

## Mitteilung an die Bezirksvertretung Mitte zur Sitzung am 27.04.2023

### An das Büro des Rates (002) Herrn Gabriel

Das Amt für Verkehr teilt zu den Fragen der CDU-Fraktion vom 14.04.2023 nachstehend die Antworten mit:

Das Amt für Verkehr weist grundlegend darauf hin, dass die im Verkehrskonzept für den 5. Kanton benannten Maßnahmenvorschläge als gutachterliche Empfehlungen zu verstehen sind, die im Rahmen einer Umsetzungsplanung zunächst im Detail geprüft und mit den relevanten Fachstellen abgestimmt werden müssen.

1. *Welche Auswirkungen (Rückstau, Verkehrsverlagerung wohin?) werden durch die vorgeschlagene "Zuflussdosierung" an der Kreuzung Heeper Str./Otto-Brenner-Str./Lohbreite in Richtung Lohbreite erwartet?*

Konkrete Auswirkungen einer möglichen Anpassung der Ampelschaltung können noch nicht benannt werden. Die aktuelle Ampelschaltung fördert das Ein-/Durchfahren in den 5. Kanton statt der Umfahrung über die Heeper Straße bzw. die Straße Am Stadtholz. Ob die Ampelschaltung dahingehend angepasst werden kann, dass der 5. Kanton entlastet wird und in welcher Art die Schaltung der Ampel erfolgen könnte, wäre im weiteren Prozess zu prüfen. Die Prüfung würde zudem die Identifizierung der Auswirkungen (z.B. Rückstau, Art und Maß der Verkehrsverlagerung) einbeziehen. Für die Prüfung wäre voraussichtlich die Erhebung von Verkehrsdaten im Kreuzungsbereich erforderlich. Relevante Planungen wie z.B. der Umbau der Heeper Straße würden im Rahmen der Prüfung berücksichtigt.

2. *In welchen Bereichen würden die ca. 150 Parkplätze lt. Konzept entfallen?*

Das Verkehrskonzept geht in einer ersten Abschätzung davon aus, dass bei Konzeptumsetzung 150 Stellplätze im Straßenraum entfallen. Hintergrund des Entfalls der Stellplätze ist der Maßnahmenvorschlag, das Parken im Straßenraum neu zu ordnen und das aufgesetzte Parken zu entfernen (Maßnahmen MIV2 und MIV3), z.B. um die Sicherheit für zu Fuß Gehende zu erhöhen. Die betroffenen Straßenzüge sind der tabellarischen Maßnahmenübersicht im Bericht zu entnehmen. Die zugrundeliegende Abschätzung geht von nachstehenden Annahmen für die entsprechenden Straßen aus:

Bereich	Angebot	Abminderung	Entfall absolut
Bleichstraße	40	30%	12
Haakenort	92	30%	28
Feldstraße (Nord)	40	40%	16
Feldstraße (Süd)	47	25%	12
Finkenstraße (Nord)	30	40%	12
Finkenstraße (Süd)	45	25%	11
Am Finkenbach	62	40%	25
Eckernkamp	50	40%	20
Hanfstraße (Süd)	40	35%	14
	<b>356</b>		<b>150</b>

3. *Wie bewertet moBiel die vorgeschlagenen Tempo 30 auf der Bleichstr.?*

Der Maßnahmenvorschlag zur Einrichtung „Tempo30“ basiert auf den Zielsetzungen für das Verkehrskonzept für den 5. Kanton sowie entsprechenden verkehrsplanerischen Analysen.

Eine Bewertung seitens moBiel zum Vorschlag der Temporeduzierung auf der Bleichstraße wurde nicht eingeholt. Bei entsprechender Prüfung für Tempo 30 würde moBiel vor Anordnung angehört und kann entsprechend Stellungnehmen.

4. Sind aufgepflasterte Knotenpunkte auf Straßen mit erheblichem Busverkehr wie der Bleichstr. sinnvoll? (Lärmbelästigung?) Wie sieht moBiel das?

Die vorgeschlagenen Aufpflasterungen sollen vorrangig der Sicherheitserhöhung der Schüler\*innen dienen. Im Rahmen der Prüfung der Umsetzbarkeit der Maßnahmen wird u.a. auch die Kompatibilität mit dem Busverkehr betrachtet. Alternative Möglichkeiten zur Erreichung des o.g. Ziels wurden auch bereits im Rahmen der Bürgerbeteiligungsveranstaltung am 13.09.22 diskutiert und werden in der Abwägung berücksichtigt.

5. Ist eine Taktverdichtung der Buslinie 23 begründet? Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen? Wie verträgt sich dieser Vorschlag mit der Ausweisung der Petristr. als Haupttroute des Radnetzes (R5) vor dem Hintergrund der z.T. geringen Fahrbahnbreiten?

Eine Taktverdichtung der Linie 23 auf der Achse Jahnplatz – Petristraße trägt dazu bei, das Fahrgastpotential zu fördern und möglichst optimal zu erschließen. Mit dieser Buslinie wird neben der Achse Bleichstraße eine weitere direkte Verbindung in die Innenstadt realisiert. Im dritten NVP der Stadt Bielefeld sind verschiedene, aufeinander abgestufte, Umsetzungskonzepte enthalten:

- In der Umsetzungspriorität 2 ist auf dem heutigen Linienverlauf zwischen Jahnplatz und Radrennbahn eine Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt vorgesehen.
- In der Umsetzungspriorität 3 erhält die Linie 23 einen neuen Linienverlauf zwischen Hauptbahnhof, Jahnplatz und Baumheide und wird gleichzeitig auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet.

Die Umsetzungspriorität 2 umfasst Maßnahmen deren Realisierung ab 2024 und die Priorität 3 ab 2027 empfohlen werden.

Bei einem attraktiven Angebot wird sich erfahrungsgemäß die Fahrgastnachfrage entsprechend positiv entwickeln. Insbesondere werden deutliche Fahrgastzuwächse durch eine Taktverdichtung und die direkte Verbindung zum Hauptbahnhof erwartet.

Die genannten Konzepte können jeweils vorbehaltlich der gesicherten Finanzierung im städtischen Haushalt und der Beauftragung durch den Rat der Stadt Bielefeld umgesetzt werden.

Die Ausweisung der Petristraße als eine Haupttroute Kategorie II des Radnetzes wird als kompatibel mit einem dichten ÖPNV-Angebot eingeschätzt. Die aktuelle dortige Radverkehrsführung entspricht dem angestrebten Standard für den Radverkehr, sodass dort keine Radverkehrsmaßnahme laut Umsetzungskonzept geplant ist.

6. *Welche Verkehrsverlagerungen wären bei dem Vorschlag 5.4.2 "erweiterte Verkehrsberuhigung" in 3 getrennte "Verkehrszellen" zu erwarten? (z.B. auf die Ziegelstr.)*

Der Vorschlag der erweiterten Verkehrsberuhigung durch drei getrennte Verkehrszellen würde gemäß einer entsprechenden Berechnung mit dem Verkehrsmodell eine starke Verkehrsreduzierung im 5. Kanton bewirken. Insbesondere die Lohbreite, der Hakenort, die Feld- sowie die Petristraße würden hiervon stark profitieren. Die Verkehrsbelastung auf den umliegenden Straßen würde entsprechend steigen. Ob sich die Verkehrsverlagerung über die den Verkehr aufnehmenden Straßen verträglich abwickeln ließe, ist als Bestandteil der Umsetzungsprüfung vorgesehen.

7. *Auf Seite 52 wird von möglicherweise entfallenden Parkplätzen an der Ziegelstr. geschrieben. Wo würden die kompensiert angesichts des Parkplatzmangels in dem Bereich?*

Entsprechend der vom Rat der Stadt Bielefeld beschlossenen Mobilitätsstrategie 2030 soll der Anteil des Umweltverbunds auf 75 Prozent erhöht und der Anteil des MIV auf 25 Prozent verringert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es erforderlich, die vorhandenen Flächen im Straßenraum neu zu verteilen. In diesem Prozess werden sukzessive auch Parkplätze im Straßenraum entfallen, die nicht vollständig an anderer Stelle wieder ausgeglichen werden. Je nach örtlichem Bedarf besteht die Option der Errichtung von Quartiersgaragen, im 5. Kanton ist dies aufgrund des insgesamt gemäßigten Parkdrucks derzeit nicht vorgesehen.

i.A.

Lewald