

Anfrage des Einzelvertreters der FDP:

*Ist es richtig, dass das Verkehrsmodell der Stadt Bielefeld, welches bei den Untersuchungen zum Stadtring in 2017 verwendet wurde und auch derzeit noch verwendet wird, Spitzenbelastungen, also zum Beispiel zu Zeiten vom Berufsverkehr, nicht explizit betrachtet, sondern immer mit Durchschnittswerten über den Tag verteilt gerechnet wird?*

Zusatzfrage 1:

*Ist es richtig, dass mit dem Verkehrsmodell keine Sonderfälle, wie temporäre Sperrungen einer Straße, wie der Hauptstraße, dem Ostwestfalendamm oder der Artur-Ladebeck-Straße betrachtet werden können?*

Zusatzfrage 2:

*Wurde dieses Verkehrsmodell auch bei den Berechnungen zum Altstadt.raum 1.0, Umbau des Adenauerplatzes und der Planung der Protected Bike Lane auf der Artur-Ladebeck-Straße angewendet?*

Begründung:

*In der Stellungnahme auf die Anfrage des Einzelvertreters der FDP (Drucksache 5175/2020-2025) zur Sitzung der Bezirksvertretung Brackwede am 24.11.2022 gab es überraschende Antworten, die konkrete Nachfragen erfordern.*

Stellungnahme des Dezernates Umwelt/Mobilität/Klimaschutz/Gesundheit | 093:

*Nach Stellungnahme des Amtes für Verkehr bitten wir, die Anfrage folgendermaßen zu beantworten:*

*Antwort des Amtes für Verkehr:*

*Das ist richtig. Beim Bielefelder Verkehrsmodell handelt es sich um ein sogenanntes Integriertes Modell, das heißt, dass auch der öffentliche Verkehr (ÖV) (Stadtbahn und Busse) in dieses Modell implementiert sind. Um in diesem Zusammenhang die Auswirkungen von Veränderungen in motorisierten Individualverkehr (MIV) oder in ÖV auf die jeweils andere Mobilitätsart aufzeigen zu können, ist eine Betrachtung der Hauptverkehrszeit, zum Beispiel der Spitzenstunde, ungeeignet. Darüber hinaus sind für Betrachtungen der durch den Verkehr erzeugten Emissionen (Lärm oder Luft) über das Jahr gemittelte Tagesganglinien erforderlich.*

Zu Zusatzfrage 1:

*Antwort des Amtes für Verkehr:*

*Nein, das ist nicht richtig. Dieser Aspekt der Untersuchung von zum Beispiel Straßensperrungen im Zuge von Baustellen, Straßenneubauten oder anderen verkehrserzeugenden Infrastrukturmaßnahmen und deren Auswirkungen sind neben vielen anderen Auswertemöglichkeiten Hauptbestandteile der Arbeiten mit dem Verkehrsmodell.*

Zu Zusatzfrage 2:

*Antwort des Amtes für Verkehr:*

*Für das Projekt Altstadt.raum 1.0 wurden anhand des Verkehrsmodells unterschiedliche Untersuchungen für die jeweiligen Szenarien angestellt, um so Aussagen über die verdrängten Verkehre zu erhalten. Auf dieser Grundlage sind anschließend weitere planerische Überlegungen erfolgt. Für die Projekte Adenauerplatz und die Protected Bike Lane war eine Betrachtung mit dem Modell nicht zielführend, da es hierbei vorrangig um Fragen der Leistungsfähigkeit des beziehungsweise der Knotenpunkte/s ging.*