

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	12.09.2024	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	17.09.2024	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)**Umsetzung im altstadt.raum, hier: Verkehrsführung Ritterstraße****Betroffene Produktgruppe**

11.12.01 – Öffentliche Verkehrsfläche

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine Auswirkungen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine Auswirkungen

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Bezirksvertretung Mitte, 13.06.2023, TOP 3, Drucksachen-Nr. 6269/2020-2025
 Stadtentwicklungsausschuss, 13.06.2023, TOP 3, Drucksachen-Nr. 6269/2020-2025
 Bezirksvertretung Mitte, 13.06.2023, TOP 4, Drucksachen-Nr. 6270/2020-2025
 Stadtentwicklungsausschuss, 13.06.2023, TOP 4, Drucksachen-Nr. 6270/2020-2025
 Bezirksvertretung Mitte, 23.11.2023, TOP 8, Drucksachen-Nr. 6971/2020-2025
 Stadtentwicklungsausschuss, 28.11.2023, TOP 8, Drucksachen-Nr. 6971/2020-2025
 Rat der Stadt Bielefeld, 14.12.2023, TOP 21, Drucksachen-Nr. 6971/2020-2025
 Bezirksvertretung Mitte, 13.06.2024, TOP 3, Drucksachen-Nr. 8220/2020-2025
 Stadtentwicklungsausschuss, 18.06.2023, TOP 3, Drucksachen-Nr. 8220/2020-2025
 Bezirksvertretung Mitte, 27.06.2024, TOP 2, Drucksachen-Nr. 8220/2020-2025
 Stadtentwicklungsausschuss, 27.06.2024, TOP 2, Drucksachen-Nr. 8220/2020-2025

Beschlussvorschlag:**Die BV Mitte empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:****Für das Quartier Ritterstraße wird die Verkehrsführung der Planungsvariante 2a umgesetzt.****Begründung:**

In der gemeinsamen Sondersitzung von Bezirksvertretung Mitte und Stadtentwicklungsausschuss am 27.06.2024 wurde u.a. folgender Prüfauftrag beschlossen:

1. Die Bündelung des gesamten Verkehrs über die Notpfortenstraße wird nicht weiterverfolgt
2. In der Ritterstraße/West wird weiterhin der Beidrichtungsverkehr ermöglicht.
3. Der Verkehr soll auch weiterhin über die Ritterstraße/West abfließen und die Einbahnstraßenregelung überarbeitet werden.

Aufbauend auf den Beschlusspunkten hat die Verwaltung vorliegende Verkehrszahlen analysiert und mögliche Varianten für die Verkehrsführungen im Bereich Ritterstraße erarbeitet. Diese wurden anhand des technischen Regelwerks bewertet:

Auf Grundlage der *Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen* (RASt 06) wurden die Notpfortenstraße, Ritterstraße, Klosterstraße und Mauerstraße in eine Straßenkategorie eingeordnet, um die Verkehrskapazitäten der Straßen zu bestimmen. Bei der RAST 06 handelt es sich um ein rechtlich bindendes Regelwerk mit höchster Planungsverbindlichkeit.

Die Straßenkategorien setzen sich aus den Charakteristika der Straßen, typischen Randbedingungen und Anforderungen, besonderen Hinweisen sowie verschiedenen typischen Querschnittstypen zusammen.

Straße	Bebauung	Nutzung	Straßen- querschnitt	⇒ Ergibt Straßentyp nach RAST 06	Ent- spricht DTV*
Not- pforten- straße	Gründer- zeitliche, geschlossene Bebauung	Wohnen, Gewerbe, Dienst- leistungen	Wohnstraße	Wohnstraße	Unter 400
Kloster- straße	Gründer- zeitliche, geschlossene Bebauung	Wohnen, Gewerbe, Dienst- leistungen	Quartiers- straße	Quartiersstraße	400-1.000
Ritter- straße	Gründer- zeitliche, geschlossene Bebauung	Wohnen, Gewerbe, Dienst- leistungen	Quartiers- straße	Quartiersstraße	400-1.000
Mauer- straße	Gründer- zeitliche, geschlossene Bebauung	Wohnen, Gewerbe, Dienst- leistungen	Wohnweg	Wohnweg	Unter 150

*DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

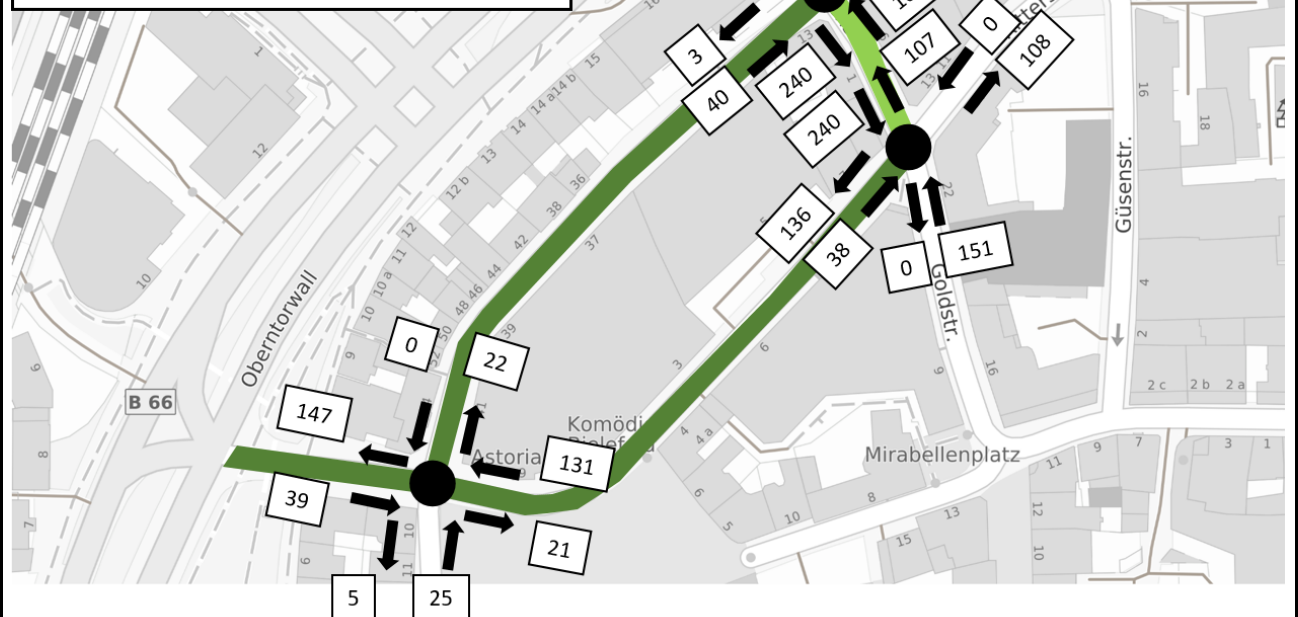
Ermittlung Status Quo

Für die Verkehrsbelastung liegen Zählungen aus Mai 2022 vor, drei Monate nach Beendigung des 1. Verkehrsversuchs. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Verkehrsverlagerungen aus der Testphase zu diesem Zeitpunkt wieder normalisiert haben. Ebenfalls ist es wichtig zu betonen, dass die Zählungen zwar während der Corona Pandemie erhoben wurden, es zu dem Zeitpunkt jedoch keinen Lockdown o.ä. gab und die Zählung daher als repräsentativ angesehen werden können.

Aktuelle Auslastung

- Hohe Auslastung (Über 100%)
- Straßenart typische Auslastung (75%-100%)
- Niedrige Auslastung (unter 75%)

134 Kfz/ Abendspitzenstunde



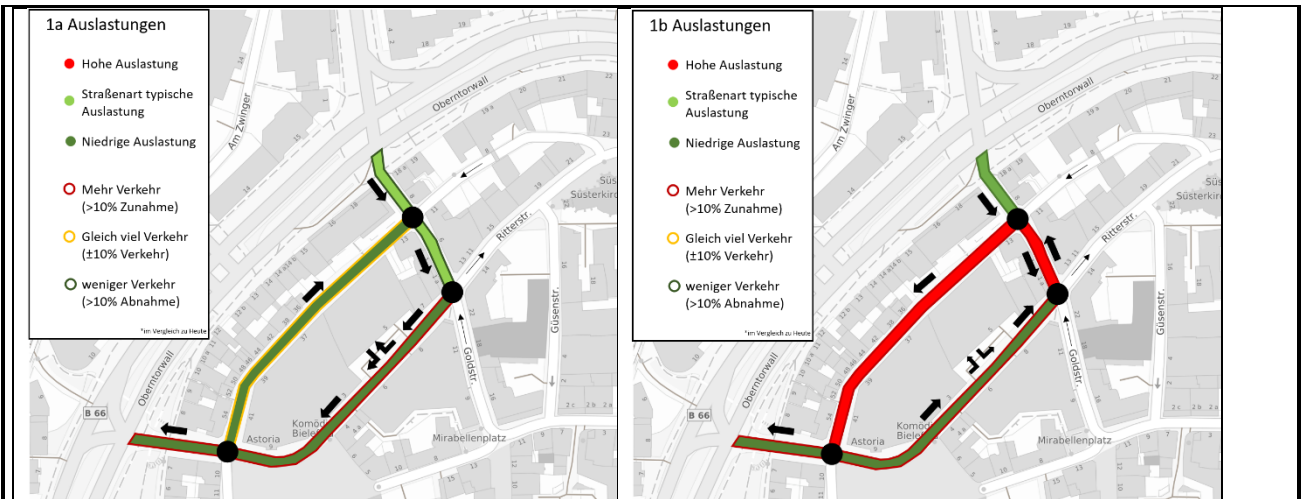
Planungsvarianten

Die übergeordnete verkehrsplanerische Idee des altstadt.raums besteht darin, PKW direkt in die Parkhäuser zu lenken, um Parksuch- und Durchgangsverkehr zu verhindern und zusätzlich Parkplätze im öffentlichen Raum anderen Nutzungen zuführen zu können. Um die optimale Verkehrsführung zu bestimmen, wurden neben der Ursprungsvariante des Siegerkonzepts fünf weitere Varianten geprüft.

Variante Einfahrt Notpfortenstraße

In den Varianten 1a und 1b wird die Einfahrt in der Notpfortenstraße gebündelt und über ein Einbahnstraßensystem Richtung Parkhaus geführt. Die Einbahnstraßen führen den Kfz-Verkehr dann im weiteren Verlauf über die Klosterstraße aus dem Gebiet heraus. Der Unterschied liegt in der Richtung der Einbahnstraßen. In der Variante 1a führt die Einbahnstraße in der Ritterstraße von Osten nach Westen, die Einbahnstraße in der Mauerstraße von Westen nach Osten. In der Variante 1b sind die Einbahnstraßenrichtungen umgedreht, d.h. die Einbahnstraße in der Ritterstraße führt von Westen nach Osten, die Einbahnstraße in der Mauerstraße von Osten nach Westen.

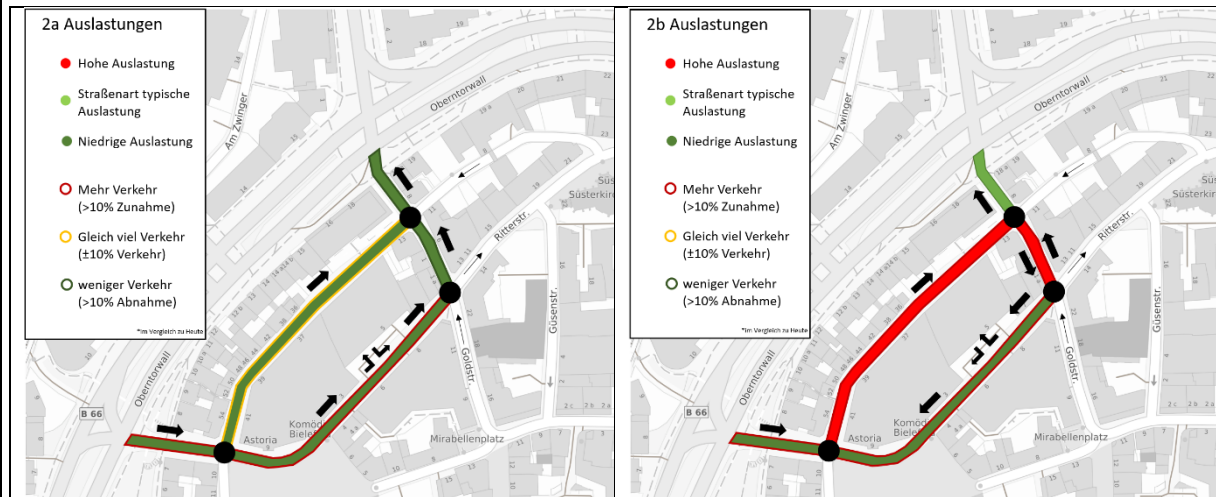
Um die Verkehrswege durch das Quartier in der Variante 1b so kurz wie möglich zu halten, wird in der Notpfortenstraße im Abschnitt zwischen Mauerstraße und Ritterstraße ein Beidrichtungsverkehr eingerichtet.



	Variante 1a	Variante 1b
Vorteile MIV	<ul style="list-style-type: none"> Höhere Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Oberntorwall/Notpfortenstraße Fahrbahn kann verkleinert werden an Notpfortenstraße und Klosterstraße Neuaufteilung Knotenpunkt Klosterstraße / Oberntorwall Kurze Zufahrt und Abfahrt zum Parkhaus 	<ul style="list-style-type: none"> Höhere Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Oberntorwall/Notpfortenstraße Fahrbahn kann verkleinert werden an Notpfortenstraße (1. Abschnitt und Klosterstraße) Neuaufteilung Knotenpunkt Klosterstraße / Oberntorwall Elternhaltestelle kann bestehen bleiben → aber langer Umweg Neuaufteilung Einfahrt Notpfortenstraße
Nachteile MIV	<ul style="list-style-type: none"> Elternhaltestelle am Klosterplatz entfällt/muss verlegt werden 	<ul style="list-style-type: none"> Lange Zufahrt und Abfahrt zum Parkhaus; Anpassung der Zufahrtssituation Mauerstraße wird Durchfahrtsstraße Notpfortenstraße (2. Abschnitt) wird Beidrichtungsverkehr Belastung Knotenpunkt Notpfortenstraße / Mauerstraße Knotenpunkt Oberntorwall / Elsa-Brandström-Straße unverändert
Vorteile Nahmobilität	<ul style="list-style-type: none"> Notpfortenstraße, Klosterstraße, Ritterstraße schmaler → Mehr Fläche für Fuß-/Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> Bessere Querung in Klosterstraße und Ritterstraße
Nachteile Nahmobilität		<ul style="list-style-type: none"> Mauerstraße wird durch Verkehrsbelastung deutlich unattraktiver, Aufenthaltsqualität kann leiden Beidrichtungsverkehr zwischen Notpfortenstraße und Ritterstraße verhindert Neuaufteilung zugunsten von Rad- und Fußverkehr

Variante Ausfahrt über Notpfortenstraße

In den Varianten 2a und 2b wird die Einfahrt in der Klosterstraße gebündelt und über ein Einbahnstraßensystem Richtung Parkhaus geführt. Die Einbahnstraßen führen den Kfz-Verkehr dann im weiteren Verlauf über die Notpfortenstraße wieder aus dem Gebiet heraus. Der Unterschied liegt in der Richtung der Einbahnstraßen. In der Variante 2a führt die Einbahnstraße in der Ritterstraße von Westen nach Osten, die Einbahnstraße in der Mauerstraße ebenfalls von Westen nach Osten. In der Variante 2b ist die Einbahnstraßenrichtung in der Ritterstraße umgedreht, d.h. die Einbahnstraße führt von Osten nach Westen. Die Einbahnstraße in der Mauerstraße bleibt. Um die Verkehrswege durch das Quartier in der Variante 2b so kurz wie möglich zu halten, wird in der Notpfortenstraße im Abschnitt zwischen Mauerstraße und Ritterstraße ein Beidrichtungsverkehr eingerichtet.

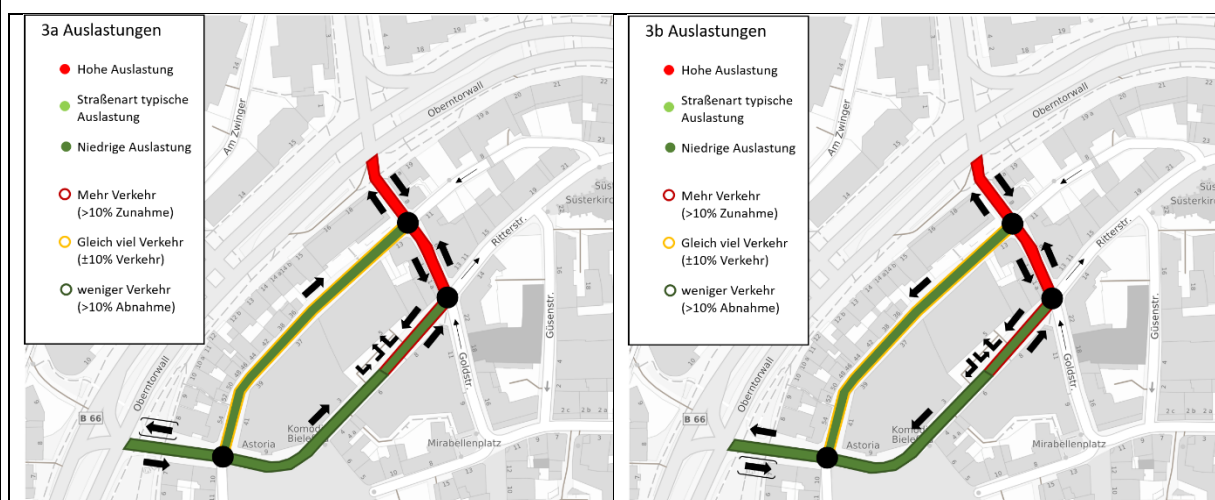


	Variante 2a	Variante 2b
Vorteile MIV	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Straßenraumaufteilung Klosterstraße und Notpfortenstraße • Neue Straßenraumaufteilung Knotenpunkt Oberntorwall / Elsa-Brandström-Straße • Andere Spurenaufteilung im Oberntorwall mit positiven Effekten für den ÖPNV • Zusätzliche Flächen für Protected Intersection / Begrünung, etc. • Elternhaltestelle am Klosterplatz möglich 	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Straßenraumaufteilung Klosterplatz und 1. Abschnitt Notpfortenstraße • Bushaltestelle Notpfortenstraße kann an den Straßenrand • Zusätzliche Flächen für Protected Intersection / Begrünung, etc.
Nachteile MIV	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfahrt Notpfortenstraße Richtung Adenauerplatz notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> • Lange Zufahrt und Abfahrt zum Parkhaus • Mauerstraße wird Durchfahrtsstraße • Notpfortenstraße zwischen Mauerstraße und Ritterstraße wird Beidrichtungsverkehr

	<ul style="list-style-type: none"> Gefahr Rückstau Notpfortenstraße über zwei Knoten 	
Vorteile Nahmobilität	<ul style="list-style-type: none"> Mehr Fläche am Oberntorwall → Flächenaufteilung zugunsten von Rad- und Fußinfrastruktur Mehr Fläche für Fuß- und Radwege in Klosterstraße, Ritterstraße und Notpfortenstraße Verbesserte Querung in Einbahnstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> Mehr Fläche an Knotenpunkten Oberntorwall/ Notpfortenstraße und Klosterstraße für Rad- und Fußinfrastruktur Leichtere Querung durch Einbahnstraßen
Nachteile Nahmobilität		<ul style="list-style-type: none"> Mauerstraße wird durch Verkehrsbelastung deutlich unattraktiver Beidrichtungsverkehr zwischen Notpfortenstraße und Ritterstraße verhindert Neuaufteilung zugunsten von Rad- und Fußverkehr

Variante Ein- und Ausfahrt Notpfortenstraße

In den Varianten 3a und 3b sind Ein- und Ausfahrten sowohl in der der Notpfortenstraße als auch in der Klosterstraße möglich. Der Beidrichtungsverkehr in der Notpfortenstraße wird in der Ritterstraße bis zum Parkhaus weitergeführt. Der Abschnitt zwischen Parkhaus und Klosterstraße wird zu einer Einbahnstraße. In der Variante 3a führt diese Einbahnstraße von Westen nach Osten, genauso wie in der Mauerstraße. In der Variante 3b werden die Einbahnstraßenrichtungen in der Mauerstraße und der Ritterstraße umgedreht, d.h. sie führen von Osten nach Westen.



	Variante 3a	Variante 3b
Vorteile MIV	<ul style="list-style-type: none"> • Dimensionierung Knoten Oberntorwall / Klosterstraße • Elternhaltestelle am Klosterplatz • Weniger Verkehr zwischen Klosterstraße und Parkhaus Ritterstraße → Aufwertung Klosterplatz 	<ul style="list-style-type: none"> • Dimensionierung Knoten Oberntorwall / Klosterstraße • Weniger Verkehr zwischen Klosterstraße und Parkhaus Ritterstraße → Aufwertung Klosterplatz
Nachteile MIV	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfahrt Notpfortenstraße Richtung Adenauer Platz notwendig • Keine neue Straßenraumaufteilung in Notpfortenstraße möglich • Bushaltestelle Notpfortenstraße kann nicht verschoben werden • 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfahrt Notpfortenstraße Richtung Adenauer Platz notwendig • Keine neue Straßenraumaufteilung in Notpfortenstraße möglich • Bushaltestelle Notpfortenstraße kann nicht verschoben werden •
Vorteile Nahmobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Verkehr am Klosterplatz • Neuaufteilung Klosterstraße zugunsten von Rad- und Fußinfrastruktur möglich 	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Verkehr am Klosterplatz • Neuaufteilung Klosterstraße zugunsten von Rad- und Fußinfrastruktur möglich
Nachteile Nahmobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Neuaufteilung von Flächen in Notpfortenstraße und Ritterstraße bis zum Parkhaus • Keine zusätzlichen Flächen am Oberntorwall für Rad- und Fußinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Neuaufteilung von Flächen in Notpfortenstraße und Ritterstraße bis zum Parkhaus • Keine zusätzlichen Flächen am Oberntorwall für Rad- und Fußinfrastruktur

Bewertung

Um die optimale Verkehrsführung zu bestimmen, werden die sechs Varianten in einer Matrix bewertet. In den Kategorien der Matrix werden Belange des MIV und der Nahmobilität berücksichtigt. Der erste Punkt ist die „Erreichbarkeit des Parkhauses“. Damit wird die Grundprämisse des Konzepts bewertet. Die „Gleichmäßige Belastung der Knoten“ ist der zweite Punkt. Um die Verkehrsqualität im gesamten Quartier zu bewerten ist es wichtig, dass nicht ein Knoten überdurchschnittlich belastet wird, wenngleich andere Knotenpunkte kaum Verkehr bewältigen müssen. Ebenfalls in der Bewertung ist die „Belastung der Mauerstraße“. In der Mauerstraße sind viele Restaurants mit Außengastronomie vorhanden und übermäßig viel Verkehr würde dieser Nutzung schaden. Der vierte Punkt bewertet die „Auswirkungen auf den Oberntorwall“. Hierbei spielt besonders eine Rolle, ob durch die veränderten Verkehrsführungen der Straßenraum neu aufgeteilt werden kann. Das letzte Kriterium betrifft die „Durchfahrbarkeit des Gebiets“, d.h. wie gut, bzw. intuitiv der PKW-Verkehr durch das Quartier fahren kann und wie sich Rückstau auf die verschiedenen Knoten auswirkt.

Das erste Kriterium für die Nahmobilität ist „Mehr Fläche für Nahmobilitätsbelange im Seitenraum“. Wenn durch die veränderte Verkehrsführung die Fahrbahnbreite reduziert werden kann, würde die Nahmobilität durch größere Sicherheitsabstände zum fahrenden Kfz-Verkehr davon profitieren. Der zweite Punkt ist „Querbarkeit für Fußgänger“. Dies berücksichtigt vor allem Sicherheitsbelange der Fußgänger, die davon beeinflusst werden, ob der Kfz-Verkehr aus einer oder zwei Richtungen kommen kann. Ebenfalls wichtig zu bewerten ist das „Konfliktpotential zwischen MIV und Radverkehr“. Dies wird unter anderem durch Ein- oder Beidrichtungsverkehr beeinflusst, genauso

wie die Ausgestaltung der Knotenpunkte. Der letzte Punkt begutachtet die „Aufenthaltsqualität an den Straßen“. Diese wird im Kontext der Verkehrsführung vor allem durch Lärm, Emissionen, Seitenraumbreiten bestimmt.

	Variante 1a	Variante 1b	Variante 2a	Variante 2b	Variante 3a	Variante 3b
Erreichbarkeit des Parkhauses	++	--	++	--	-	o
Gleichmäßige Belastung der Knoten	++	-	++	-	-	-
Belastung der Mauerstraße	++	--	++	--	++	++
Auswirkung auf den Oberntorwall	o	+	++	+	o	o
Durchfahrbarkeit des Gebiets	+	--	+	--	o	o
Mehr Fläche für Nahmobilitätsbelange im Seitenraum	++	+	++	+	o	o
Querbarkeit für Fußgänger	+	+	++	+	o	o
Konfliktpotential zwischen MIV und Radverkehr	+	+	++	+	-	-
Aufenthaltsqualität an Straßen	++	+	++	+	o	o

Fazit

Für den beschlossenen Prüfauftrag wurden sechs verschiedenen Varianten in Betracht gezogen. Die Einstufung nach RAST 06 ergab, dass die Notpfortenstraße heute zwar eine für diese Straßenart typische Auslastung hat, in Zukunft aber nicht deutlich mehr Verkehr aufnehmen kann. Deshalb sollte eine Bündelung des gesamten Verkehrs (Ein- und Ausfahrten) nicht über die Notpfortenstraße erfolgen. Außerdem zeigt die Prüfung, dass durch ein Einbahnstraßensystem mit der Einfahrt in der Klosterstraße bzw. Notpfortenstraße und der Ausfahrt in der jeweils anderen, der Verkehr gleichmäßig verteilt wird und sich auf einer für die Straßenart niedrigen Auslastung befindet. Ein Beidrichungsverkehr ist in der Ritterstraße deshalb gar nicht zwingend notwendig. Zudem wird der PKW-Verkehr schnell, unkompliziert und sicher in das Parkhaus und wieder aus dem Gebiet hinausgeführt. Deshalb ist eine Einbahnstraßenführung, die die Mauerstraße nicht beeinträchtigt, die zu präferierende Verkehrsführung (Varianten 1a und 2a).

Nach Abwägung der Belange für den MIV und die Nahmobilität sticht die Variante 2a heraus. Das zukünftige Verkehrsaufkommen bleibt trotz der Bündelungen der Ein- und Ausfahrten deutlich innerhalb der von der RAST06 vorgegebenen Verkehrsstärken und schafft durch die Einbahnstraßenregelungen gleichzeitig zusätzliche Flächen für Rad- und Fußinfrastruktur. Außerdem vereinfacht die neue Verkehrsführung das Queren für Fußgänger.

Das übergeordnete Ziel, die PKW bestmöglich in Parkhäuser zu lenken, wird in dieser Variante sehr gut umgesetzt. Es entstehen keine langen Wege durch das Quartier, die Ein- und Ausfahrt wird klar strukturiert und die Mauerstraße bleibt unberührt.

Mittels der Ausfahrt aus der Notpfortenstraße kann die anstehende Planung der Elsa-Brandström-Straße“ optimal angeschlossen werden. Durch den wegfallenden Rechtsabbieger auf dem Oberntorwall in die Notpfortenstraße kann die Bushaltestelle an die Straße verlegt werden und schafft neben einer verbesserten ÖPNV-Beschleunigung auch weitere Flächen für die Radverkehrsinfrastruktur, sowie Möglichkeiten einer besseren Begrünung oder Außengastronomie. Auch auf der Alfred-Bozi-Straße werden durch den wegfallenden Linksabbieger zusätzliche Flächen geschaffen. Diese können zu einer neuen Straßenraumaufteilung u.a. zugunsten des ÖPNV genutzt werden. Wichtig wird es, eine Möglichkeit in der Notpfortenstraße zu schaffen, um in Richtung Adenauer Platz abzubiegen.

Beigeordneter

Adamski

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.