

Stellungnahme der moBiel GmbH zum Minikreisverkehr Viktoriastraße

Die moBiel GmbH sieht die geplante Umgestaltung des Knotenpunktes August-Bebel-Straße / Viktoriastraße zu einem Minikreisverkehr mit Fußgängerüberwegen (FGÜ) an allen Ein- und Ausfahrten sehr kritisch. Der Knotenpunkt besitzt eine hohe Bedeutung für den Busverkehr und ist Bestandteil der zentralen ÖPNV-Achse zur Verbindung der Bielefelder Innenstadt mit dem Bielefelder Osten und Heepen. Es verkehren pro Richtung 12-13 Busfahrten je Stunde.

Aus Sicht der moBiel GmbH ergeben sich durch die geplante Umgestaltung folgende wesentliche Nachteile:

1. Erhebliche Verschlechterung der Betriebsqualität des ÖPNV

Durch die bestehende ÖPNV-Beschleunigung per Lichtsignalanlage (LSA) können die auf dieser Achse in kurzen Takten verkehrenden Linien den Knotenpunkt aktuell zuverlässig und mit geringen Zeitverlusten von unter 5 Sekunden passieren.

Mit der entfallenden Bevorrechtigung wird der Busverkehr künftig dem allgemeinen Verkehrsablauf untergeordnet und insbesondere durch die hohe Verkehrsbelastung auf der August-Bebel-Straße ausgebremst. Darüber hinaus sind die vorgesehenen überfahrbaren Pflasterflächen für die Befahrung durch Busse zwingend erforderlich, was zu einer verlangsamen Fahrweise führt. Anhand der Vissim-Simulation ist hier von durchschnittlich 35 Sekunden stadteinwärts sowie 25 Sekunden stadtauswärts auszugehen. Dies führt zu längeren Fahrzeiten auf einer der wichtigsten Busachsen im Netz. Bei den oben genannten 12-13 Fahrten je Stunde und Richtung führt dies zu Verlustzeiten von 7 Minuten pro Stunde in die stadteinwärtige Richtung für alle Spitzenstunden, sodass Maßnahmen zur Kompensation eingeplant werden müssen. Nach Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) sinkt die Leistungsfähigkeit stadteinwärts damit von aktuell A („Nahezu ungehinderte Durchfahrt. Die meisten Verkehrsteilnehmer können ohne nennenswerte Behinderung einfahren. Wartezeiten sind sehr gering.“) auf die Qualitätsstufe D („Deutliche Behinderungen. Die Wartezeiten sind beträchtlich und Rückstaus treten regelmäßig auf. Der Verkehrsablauf ist noch funktionsfähig, aber die Leistungsreserve wird knapp.“) ab. Eine Kompensation der entfallenden ÖPNV-Bevorrechtigung erscheint aufgrund der besonderen Bedeutung des Knotenpunktes sehr schwierig. Vergleichbare ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen mit einem Fahrzeitgewinn von 25 bis 35 Sekunden verursachen in der Regel Kosten von 200.000 bis 300.000 €. Da ein geeigneter Standort mit vergleichbarer Wirkung entlang der betroffenen Linienwege jedoch nicht vorhanden ist, bleibt diese Betrachtung eher theoretisch.

Aufgrund der erhöhten Störungsanfälligkeit sind die Fahrzeiten zudem nicht mehr zuverlässig kalkulierbar. Werden längere Fahrzeiten eingeplant, lassen sich Verfrühungen unmittelbar hinter dem Minikreisverkehr nur schwer abbauen, da an den folgenden Haltestellen „Turnerstraße“ und „Volkshochschule“ keine Busbuchten

vorhanden sind. Längere Standzeiten an diesen Haltestellen oder reduzierte Geschwindigkeiten würden dort den Verkehr behindern und Rückstau verursachen. Spätestens am Jahnplatz wird eine aktivierte LSA-Beschleunigung den aus anderen Richtungen kommenden ÖPNV „blockieren“ und den Betrieb dort destabilisieren. Stundenweise Fahrzeitanpassungen würden darüber hinaus zu kundenunfreundlichen Abweichungen vom Taktfahrplan in Spitzenstunden führen. Aufgrund der längeren Fahrtzeiten und erhöhten Störungsanfälligkeit ist mit Fahrgastverlusten von 5-10% auf allen betroffenen Linien zu rechnen.

Im Bestand halten Busse aufgrund der Bevorrechtigung in der Regel nicht an diesem Knotenpunkt. Im dargestellten Fall mit Minikreisverkehr und FGÜ halten die Busse hingegen bereits im Rückstau vor dem FGÜ (in der Vissim-Simulation u.a. ab Minute 22:35 zu sehen), vor Einfahrt in den Minikreisverkehr und mitunter auch am FGÜ bei Ausfahrt.

Der Knotenpunkt muss nicht nur den Regelverkehr bewältigen, sondern auch bei besonderen Verkehrslagen funktionieren. Bereits heute treten auf der August-Bebel-Straße zeitweise hohe Verkehrsbelastungen auf. Bei Umleitungen des Individualverkehrs, Baustellensituationen oder Schienenersatzverkehren ist mit zusätzlichen Belastungen zu rechnen. In diesen Fällen ist ein Rückstau auf der August-Bebel-Straße bis in die Zufahrten des Minikreisverkehrs zu erwarten, wie es bereits teilweise in der Vissim-Simulation zu sehen ist. Dieser Rückstau würde auch die Kreuzung Friedrich-Verleger-Str. / August-Bebel-Str. blockieren und potenziell die dort verkehrenden Buslinien 23, 24, 25, 26 und 27 verzögern.

2. Unzureichende Berücksichtigung von Gelenkbussen

In der vorliegenden Verkehrssimulation wurden keine Gelenkbusse berücksichtigt, welche aufgrund ihrer Fahrzeuglänge und ihres Schleppkurvenverhaltens besondere Anforderungen an die Geometrie eines Minikreisverkehrs stellen. Die tatsächlichen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der mit Gelenkbussen im überlagerten 10-Minuten-Takt verkehrenden Buslinien 21 und 22 werden stärker ausfallen als in den bisherigen Untersuchungen dargestellt. So rechnen wir mit Verzögerungen von bis zu einer Minute für den Verkehr von Gelenkbussen. Während PKW aufgrund ihrer geringeren Fahrzeuglänge leichter in verfügbare Zeitlücken einfahren können, benötigen Standard- und insbesondere Gelenkbusse deutlich größere Zeitfenster. In der Vissim-Simulation ist ab Minute 16:40 oder 27:27 zu sehen, wie ein Bus über einen Zeitraum von über einer Minute am FGÜ steht. Aus diesem Grund wird es auch oft unvermeidbar sein, dass einige Busse auf den FGÜ stehen und diese blockieren werden. In der Vissim-Simulation ist dies u.a. bei Minute 5:35 und 24:44 zu sehen. Weiterhin würde ein Warten des (Gelenk-) Busses am FGÜ bei der Ausfahrt den kompletten Minikreisverkehr lähmen.

3. Kritische Fahrgeometrie und Sicherheitsbedenken

Die vorgesehenen Schleppkurvenradien erscheinen insbesondere für den Begegnungsfall zwischen Gelenkbus oder LKW bei Radverkehr im Straßenraum knapp bemessen. Dies bedeutet außerdem, dass Busse regelmäßig Bereiche nutzen müssen, die unmittelbar an Querungsstellen für den Fußverkehr angrenzen. Hierdurch entstehen zusätzliche Konflikt- und Gefährdungspotenziale für querende Fußgänger. FGÜ können eine höhere Sicherheit suggerieren, während eine signalgesteuerte Regelung bei den gegebenen Verkehrsbelastungen eine eindeutigere und verlässlichere Führung für Fuß- und Radverkehr bietet. In diesem Zusammenhang erscheinen die vorgesehenen Gehwegbreiten von lediglich 2,25 m insbesondere im Umfeld eines stark frequentierten Verkehrsbereiches sehr knapp bemessen.

Fazit

Die geplante Umgestaltung führt aus Sicht der moBiel GmbH zu einer deutlichen Verschlechterung der Betriebsqualität des öffentlichen Verkehrs, obwohl der bestehende Knotenpunkt durch die ÖPNV-Beschleunigung derzeit sehr gut funktioniert. Insbesondere die zu erwartenden Fahrzeitverluste und die geringere Fahrplanstabilität, die mangelnde Leistungsfähigkeit in Belastungs- und Umleitungssituationen, die im Vergleich zur Situation mit LSA nicht gesteigerte Sicherheit im Zusammenspiel von Bus-, Rad- und Fußverkehr mit geringen Seitenräumen und groß bemessenen Verkehrsflächen sprechen gegen die vorgesehene Umplanung. Aufgrund der hohen Belastung dieser hochfrequentierten Busverkehrsachse mit Fahrten im Abstand weniger Minuten (12-13 Fahrten je Stunde und Richtung) fallen die genannten Aspekte hier besonders ins Gewicht.

Wir regen deshalb an, die Planung unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen des ÖPNV erneut zu überprüfen und alternative Lösungen zu untersuchen, um die bestehende Leistungsfähigkeit des Knotens bzw. insbesondere des Busverkehrs zu erhalten.