Nahmobilität…

- durch der qualitative Mehrangebote im Fuß- und Radverkehr
- durch verbesserten Zugang zum ÖPNV und alternativen Mobilitätsformen

Aufenthaltsqualität…

- durch abnehmende Kfz-Belastungen und angepasste Geschwindigkeiten
- Durch Reduzierung von Angeboten für den ruhenden Verkehr
- durch gegenseitige Rücksichtnahme
- durch Aufwertung von vernachlässigten Orten

Flächengerechtigkeit…

- durch gezielte Umgestaltungsmaßnahmen (z.B. Flächen des ruhenden Verkehrs)

Abb. 39 Darstellung Zielbild für das Verkehrskonzept

Beim Thema Verkehrssicherheit sollen insbesondere die mit dem Quartier verbundenen Schüler und Schülerinnen profitieren, die durch sichere Gestaltungen bereits wichtige Mobilitätskompetenzen erwerben können und für die Nutzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes sensibilisiert werden können. Aber auch die Gruppe der Senioren und weiterer mobilitätseingeschränkter Personen soll durch eine steigende Verkehrssicherheit profitieren können und gerne im Quartier unterwegs sein. Konkretes Ziel im Bereich der Verkehrssicherheit muss sein, dass die Unfallzahlen im Quartier sukzessive und konstant sinken und Unfälle mit Personenschäden minimiert werden können.

Durch die Stärkung der Nahmobilität und der damit im Zusammenhang stehenden erweiterten Angebote, können neben AnwohnerInnen und BesucherInnen auch diejenigen profitieren, die z.B. das Quartier mit ihrem Fahrrad auf ansprechend und sicher gestalteten Führungsformen durchqueren. Durch die Präsenz entsprechender Angebote im Umweltverbund soll die Wahrnehmung auf die (zumeist schwächeren) VerkehrsteilnehmerInnen verstärkt und die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert werden. Darüber hinaus kann durch die Erweiterung der entsprechenden Ange-

botsseite auch ganz konkret Einfluss auf das Verkehrsmittelwahlverhalten genommen werden, das wesentlich zum städtischen Klimaschutz beitragen kann – gerade im Verkehrssektor, der hier in der Bringschuld steht.

Damit eng verknüpft ist genauso die Schaffung neuer Aufenthaltsqualitäten, wodurch mehr als die Beseitigung städtischer „Unorte" gemeint ist. Gerade durch verkehrslenkende und stärker reglementierende Maßnahmen für den im Quartier stark dominierenden Kfz-Verkehr, kann diese Aufenthalts- und Lebensqualität hervorgebracht werden. Es gilt, hier ein ausgewogenes Verhältnis herzustellen, sodass die Belange der verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen gleichermaßen berücksichtigt werden können.

Dies bedeutet in der Konsequenz auch eine sukzessive Herbeiführung einer „Flächengerechtigkeit": Das heißt, dass jeder Verkehrsträger soviel Fläche zur Verfügung gestellt bekommt, wie er tatsächlich für seine Belange braucht. Das heute noch praktizierte „aufgesetzte Parken" im Quartier ist ein gutes Beispiel für die heutige Ausgangslage und zeigt einen möglichen Ansatzpunkt für ein konkretes Handlungsfeld auf.

ENTWURF

5 Maßnahmenkonzept

Auf Basis der umfangreichen Bestandsanalyse, der Hinweise aus den Beteiligungsformaten und des entwickelten Leitbildes, werden nachfolgend die entwickelten Maßnahmen (das Maßnahmenkonzept) vorgestellt. Die Maßnahmen sind entsprechend des maßgeblichen Verkehrsträgers sortiert: Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV & Multimodalität und motorisierter Individualverkehr (MIV). Einige der hier vorgestellten Maßnahmen, die aus anderen Konzepten übernommen wurden (z.B. Radverkehrskonzept), werden mit einem entsprechenden Hinweis in der Maßnahmentabelle aufgeführt. Die Verknüpfung mit anderen Konzepten ist hier ein wesentlicher Bestandteil, da nur so ein quartiersübergreifendes und integratives Verkehrskonzept umgesetzt werden kann. Viele der vorzustellenden Maßnahmen stehen in Verbindung zu Maßnahmen aus anderen Sektoren; der Hinweis auf solche Verknüpfungen ist für eine integratives Planungsverständnis ebenfalls relevant und wird in den Maßnahmentabellen dokumentiert.

Darüber hinaus wurden die einzelnen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Priorität eingeschätzt. In der Priorität fließen die Dringlichkeit sowie die Bedeutung bzw. die Wichtigkeit zum Erreichen des gesteckten Zielbildes mit ein. Nachfolgend werden die entsprechenden Priorisierungsstufen definiert:

- **Sehr hoch**: sehr zeitnahe Umsetzung (bis spätestens 2024) oder sehr hohe thematische Bedeutung/Wichtigkeit
- **Hoch**: Umsetzung bis spätestens 2027 oder hohe Bedeutung zur Umsetzung des Zielbildes
- **Mittel**: Umsetzung bis spätestens 2030 oder sekundäre Bedeutung zur Umsetzung des Zielbildes

5.1 Fußverkehr

Das Maßnahmenkonzept „Fußverkehr“ ist in Abb. 40 ersichtlich. Insgesamt sind 18 Maßnahmen(-gruppen) adressiert. Die Einzelmaßnahmen sind gesammelt in einer Maßnahmentabelle (am Ende des Kapitels) aufgeführt.

ENTWURF

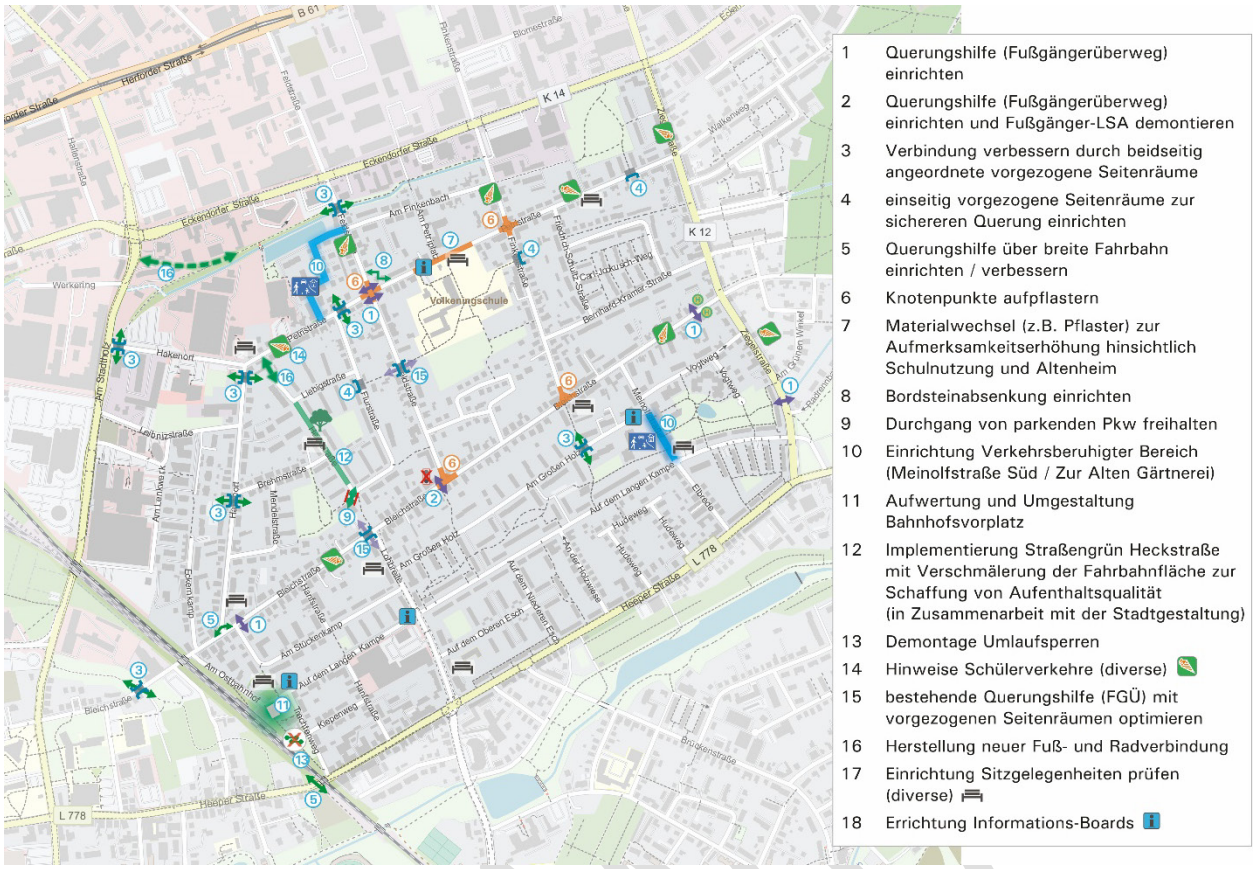


Abb. 40 Maßnahmenkonzept Fußverkehr

Besonders wichtig ist das Thema der Einrichtung oder der Verbesserung von Querungsstellen. Dadurch kann die Verkehrssicherheit (insbesondere für den SchülerInnenverkehr) maßgeblich erhöht und gleichermaßen die Förderung des Fußverkehrs durch kurze und komfortable Wege erreicht werden. Zunächst ist die Einrichtung verschiedener Fußgängerüberwege vorgesehen (vgl. **F1** und **F2**). In diesem Zuge sollte auch die Fußgängerampel am Knotenpunkt Bleichstraße/Feldstraße demontiert werden, sodass Kfz-FührerInnen auf der Bleichstraße mit den gleichen Querungshilfen rechnen können und ihr Fahrverhalten entsprechend anpassen. Insgesamt ist die Einrichtung von fünf Fußgängerüberwegen vorgesehen. Eine weitere Maßnahme ist die Einrichtung vorgezogener Seitenräume (Maßnahme **F3,** vgl. Abb. 41), wodurch die FußgängerInnen beim Queren (gerade in Verbindung mit selbstständig geführten Wegeverbindungen) besser gesehen werden können. Maßnahme **F15** sieht vor, den bestehenden Fußgängerüberweg so zu optimieren, dass dieser mit vorgezogenen Seitenräumen optimiert wird (vgl. Umsetzungsbeispiel aus Abb. 41). Für den Knotenpunkt Hakenort / Bleichstraße ist zu prüfen, inwieweit der stark aufgeweitete Knotenpunkt so optimiert werden kann, dass die Querungsdistanz für zu Fuß gehende durch eine Hilfe verkürzt werden kann (vgl. Maßnahme **F5**). Genauso ist die Einrichtung einer Querungshilfe über die Heeper Straße (Höhe Bahnbücke) zu berücksichtigen, welche direkt an einer Fußwegeverbindung (weiter in südliche Richtung) anknüpft.

Gerade für der SchülerInnenverkehr ist die Erhöhung der Aufmerksamkeit auf die noch unerfahrenen VerkehrsteilnehmerInnen von wesentlicher Be-

deutung. Dementsprechend sollen die vier Knotenpunkte, die rund um die Schule positioniert sind, aufgepflastert werden (vgl. **F6**, mit Umsetzungsbeispiel aus Abb. 41). Hier ist weiterhin die Vorfahrt für den Kfz-Verkehr vorgesehen, dennoch kann durch diese Maßnahme das Fahrverhalten und das Geschwindigkeitsniveau in diesen sensiblen Straßenräumen entsprechend positiv beeinflusst werden. In Maßnahme **F7** ist ebenfalls die flächenhafte Aufpflasterung (Umsetzungsbeispiel in Abb. 41) über einen längeren Abschnitt der Petristraße auf Höhe des Nordeingangs der Völkeningschule vorgesehen. Hiervon kann genauso die geplante Altenheimeinrichtung profitieren. Darüber hinaus sollten auf den relevanten Schulwegen im Quartier (vgl. Abb. 4) Hinweistafeln bzgl. des dort zu erwartenden SchülerInnenverkehrs installiert werden (s. Maßnahme **F14**). Hier sollten durchaus kreativere und aufmerksamkeitssteigendere Elemente (als das StVO-Schild) verwendet werden.



Abb. 41 Beispiele für Aufpflasterungen und vorgezogene Seitenräume

Durch die Herstellung von neuen Wegeverbindungen, die für den Fuß- und Radverkehr kurze Routen innerhalb des Quartiers ermöglichen (vgl. Maßnahme **F16**), kann das bereits gute Netz weiter ergänzt werden. Gerade die hochwertige Grünverbindung entlang des Finkenbachs kann mit einem Verknüpfungspunkt (über eine heute stillgelegte und überwucherte Gleistrasse) nahe des Knotenpunktes Eckendorfer Straße / Am Stadtholz eine wesentliche Netzergänzung darstellen.

Des Weiteren sollten ganz konkrete Barrieren abgebaut werden, sodass sämtliche Wegeverbindungen zu Fuß komfortabel und sicher sind. Hier ist

die Verbindung zwischen Heckstraße und Lohbreite durch parkende Pkw (ggf. mittels Pollern) freizuhalten (s. Maßnahme **F9**). Darüber hinaus ist die Einrichtung der Bordsteinabsenkung am Knotenpunkt Petristraße / Feldstraße vorzunehmen (s. Maßnahme **F8**, ggf. kombinierbar mit **F6).** Außerdem ist die Umlaufsperre auf der selbstständig geführten Wegeverbindung (zwischen Heeper Straße und Ostbahnhof) zu entfernen (s. Maßnahme **F13**), die keinerlei Funktion erfüllt.

Ein wesentliches Ziel, das im Leitbild definiert ist, ist die Schaffung von Aufenthaltsqualität im Quartier. Zunächst einmal hat die Analyse gezeigt, dass es bislang noch keine „Verkehrsberuhigten Bereiche" vorhanden sind. Dieser Straßenraumtyp gibt dem Fußverkehr den Vorrang vor allen anderen Verkehrsarten und kann – bei entsprechenden Rahmenbedingungen (z.B. eine Verkehrsstärke unterhalb von 400 Kfz/h) – zielführend eingesetzt werden. In Maßnahme **F10** sind zwei Abschnitte definiert, für die eine Ausweisung als „Verkehrsberuhigter Bereich" zielführend erscheint:

- Meinolfstraße (zwischen „Auf dem Langen Kampe" und „Am Großen Holz"): Mit der Lage des Aktivitätenzentrums auf der Ostseite und des Wochenmarktes auf der Westseite bietet sich diese Fläche zu Umgestaltung an. Gleichermaßen treffen hier auch mehrere selbstständig geführte Wegeverbindungen zusammen.
- Zur Alten Gärtnerei: Dieser Straßenraum ist im Bestand nahezu wie ein „Verkehrsberuhigter Bereich" niveaugleich ausgebaut. Bisweilen ist hier der ruhende Verkehr sehr ungeordnet und versperrt Kurvenradien und Sichtachsen. Die Ausweisung eines solchen Bereichs mit der Festlegung von Parkbuchten würde die Mischverkehrsfläche als Begegnungsort freihalten und würde dadurch mehr Aufenthaltsqualität erzeugen.

Mit der Ausweisung eines solchen Straßentyps ist in diesen Straßenräumen das Trennungsprinzip (zwischen Fahrbahn und Seitenraum) zu verwerfen und eine Mischverkehrsfläche umzusetzen. Der Fahrbahnbereich kann hier gestalterisch angedeutet werden. Beginn und Ende dieser Bereiche sind baulich klar vom angrenzenden Straßentyp zu unterscheiden. Zur Oberflächengestaltung bietet sich die Verwendung von Pflasterstein an, da sie zumeist eine entsprechende Unterscheidung zur angrenzenden Oberfläche bringt.

Darüber hinaus sollten zur Generierung von Aufenthaltsqualität zwei weitere Straßenräume umgestaltet werden. Der Vorplatz am Ostbahnhof benötigt eine grundlegende Umgestaltung (s. Maßnahme **F11**), die Oberflächen, Funktionen und Angebote neu definiert. Hier ist eine Verknüpfung mit den Maßnahmen **R12** (Schaffung hochwertiger Radabstellanlagen) und **MÖ5** (Einrichtung Mobilstation) vorzusehen. Auch die Umgestaltung des Straßenraums „Heckstraße" kann zu einer wesentlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich beitragen (siehe Maßnahme **F12**). Hier ist der Fahrbahnbereich wesentlich zu verkleinern und die Seitenräume und das Parken neu zu definieren und zu ordnen. Darüber hinaus ist in dieser Bereich mit Straßengrün aufzuwerten. Hier gilt es, Funktion und

Gestaltung miteinander zu verbinden. Gegebenenfalls kann das gute Beispiel „Auf dem Langen Kampe“ hier als Vorbild dienen.

Außerdem kann das Errichten von Sitzgelegenheiten oder anderem Stadtmobiliar ebenfalls ein Beitrag zu mehr Aufenthaltsqualität leisten (s. Maßnahme **F17**). Im Maßnahmenplan sind diverse Möglichkeiten aufgezeigt (zum Beispiel am Ostbahnhof, nördlich der Völkeningschule oder an der Meinolfstraße), wo solche Angebote verortet werden könnten, die bisher im Quartier fehlen.
Gerade Für BesucherInnen des Quartiers bietet sich an, gute Orientierungshilfen zu schaffen. Hier wird vorgeschlagen (s. Maßnahme **F18**) an einigen relevanten Punkten (zum Beispiel am Ostbahnhof) Informationsbords zu installieren, die eine Quartierskarte (mit eigenem Standort) enthalten und auf die Reisezeiten (zu Fuß) zu den verschiedenen Zielen im Quartier (z.B. Einzelhandels- oder Mobilitätsangebote) hinweisen.

Darüber hinaus wird der Fußverkehr ganz wesentlich bei Umsetzung der Maßnahme **MIV2** (aufgesetztes Parken entfernen) profitieren, da die Seitenräume ihre ursprüngliche Breite zurückerhalten.

ENTWURF

Nr.	Maßnahme mit Verortung	Priorität	Hinweise / Verknüpfung
F1	**Querungshilfe (Fußgängerüberweg) einrichten:** - Bleichstraße (Höhe Nr. 231) - Bleichstraße/Am Stückenkamp - KP Petristraße/ Feldstraße - Ziegeleistraße (nördlich Radrennbahn)	sehr hoch	
F2	**Querungshilfe (Fußgängerüberweg) einrichten und Fußgänger-LSA demontieren** (KP Bleichstraße / Feldstraße)	sehr hoch	vgl. Maßnahme MIV6
F3	**Verbindung / Querungsmöglichkeit durch beideseitig vorgezogene Seitenräume verbessern** - Bleichstraße (westlich Spielplatz "Auf dem Tönsplatz") - Am Großen Holz (Höhe Nr. 33) - Haakenort / Brehmstraße - Haakenort / Petristraße - Haakenort / Am Stadtholz	hoch	
F4	**Verbindung / Querungsmöglichkeit durch einseitig vorgezogene Seitenräume verbessern** - Finkenstraße (Höhe Nr. 30) - Flurstraße (Höhe Nr. 14) - Petristraße (Höhe Nr. 100)	hoch	
F5	**Querungsmöglichkeit über breite Fahrbahn einrichter / verbessern** - KP Haakenort / Bleichstraße - Heeper Straße / Höhe Bahnbrücke	hoch	Prüfung von verschiedenen Varianten für eine sicherere Gestaltung
F6	**Knotenpunkte aufpflastern** - KP Bleichstraße / Feldstraße - KP Bleichstraße / Finkenstraße - KP Petristraße / Finkenstraße - KP Petristraße / Feldstraße	hoch	vgl. Maßnahme MIV7
F7	**Materialwechsel (z.B. Pflaster) zur Aufmerksamkeitserhöhung einbringen** (Abschnitt von ca. 100 m, Höhe Am Petriplatz, bezugnehmend auf vorhandene Schul- und Altenheimeinrichtung)	hoch	
F8	**Bordsteinabsenkung einrichten** (KP Feldstraße / Petristraße)	mittel	im Rahmen von Umsetzung F2 und F6 berücksichtigen
F9	**Durchgang von parkenden Pkw freihalten** (südliche Heckstraße, Verbindung in Richtung Lohbreite: ggf. baulich, z.B. Poller)	hoch	

ENTWURF

Nr.	Maßnahme mit Verortung	Priorität	Hinweise / Verknüpfung
F10	**Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich:** - Meinolfstraße Süd - Zur Alten Gärtnerei	hoch	vgl. Maßnahme MIV5
F11	**Aufwertung und Umgestaltung Bahnhofsvorplatz**	hoch	Verknüpfung mit Maßnahme R12 und MÖ5
F12	**Implementierung Straßengrün mit Verschmälerung der Fahrbahnfläche zur Schaffung von Aufenthaltsqualität** (Heckstraße)	mittel	in Zusammenarbeit mit der Stadtgestaltung
F13	**Demontage Umlaufsperren** (Parallelweg Trachtenweg Höhe Kiepenweg)	hoch	
F14	**Hinweise auf Schülerverkehre** (diverse)	sehr hoch	z.B. in Form von kreativ gestalteten Schildern oder Markierungen
F15	**bestehende Querungshilfe (Fußgängerüberweg) optimieren durch vorgezogene Seitenräume** - KP Bleichstraße / Lohbreite - Feldstraße (Höhe Nr. 20)	mittel	
F16	**Herstellung neuer (selbstständig geführter) Fuß- und Radverbindung** - Verbindung Heckstraße / Petristraße - Verbindung "Am Stadtholz" und Grünverbindung "Am Finkenbach"	hoch	vgl. Maßnahme R6
F17	**Einrichtung Sitzgelenheit prüfen** (diverse, s. Plan)	mittel	
F18	**Errichtung Informationsboards** - Ostbahnhof - Nahversorgungszentrum - Aktivitätenzentrum - Schule / Altenheim	mittel	Hinweise zur eigenen Verortung, Zielen im Quartier und Informationen zu fußläufigen Entfernungen mit Hilfe einer Kartendarstellung

ENTWURF

5.2 Radverkehr

Das Maßnahmenkonzept „Radverkehr“ ist in Abb. 42Abb. 40 ersichtlich. Insgesamt sind hier 13 Maßnahmen(-gruppen) adressiert. Die Einzelmaßnahmen sind gesammelt in einer Maßnahmentabelle (am Ende des Unterkapitels) aufgeführt.

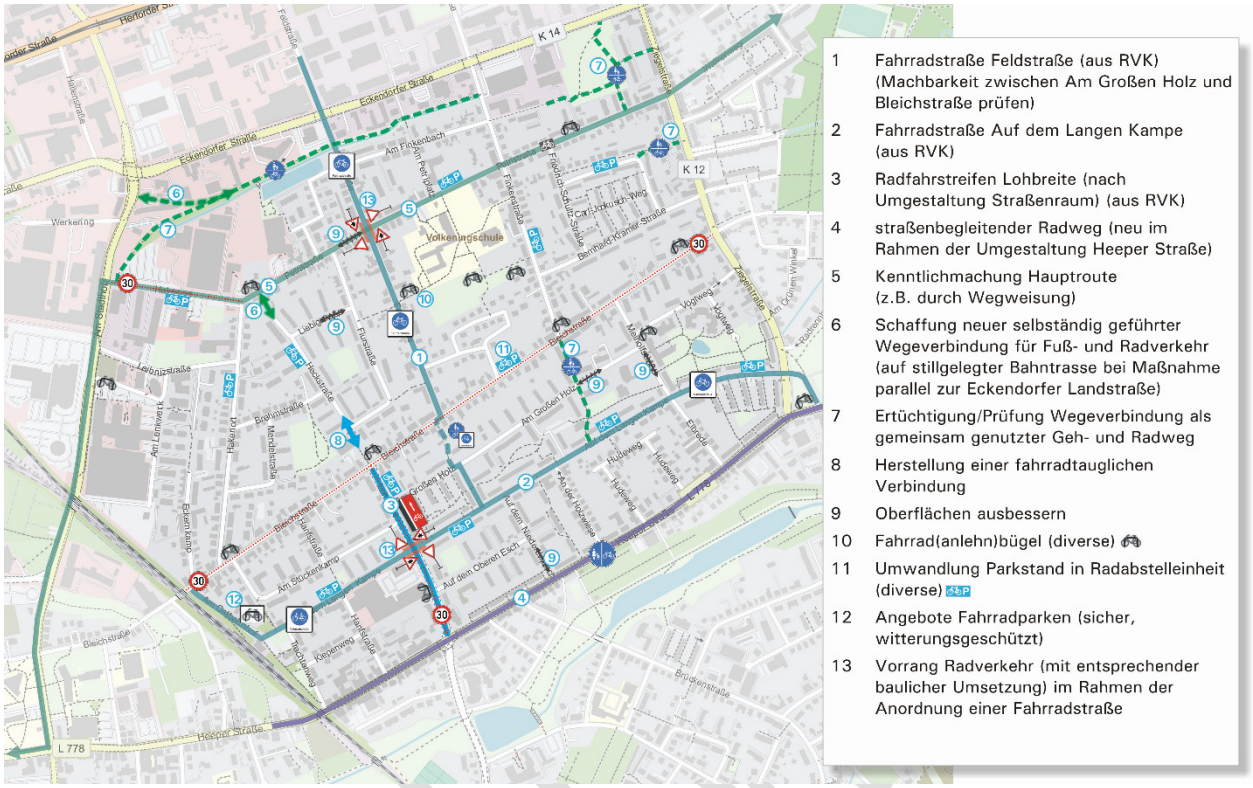


Abb. 42 Maßnahmenkonzept Radverkehr

Grundsätzlich lassen sich die vorgeschlagenen Maßnahmen im Radverkehr hinsichtlich linienhafter und punktueller und Maßnahmen unterscheiden.

Ganz wesentlich ist die Einrichtung von insgesamt zwei Fahrradstraßen (s. Maßnahmen **R1** und **R2**), die jeweils orthogonal zueinander orientiert sind und Radverkehre in Nord-Süd- bzw. in Ost-West-Richtung aufnehmen können. Die Fahrradstraßen sind auf den Straßen „Feldstraße“ (mit weiterer Fortführung über die Quartiersgrenzen hinaus in Richtung Norden) und „Auf dem Langen Kampe“ vorgesehen und bereits im Bielefelder Radverkehrskonzept projektiert. Diese Maßnahmen sollen bis 2025 umgesetzt werden. Die Fahrradstraßen können wesentliche Radverkehre aus dem Quartier aufnehmen und bieten eine sichere Führung an, da der Radverkehr hier Vorrang hat und nicht ohne weiteres durch Kfz überholt werden darf. Hier können z.B. zwei Radfahrer auch nebeneinander auf der Fahrbahn unterwegs sein. Grundsätzlich sind Fahrradstraßen gegenüber kreuzenden oder einmündenden Straßen bevorrechtigt. Diese Bevorrechtigungen sind entsprechend zu berücksichtigen (s. Maßnahme **R13**), mit besonderer Sorgsamkeit an den Hauptknoten Feldstraße / Petristraße und „Auf dem Langen Kampe“ / Lohbreite. Bei der Umsetzung der Fahrradstraßen sind die „Grundzüge der Gestaltung von Fahrradstraßen“ der

Stadt Bielefeld zu beachten. Hier sind bereits entsprechende Gestaltungshinweise (z.B. hinsichtlich der Verwendung einer entsprechenden Markierung) festgehalten. Ein Praxisbeispiel ist in Abb. 43 dargestellt.

Ebenfalls im Radverkehrskonzept bereits definiert, ist die Umsetzung von Radfahrstreifen auf der Straße Lohbreite (s. Maßnahme **R3**, und Beispiel aus Abb. 43). Die Umsetzung dieser Führungsform kann hier einen wesentlichen Beitrag zu einem höheren Fahrkomfort und zu mehr Verkehrssicherheit beitragen. Dabei ist der Straßenraum „Lohbreite“ auf zwei Fahrstreifen zu reduzieren (s. Maßnahme **MIV1)**, damit die genannte Führungsform auch umgesetzt werden kann.



Abb. 43 Beispiel Fahrradstreifen (links) und Fahrradstraße (rechts)

Für mehr Sicherheit im Radverkehr kann ebenfalls die Umgestaltung der Heeper Straße sorgen. Hier ist bereits ein neuer straßenbegleitender Radweg (s. Maßnahme **R4**) mit einer entsprechenden Ausbauqualität vorgesehen (im Radverkehrskonzept bis 2024). Gerade an den Knotenpunkten sind sichere Führungsvarianten zu wählen, dass das Risiko von schweren Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrenden minimiert werden kann.

Eine der wesentlichen Hauptrouten des Bielefelder Radnetzes verläuft über die Petristraße und den nördlichen Hakenort weiter in Richtung Innenstadt. Eine entsprechende Kenntlichmachung dieser wichtigen stadtteilübergreifenden Verbindung ist zum Beispiel durch wegweisende Elemente umzusetzen (s. Maßnahme **R5**).

Damit die Verbindungsqualität für den Radverkehr noch weiter zunimmt ist zu prüfen, ob die selbstständig geführte Wegeverbindung am Finkenbach als gemeinsam genutzter Geh- und Radweg ertüchtigt werden kann (s. Maßnahme **R7**). Dabei ist auch für den Radverkehr die Schaffung einer neuen Verbindung weiter in westliche Richtung relevant (s. Maßnahme **R6**, bzw. **F16**) um zusätzliche Umwege zu minimieren. Gleichermaßen ist für eine fahrradtaugliche Verbindung zwischen der Straße „Auf dem Langen Kampe“ und Bleichtstraße (in südlicher Verlängerung der Finkenstraße) zu prüfen, ob mindestens ein gemeinsam genutzter Geh- und Radweg umgesetzt werden kann (ggf. sind hier Grundstücksankäufe zur Generie-

rung von Mindestbreiten zu generieren). Die Prüfschritte sind ebenso für die heute vorhandenen selbstständig geführten Wegeverbindungen zwischen Ziegelstraße und „Am Finkenbach“ sowie zwischen der Petristraße und der Eckendorfer Straße (im Nord-Osten des Quartiers) durchzuführen (s. Maßnahme **R7**). Außerdem ist an der südlichen Heckstraße (im Übergang auf die selbstständig geführte Wegeverbindung in Richtung Bleichstraße) eine Verbindung umzusetzen, die ein durchgängiges Fahren erlaubt (s. Maßnahme **R8**).

Für weitere Sicherheit im Radverkehr sind an verschiedenen Stellen (punktuell oder flächig) die in der Defizitanalyse detektierten (punktuellen oder flächigen) Asphaltoberflächen auszubessern (s. Maßnahme **R9**).

Um den aufgedeckten Mangel an öffentlich zugänglichen Radabstellanlagen zu beseitigen, wurden im Maßnahmenkonzept diverse Vorschläge für Standorte von Radabstellmöglichkeiten (dezentral sowie nutzungs- und bedarfsorientiert) verortet. Dabei können Fahrradbügel – sofern genügend Platz vorhanden ist – herkömmlich im Seitenraum oder in einem Platzbereich untergebracht werden (s. Maßnahme **R10**). Es wird vorgeschlagen, „Pakete“ von mindestens 3-5 Radbügeln vorzusehen. Diese sind zum Beispiel in Nähe der Völkeningschule, des Supermarktes oder in Nähe der Bushaltepunkte angeordnet. Gerade bei Letzterem kann die Intermodalität (Verknüpfung mehrerer Verkehrsträger innerhalb einer Wegekette) gestärkt werden. In städtebaulich beengten Lagen, wo keine solcher Räume vorhanden sind, sind entsprechende Radabstelleinheiten (z.B. je 5 Bügel für konventionelle Räder oder 3 Bügel für Lastenräder) auf einzelnen Kfz-Parkständen umsetzen (s. Maßnahme **R11** und Bespiele aus Abb. 44). In der Maßnahmenkarte sind für das Quartier insgesamt 12 Pkw-Parkstände zur Umfunktionierung vorgesehen. Am Ostbahnhof sollte ein qualitativ besonders hochwertiges Radabstellangebot umgesetzt werden, das ein sicheres und witterungsgeschütztes Abstellen ermöglicht (s. Maßnahme **R12**). Hier sind die Verknüpfungen zu den Maßnahmen **F11** und **FÖ5** zu berücksichtigen.



Abb. 44 Beispiele Umsetzung von Abstellmöglichkeiten auf Fahrbahnflächen

Ganz besonders kann der Radverkehr von der vorgeschlagenen Temporeduzierung auf 30 km/h auf der Bleichstraße und der Lohbreite profitieren,

da dadurch die Verkehrssicherheit auf diesen wichtigen Verbindungen erhöht werden kann.

Nr.	Maßnahme mit Verortung	Priorität	Hinweise / Verknüpfung
R1	**Fahrradstraße einrichten "Feldstraße"** (entlang Feldstraße, ggf. alternative südliche Führung über Lohbreite prüfen)	hoch	Maßnahme 119/282 vorgesehen im RVK (bis 2025), Berücksichtigung Maßnahme R13
R2	**Fahrradstraße einrichten "Auf dem Langen Kampe"** (Führung von Heeper Straße bis zur Bleichstraße über Ostbahnhof)	hoch	Maßnahme 120/121 vorgesehen im RVK (bis 2025), Berücksichtigung Maßnahme R13
R3	**Radfahrstreifen einrichten "Lohbreite"** Maßnahme im Rahmen der Umgestaltung des Straßenraums Lohbreite umsetzen	mittel	Maßnahme 281 vorgesehen im RVK (bis 2030)
R4	**Straßenbegleitenden Radweg mit sicheren Knotenpunkten einrichten "Heeper Straße"** Errichtung im Rahmen der Umgestaltung "Heeper Straße" vorgesehen	sehr hoch	Maßnahme 152 vorgesehen im RVK (bis 2024) - besondere Berücksichtigung von Querungsbedarfen der Heeper Straße
R5	**Kenntlichmachung Hauptroute** (Verlauf Petristraße / Hakenort)	hoch	zum Beispiel durch wegweisende Elemente oder durch Markierungen
R6	**Herstellung neuer (selbstständig geführter) Fuß- und Radverbindung** - Verbindung Heckstraße / Petristraße - Verbindung "Am Stadtholz" und Grünverbindung "Am Finkenbach"	hoch	vgl. Maßnahme F16
R7	**Wegeverbindung als gemeinsam genutzten Geh- und Radweg einrichten** (prüfen und wenn möglich ertüchtigen)	hoch	
R8	**Herstellung einer fahrradtauglichen Verbindung** (zwischen Heckstraße und Bleichstraße)	hoch	
R9	**Fahrbahnoberflächen ausbessern** (Asphaltdecke)	mittel	Ausbesserung für ein sicheres Radfahren und zur Minderung des Rollwiderstandes
R10	**Fahrradanlehnbügel installieren** (diverse, vgl. Karte)	sehr hoch	
R11	**Umwandlung Parkstände in Radabstelleinheiten** (diverse, vgl. Karte)	hoch	
R12	**Schaffung hochwertiger Angebote Fahrradparken** (im Rahmen Umgestaltung Bahnhofsvorplatz)	hoch	Verknüpfung Maßnahme F11 und MÖ5
R13	**Vorrang für Radverkehr vorsehen** (im Rahmen der Anordnung der Fahrradstraßen mit entsprechender baulicher Unterstützung): - KP "Auf dem Langen Kampe / Lohbreite - KP Petristraße / Flurstraße	hoch	Verknüpfung Maßnahme R1 und R2

ENTWURF

ENTWURF

5.3 ÖPNV & Multimodalität

Das Maßnahmenkonzept „ÖPNV & Multimodalität“ ist in Abb. 45 ersichtlich. Insgesamt sind hier 7 Maßnahmen(-gruppen) adressiert. Die Einzelmaßnahmen sind gesammelt in einer Maßnahmentabelle (am Ende des Unterkapitels) aufgeführt.



Abb. 45 Maßnahmenkonzept ÖPNV & Multimodalität

Zur Förderung der Multimodalität (Möglichkeit der Verkehrsmittelwahl) und der Intermodalität (Möglichkeit der Verknüpfung von Verkehrsträgern) ist insbesondere die Verdichtung des Angebots Sharing-Angeboten zu beleuchten, die zum Beispiel als Zubringer zum ÖPNV dienen oder gar den Verzicht auf das eigene Auto ermöglichen. Zum Beispiel gibt es Untersuchungen, dass ein Car-Sharing Fahrzeug 5-10 Pkw ersetzen kann. Insgesamt ist anzustreben, dass Sharing-Angebote im Quartier dezentral angeordnet werden, an einem Standort aber eine Verknüpfung mehrerer Verkehrsträger, sichergestellt ist.

Im Quartier sind 4 weitere Carsharing-Stationen zu etablieren, sodass die Gesamtzahl an Stationen auf insgesamt 6 erhöht wird (vgl. **Maßnahme MÖ1**). Durch das verdichtete Netz an Car-Sharing-Angeboten sinkt die Distanz von jedem potentiellen Startort (z.B. vom Wohnhaus im Quartier). Bisher sind Sharing-Angebote vom Anbieter *cambio* etabliert (vgl. Abb. 46). Je nach Marktlage und Möglichkeiten kann das Angebot hier auch durch andere Anbieter ergänzt werden.

In Bielefeld ist der Anbieter *mein siggi* bereits als Bike-Sharing-Partner etabliert. Hier können Leihräder entweder an Stationen oder entlang ausgewählter Strecken[5] (frei) ausgeliehen und abgegeben werden. Hier wird vorgeschlagen, im Quartier in Rücksprache mit dem Anbieter feste Stationen zu installieren. Insgesamt sind bis zu 6 Stationen – dezentral, an wichtigen Quartierszielen – vorzusehen (s. Maßnahme **MÖ2**, vgl. Abb. 45). Stationen haben die Vorteile, dass hier zumeist entsprechende Angebote vorhanden sind und dass Fahrräder weniger wahllos im Straßenraum abgestellt werden.



Abb. 46 Beispiele aus dem Quartier: abgestelltes Leihrad von *mein siggi* (links), und Car-Sharing-Station (Meinolfstraße, rechts)

In Ergänzung dazu, soll im Quartier auch die Möglichkeit geben, Lastenräder auszuleihen (vgl. Maßnahme **MÖ3**, s. Beispiel in Abb. 47). In Ergänzung zu dem bestehenden Angebot am Aktivitätenzentrum (Meinolfstraße), welches noch mit einer größeren Reichweite beworben werden sollte, ist ein weiterer Standort mit entsprechenden Angeboten am Nahversorgungszentrum in der Lohbreite vorzusehen. Hier kann ggf. eine Kooperation mit dem Einzelhändler vor Ort gewinnbringend und zielführend für alle Akteure sein. Als weiterer Standort würde sich ggf. der Ostbahnhof anbieten.



Abb. 47 Beispiele für eine Bike-Sharing-Station mit Lastenradangebot (links) und eine definierte Abstellfläche für E-Scooter.

[5] Im 5. Kanton auf folgenden Abschnitten: Heeper Straße, Ziegelstraße, Am Stadtholz, zentral ein Abschnitt (von Süd nach Nord) über Lohbreite, Bleichstraße und Feldstaße.

Darüber hinaus sollten im Quartier E-Scooter-Abstellflächen vorgesehen werden. Das Maßnahmenkonzept sieht hier mindestens 6 Standorte vor (vgl. Maßnahme **MÖ4**, s. Umsetzungsbeispiel aus Abb. 47). Die Einrichtung entsprechender Abstellflächen verfolgt das Ziel, dass die heute zum Teil sehr chaotisch und gefährdend abgestellten Vehicle, geordnet abgestellt werden und kein Sicherheitsrisiko darstellen. Dieser Umgang mit dem noch neuem Sharing-Angebot in Städten ist in Rücksprache mit den verschiedenen Anbietern zu diskutieren und dann auch konsequent im gesamten Geschäftsgebiet der Stadt umzusetzen.

Des Weiteren sollen am Ostbahnhof sämtliche Angebote, welche das multimodale Verkehrsverhalten unterstützen, durch eine Mobilitätsstation zusammengeführt werden. In Maßnahme **MÖ5** sind sämtliche Bausteine beschrieben (wie zum Beispiel sämtliche Sharing-Angebote unterschiedlicher Verkehrsträger, eine digitale Fahrgastinformation (DFI) und eine Service-Station für Radfahrer), die hier umgesetzt werden sollen. Hier wurde die Maßnahme aus dem „Umsetzungskonzept Mobilitätsstationen" der Stadt Bielefeld übernommen, in der eine Station in der Kategorie „M" vorgesehen wurde. Die Mobilitätsstation ist in enger Verknüpfung mit der Maßnahme **R12** (sichere Radabstellanlage) und **F11** (Aufwertung und Umgestaltung Bahnhofsvorplatz) zu denken und kann zu einer wesentlichen Aufwertung dieses wichtigen Ortes im Quartier führen.

Wenngleich das Busangebot im Quartier verhältnismäßig dicht und gut frequentiert ist, ist im Nordbereich die Taktung noch zu verbessern. Dementsprechend ist in Maßnahme **MÖ6** beschrieben, dass auf der Buslinie 23 mindestens ein 20-minütiger Grundtakt etabliert werden soll. Diese Maßnahme ist bereits im Bielefelder Nahverkehrsplan 2021 (mit der Umsetzungspriorität 2) beschrieben. Damit auch die mobilitätseingeschränkten Personen an den ÖPNV-Angeboten uneingeschränkt partizipieren können, ist die Umsetzung der Barrierefreiheit an allen Bushaltepunkten zu überprüfen und gegebenenfalls zu finalisieren. Hier ist eine sehr hohe Priorität notwendig, da per Bundesgesetz die Frist zur Herstellung der Barrierefreiheit bereits im Januar 2022 abgelaufen ist.

ENTWURF

Nr.	Maßnahme mit Verortung	Priorität	Hinweise / Verknüpfung
MÖ1	**Errichtung weiterer Car-Sharing-Stationen** - Friedrich Schulz-Straße - Auf dem Langen Kampe (Höhe A. d. Holzwiese) - Am Lenkwerk - Flurstraße (Süd)	hoch	neben den zwei vorhandenen stationsgebundenen cambio-Car-Sharing-Stationen kann das Angebot auch durch weitere Anbieter ergänzt werden
MÖ2	**Errichtung Bike-Sharing-Stationen von *Siggi*** (in Ergänzung zur Möglichkeit, Leihräder teilweise auch flächig abzustellen)	hoch	
MÖ3	**Errichtung Lastenradverleih-Station** (Anbieter offen) - Nahversorgungszentrum (Kooperation Nahversorger anstreben) - Aktivitätenzentrum Meinolfstraße (Angebot zu bewerben)	hoch	Verleihstation am Aktivitätenzentrum vorhanden - allerdings öffentlich wenig wahrnehmbar
MÖ4	**E-Scooter-Abstellflächen vorsehen** - Friedrich Schulz-Straße - Auf dem Langen Kampe (Höhe A. d. Holzwiese) - Am Lenkwerk - Meinolfstraße - Ecke Bleichstraße / Lohbreite - Ecke Feldstraße / Grünverbindung	mittel	
MÖ5	**Einrichtung Mobilstation "M" am Ostbahnhof** mit folgenden Angeboten: - Car-Sahring - Bike-Sharing (ggf. mit Lastenrad) - digitale Fahrgastinformation (DFI) - E-Scooter-Abstellfläche - Service-Station für Radnutzer (Luftpumpe, Fahrradschlauchautomat) - witterungsgeschützte und sichere Radabstellanlage (vgl. Maßnahme R12)	hoch	Maßnahme bereits adressiert im Umsetzungskozept Mobilitätsstationen vgl. Maßnahme F11 und R12
MÖ6	**Taktverstärkung Buslinie 23** (mindestens 20-minütiger Grundtakt)	hoch	Maßnahme aus Nahverkehrsplan 2021 mit Umsetzungspriorität 2
MÖ7	**Überprüfung der Umsetzung Barrierefreiheit an Bushaltepunkten**	sehr hoch	

ENTWURF

5.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr (MIV), ist die Verkehrsart im Quartier, die aufgrund der Präsenz die maßgeblichsten Auswirkungen mit sich bringt. Dies wird bereits an der Fläche an öffentlichem Raum deutlich, die durch den ruhenden Verkehr genutzt wird. Der große Einfluss des MIV auf das gesamte Verkehrssystem birgt also wesentliche Chancen dafür, dass die Situation auch für andere Verkehrsträger (z.B. hinsichtlich der Themas Verkehrssicherheit) maßgeblich verbessert werden kann. Aber auch Themen wie Verkehrsstärken, der damit zusammenhängende Durchgangsverkehr und die Kfz-Geschwindigkeiten haben einen wesentlichen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität im Quartier.

Zunächst werden Basismaßnahmen (s. Kapitel 5.4.1) beschrieben, mit denen die im Zielbild gesteckten Ziele maßgeblich erreicht werden sollten. Hier ist nach einer entsprechenden Zeitspanne (z.B. in 2030) nach Umsetzung der wesentlichen Maßnahmen eine Evaluation erforderlich, ob die gewünschten Ziele erreicht auch worden sind. Gibt es hier Nachsteuerungsbedarf kann die Umsetzung einer zweiten Ebene erfolgen: Die „Maßnahmen zur erweiterten Verkehrsberuhigung“ (s. Kapitel 5.4.2).

In Kapitel 5.4.3 ist die Option zur Umsetzung von Bewohnerparken im Quartier dargelegt. Diese Möglichkeit wird im Rahmen dieses Verkehrsgutachtens kurz eingeordnet.

5.4.1 Basismaßnahmen

Das Maßnahmenkonzept „MIV“ ist in Abb. 48 ersichtlich. Insgesamt sind hier 11 Maßnahmen(-gruppen) adressiert. Die Einzelmaßnahmen sind gesammelt in einer Maßnahmentabelle (am Ende des Unterkapitels) aufgeführt.

Ein zentrales Thema, in dem ein großes Verbesserungspotential für die gesamte Mobilität im Quartier liegt, sind die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr. Gutachterlich gesehen kann die Verkehrssicherheit wesentlich gesteigert werden, wenn für die Bleichstraße (die eine zentrale Quartiersachse darstellt) eine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 angeordnet wird. Diese Temporeduzierung sollte genauso für den Hakenort (Nord) und für die Lohbreite angeordnet werden (wobei hier zusätzlich eine neue Straßenraumgestaltung erforderlich ist), siehe Maßnahme **MIV1**. Diese Temporeduzierung kann einen maßgeblichen Ausschlag dafür geben, dass wesentliche Durchgangsverkehre eine andere Route wählen und das gesamte Geschwindigkeitsniveau auf diesen zentralen Quartiersverbindungen gesenkt werden kann. Die Neuordnung des Parkens in der Bleichstraße (Maßnahme **MIV2**) kann hier ebenfalls einen wesentlichen Beitrag leisten, da nicht mehr zwangsläufig die Begegnungsfälle von Kfz ermöglicht werden sollen. Ebenfalls kann die (temporäre) Installation von Geschwindigkeitsanzeigen in der Bleichstraße (direkt nach Einführung der Geschwindigkeitsreduzierung, s. Maßnahme **MIV 9**) dazu dienen, dass die FahrerInnen ein direktes „Feedback“ zu ihrem Fahrverhalten bekommen und dieses

ggf. anpassen können. Darüber hinaus kann die Schaffung von Eingangssituationen an den jeweiligen Quartierseingängen (s. Beispiel aus Abb. 49) auf der Bleichstraße dazu beitragen, dass die Aufmerksamkeit (auch auf das eigene Fahrverhalten) erhöht wird (s. Maßnahme **MIV10**). Damit überhaupt in einem Zeitabschnitt weniger (Durchgangs)verkehr fließt und die Quartiersdurchfahrt (auf den Relationen über die Lohbreite) weniger attraktiv wird, kann für die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Heeper Straße / Lohbreite geprüft werden, inwieweit diese durch kürzere Freigabezeiten in Richtung Nord den beschriebenen Zweck erfüllt (s. Maßnahme **MIV4**).

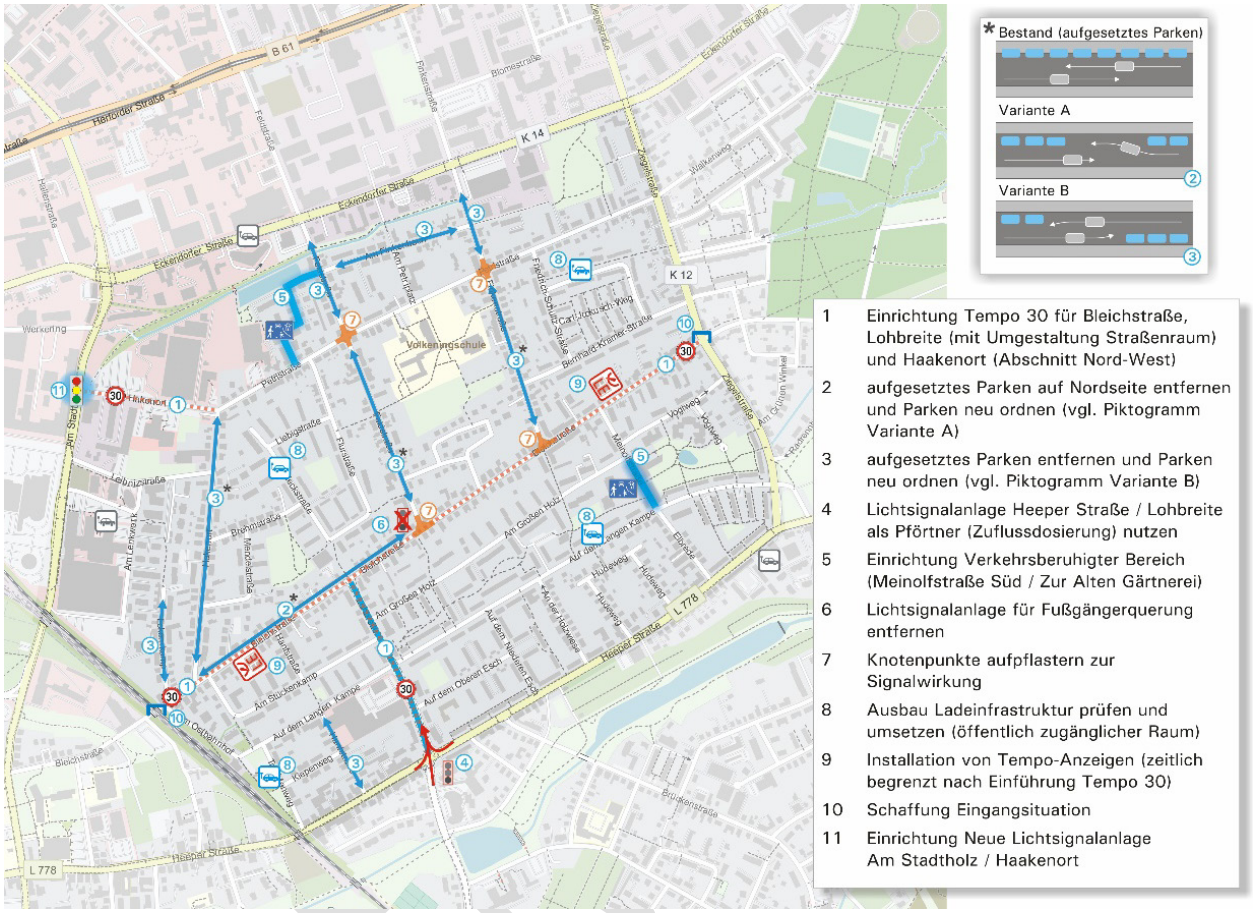


Abb. 48 Maßnahmenkonzept MIV (Basismaßnahmen)

Eine weitere wesentliche Maßnahme ist die Neuordnung des Parkens durch das Verbieten des sogenannten „aufgesetzten Parkens“ in mindestens 9 verschiedenen Straßenabschnitten (Bleichstraße West, Hakenort, Feldstraße [Nord und Süd], Finkenstraße [Nord und Süd], Eckernkamp und Hanfstraße), s. Maßnahme **MIV3**. Das wesentliche Ziel, ist die Restrukturierung der Straßenräume, wodurch der Fußverkehr wieder seinen eigentlich erforderlichen Platzbedarf zurückerhält und der MIV auf die Nutzung der ihm zugewiesenen Fahrbahn beschränkt wird. Dadurch kann der Fußverkehr gestärkt werden und gleichermaßen das Geschwindigkeitsniveau im Quartier niedrig gehalten werden, da das uneingeschränkte aneinander Vorbeifahren von Kfz nur noch eingeschränkt möglich ist. In Abb. 48 (oben rechts) ist in einer Prinzipskizze dargestellt, wie das straßenbegleitende Parken auf der Fahrbahn, einseitig in Variante A (hier für die Bleich-

straße erforderlich) und wechselseitig in der Variante B (für die anderen Straßenabschnitte) umzusetzen ist. Für den Begegnungsfall sind entsprechende Parkbuchten einzuplanen. Durch die Neuordnung ist ungefähr mit einem Entfall von rd. 150 Parkständen im öffentlichen Straßenraum zu rechnen. Gegenüber einem Angebot von rd. 1.800 Parkständen ist mit einer Abnahme von rd. 8% zu rechnen. Das wird den Parkdruck aber nicht in einen kritischen Bereich ansteigen lassen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass sowohl noch ausreichende Kapazitäten vorhanden sind als auch die vielen zusätzlichen Maßnahmenangebote den Umstieg auf andere Verkehrsträger begünstigen.

Zusätzlich sind weitere Maßnahmen geplant, welche die Aufmerksamkeit der Kfz-FührerInnen gegenüber den schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen erhöht. Dies kann durch die Aufpflasterung von den insgesamt vier Knotenpunkten rund um die Völkeningschule erreicht werden (vgl. Maßnahme **MIV7**, s. Abb. 41). Durch den Oberflächenwechsel wird automatisch die Aufmerksamkeit der Autofahrenden erhöht und gerade die unerfahrenen Verkehrsteilnehmer (wie z.B. SchülerInnen) sind sicherer im Straßenverkehr unterwegs. Zusätzlich hilft hier auch die Maßnahme zur Ausweisung von Verkehrsberuhigten Bereichen (s. Maßnahme **MIV5,** vgl. Abb. 49). Der primär für den Aufenthalt und somit für den Fußverkehr zur Verfügung gestellte Raum kann zwar durchfahren werden, dies allerdings nur in Schrittgeschwindigkeit. Mit solchen Maßnahmen wird das Ziel der Flächengerechtigkeit gestützt und sukzessive umgesetzt (s. genauere Beschreibung in Kapitel 5.2).



Abb. 49 Beispiele aus der Praxis im MIV

Eine weitere Maßnahme ist die Schaffung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur im Quartier (s. Maßnahme **MIV8**). Hier sind mindestens 4 Standorte vorgeschlagen, wodurch ein Mindestangebot an Lademöglichkeiten (bei einer steigenden Anzahl an neu zugelassenen E-Fahrzeugen) im Quartier geschaffen werden kann (vgl. Abb. 49). Die Umsetzung und Verteilung der Ladepunkte sollten allerdings in einem übergeordneten Konzept verifiziert werden.

Nachrichtlich übernommen, ist die bereits politisch beschlossene Maßnahme **MIV11**, in der die Errichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt „Am Stadtholz / Hakenort“ festgehalten ist.

ENTWURF

Nr.	Maßnahme mit Verortung	Priorität	Hinweise / Verknüpfung
MIV1	**Einrichtung Tempo 30** für Bleichstraße, Lohbreite (mit Umgestaltung Straßenraum: MN R3) und Hakenort (Nord-West)	sehr hoch	wichtig für weiterführende Umsetzung: Maßnahme MIV9 und MIV10
MIV2	**Aufgesetztes Parken entfernen und Parken neu ordnen** (Variante A - einseitige Anordnung Buchten: Bleichstraße Abschnitt West)	sehr hoch	
MIV3	**Aufgesetztes Parken entfernen und Parken neu ordnen** (Variante B - zweiseitige Anordnung Buchten): - Hakenort - Hanfstraße - Eckernkamp - Feldstraße - Finkenstraße - Am Finkenbach	sehr hoch	
MIV4	**Lichtsignalanlage Heeper Straße / Lohbreite als Pförtner (Zuflussdosierung) nutzen**	hoch	
MIV5	**Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich** - Meinolfstraße Süd - Zur Alten Gärtnerei	hoch	vgl. Maßnahme F10
MIV6	**Lichtsignalanlage für Fußgängerquerung entfernen**	sehr hoch	vgl. Maßnahme F2
MIV7	**Knotenpunkte aufpflastern zur Signalwirkung** - KP Bleichstraße / Feldstraße - KP Bleichstraße / Finkenstraße - KP Petristraße / Finkenstraße - KP Petristraße / Feldstraße	hoch	vgl. Maßnahme F6
MIV8	**Ausbau Ladeinfrastruktur prüfen und umsetzen** (im öffentlich zugänglichen Raum) - Am Ostbahnhof - Heckstraße - Auf dem Langen Kampe (östlicher Bereich) - Friedrich-Schultz-Straße	mittel	
MIV9	**Installation von Tempo-Anzeigen** (zeitlich begrenzt nach Einführung Tempo 30)	hoch	in Zusammenhang mit Maßnahme MIV1
MIV10	**Schaffung Eingangssituation** (mit dem Ziel auf Tempo 30 hinzuweisen)	hoch	in Zusammenhang mit Maßnahme MIV1
MIV11	**Einrichtung Neue Lichtsignalanlage** Am Stadtholz / Haakenort	sehr hoch	Antrag für Einrichtung wurde bereits in der BV eingebracht. Zufahrt des neuen Polizeipräsidiums zu berücksichtigen

ENTWURF

5.4.2 Maßnahmen zur erweiterten Verkehrsberuhigung

In Abb. 50 ist das Maßnahmenkonzept MIV zu einer erweiterten Verkehrsberuhigung beschrieben. Wie eingangs beschrieben, sollen Maßnahmen dieser Art, die wesentlich restriktiver eingreifen, erst umgesetzt werden, wenn die Basismaßnahmen nicht ihr Ziel erreichen.

Das Konzept sieht vor, das Quartier in mindestens drei verschiedene Verkehrszellen aufzuteilen, die (aus Sicht des MIV) voneinander getrennt sind. Dadurch kann ein Großteil des Durchgangsverkehrs aus dem Quartier restriktiv herausgehalten werden. Die Verkehrszellen können nur über die äußeren Hauptverkehrsstraßen erreicht werden (symbolisiert über die entsprechend eingefärbten Pfeile), da heißt, dass nahezu ausschließlich Quell- und Zielverkehre das Quartier frequentieren. Das senkt die Verkehrsbelastung erheblich, führt aber auch dazu, dass im MIV Umwege der AnwohnerInnen in Kauf genommen werden müssen. Im besten Falle fördert diese Restriktion (für kurze Wege) die Nutzung eines anderen Verkehrsmittels. Die Sperren, welche die Verkehrszellen voneinander trennen, lassen in jedem Fall den Fuß- und Radverkehr hindurch, auch der ÖPNV kann diese Sperren auf den relevanten Strecken passieren (Stichwort „Modal-Filter“). Durchquert eine Buslinie zwei Verkehrszellen, ist mindestens eine dynamische Durchfahrtssperre (s. Maßnahme **MIV + 2**) einzurichten (siehe Bleichstraße und Petristraße). Ist dies nicht der Fall, reicht die Einrichtung von statischen Pollern (s. Maßnahme **MIV + 1**), die aber manuell durch Feuerwehr oder Müllabfuhr geöffnet werden kann.

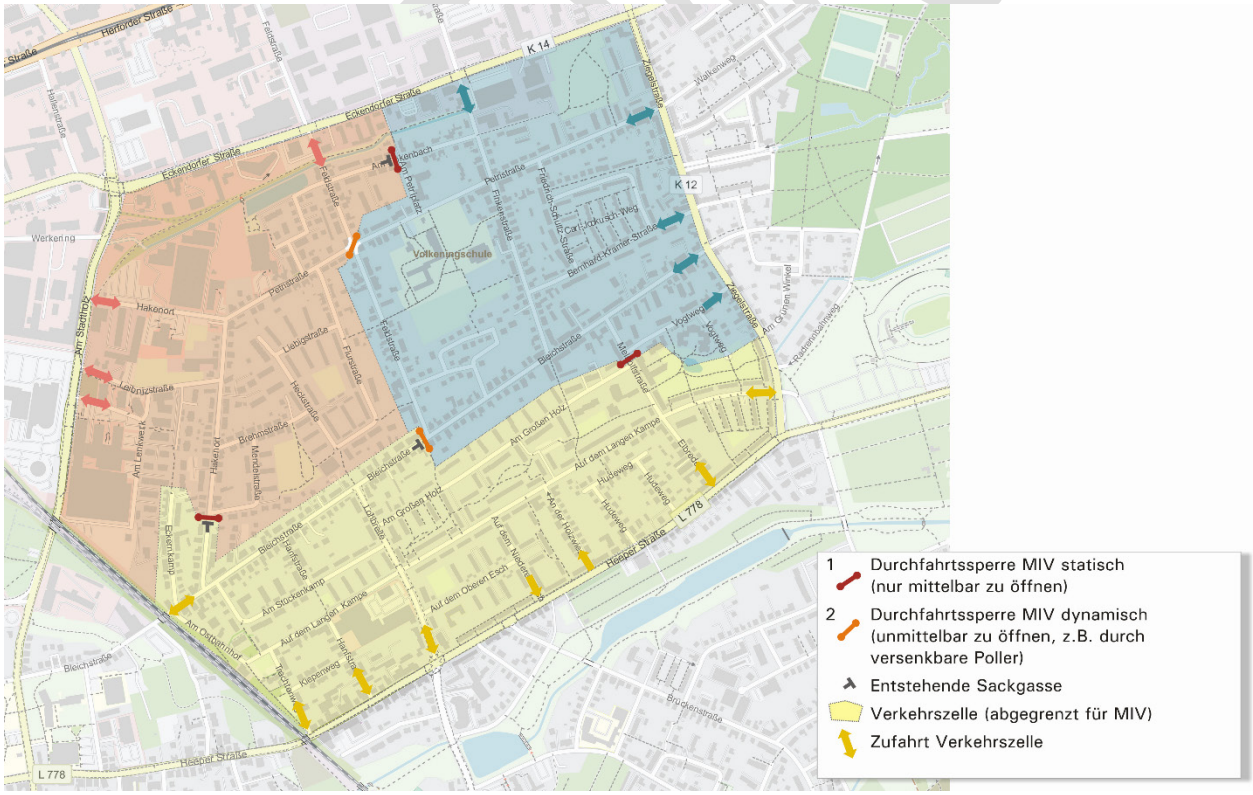


Abb. 50 Maßnahmenkonzept MIV (erweiterte Verkehrsberuhigung)

Das hier dargestellte Konzept bildet lediglich ein Beispielszenario ab. Es wäre durchaus denkbar, die Grenzziehung der Verkehrszellen anders zu gestalten oder auch die Anzahl der Zellen zu variieren.

Die hier dargestellten Maßnahmen sind durchaus mit den MIV-Basismaßnahmen kombinierbar.

Nr.	Maßnahme mit Verortung	Priorität	Hinweise / Verknüpfung
MIV + 1	**Durchfahrtssperre MIV statisch einrichten** (nur mittelbar zu öffnen)	abhängig von Basis-maß-nahmen	es ist zu berücksichtigen, dass Müllfahrzeuge und die Feuerwehr Sperren öffnen und passieren können
MIV + 2	**Durchfahrtssperre MIV dynamisch einrichten** (nur mittelbar zu öffnen)	abhängig von Basis-maß-nahmen	z.B. ist der Einsatz von versenkbaren Pollern denkbar, sodass zum Beispiel Omnibusse passieren können

5.4.3 Bewertung Option Bewohnerparken

Das Bewohnerparken soll ermöglichen, dass in einem Quartier mit einem geringen Stellplatzangebot für die AnwohnerInnen ein Stellplatz zur Verfügung steht. Ob die Einrichtung von Bewohnerparken im 5. Kanton zielführend ist, soll zunächst durch den Abgleich der beschriebenen Kriterien aus der StVO bewertet werden.

Voraussetzungen grundsätzlich

- Mangel an privaten Stellplätzen
  → **erfüllt**
- erheblicher allgemeiner Parkdruck (hier: max. 74%)
  → **teilweise erfüllt**
  (in Abhängigkeit des Wegfalls von Parkständen durch Maßnahmen)
- Bewohner finden regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung (Bereich 300 – 500 m) von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug
  → **eher nicht erfüllt**
- Bereich (Zone) ist nicht größer als 1.000 m
  → **Ost-West-Ausdehnung von 1,5 km**
  (Folge: Einrichtung von mindestens 2 Zonen erforderlich)

Erweiterte Voraussetzungen zur Einrichtung

- Werktags von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr nicht mehr als 50% reservierte Parkflächen für Bewohnerteilweise
  → **notwendige Eingrenzung der Parkbereiche erforderlich**

ENTWURF

– In der übrigen Zeit nicht mehr als 75% reservierte Parkflächen für Bewohner
  → notwendige Eingrenzung der Parkbereiche erforderlich

– Bewohnerparken kann nach Abwägung (von Gemeingebrauchsanspruch, Parkdruck und örtlichen Besonderheiten) durch Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden

Umsetzungsfolgen

Die Entscheidung für die Einrichtung von Bewohnerparken zieht verschiedene Umsetzungsfolgen nach sich. Nachfolgend sind drei davon beschrieben:

– Bewirtschaftung sämtlicher Parkstandbereiche
  (Errichtung Beschilderung, vgl. Abb. 51 und je nach Bewirtschaftungsform ggf. Parkscheinautomaten)

– höherer Verwaltungsaufwand
  (z.B. durch Ausstellung von Bewohnerparkausweisen)

– Durchsetzung der Anordnung durch regelmäßige Kontrollen erforderlich



Abb. 51 Mögliche Beschilderungsarten Bewohnerparken

Insgesamt hat der Abgleich mit notwendigen Voraussetzungen gezeigt, dass nur ein Kriterium klar erfüllt ist. Gegebenenfalls kann durch den Wegfall weiterer Stellplätze die Ausgangssituation anders bewertet werden – dennoch ist unwahrscheinlich, dass sich die qualitative Situation hinsichtlich des Parkdrucks maßgeblich ändert. Aus gutachterlicher Sicht ist die Einrichtung einer Bewohnerparkzone nicht zwangsläufig erforderlich und zielführend ist. Die zu erwartende Wirkung steht hier in einem Missverhältnis gegenüber den nach sich ziehenden Investitions- und Betriebskosten.