



Endbericht

Verkehrskonzept

Bielefelder Westen



Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
August-Bebel-Straße 92
33602 Bielefeld

Impressum**Planersocietät****Stadt. Mobilität. Dialog.**

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Bearbeitung

Kevin Hillen, M. Sc. (Projektleitung)
Lara Wohland, B. Sc.
Manuel Weiß, M. Sc.

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	3
1 Hintergrund und Anlass	4
1.1 Untersuchungsgebiet Bielefelder Westen	4
1.2 Aufbau und Methodik.....	6
2 Bestands- und Zustandsanalyse	7
2.1 Fußverkehr.....	7
2.2 Radverkehr.....	10
2.3 Motorisierter Individualverkehr	18
2.4 Ruhender Kfz-Verkehr	19
2.5 Im Fokus: Schulstandorte im Bielefelder Westen.....	26
2.6 Öffentlicher Personennahverkehr	27
2.7 Weitere Mobilitätsdienstleistungen	29
2.8 Verkehrssicherheit und Unfälle	29
2.8.1 Verunglückte Verkehrsteilnehmende	29
2.9 Analyse der Durchgangsverkehre	34
3 Zusammenfassung – Typisierung und Stärken und Schwächen.....	42
3.1 Typisierung der Straßenräume und Knotenpunkte	42
3.1.1 Zusammenfassung (Stärken und Schwächen).....	46
4 Konzeption.....	47
4.1 Begegnungszone Siegfriedplatz	48
4.2 Varianten zur alternativen Verkehrsführung.....	50
4.2.1 Variante 1 – Bestandsoptimierung.....	51
4.2.2 Variante 2 – Weitere Stärkung der Nahmobilität.....	52
4.2.3 Bewertung und Vergleich der Varianten.....	55
4.2.4 Exkurs: Variante 2+ – Mobilitätsstrategie und Ratsbeschluss.....	60
4.2.5 Variante 2+ als Vorzugsvariante.....	62
4.3 Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr	67
4.4 Maßnahmenfeld Fußverkehr	68
4.5 Maßnahmenfeld Radverkehr.....	73
4.6 Maßnahmen Öffentlicher Personennahverkehr und Sharing-Angebote.....	78
4.7 Weitere Maßnahmenfelder	79
5 Fazit.....	82
Quellenverzeichnis	83

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Soziale Infrastruktur im Bielefelder Westen	7
Abb. 2: Wohnstraße im Bielefelder Westen (Wittekindstraße)	7
Abb. 3: Durchgang für zu Fuß Gehende (Liboriweg)	7
Abb. 4: Einengung des Gehweges durch Poller (Rolandstraße)	8
Abb. 5: Einengung durch legalisiertes Gehwegparken (Wittekindstraße)	8
Abb. 6: Mittelinsel Stapenhorststraße	9
Abb. 7: Fußgängerüberweg (Weststraße)	9
Abb. 8: Fehlende Bordsteinabsenkung (Siegfriedstraße)	9
Abb. 9: Barriere durch Mosaikpflaster (Dorotheenstraße)	9
Abb. 10: Bestandsanalyse Gehwege und Querungsanlagen	10
Abb. 11: Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt (Arndtstraße)	11
Abb. 12: Baulicher Radweg (Schloßhofstraße)	11
Abb. 13: Fahrradunterstand an der Stadtbahnhaltestelle Wittekindstraße	14
Abb. 14: Bestandsanalyse Abstellanlagen	14
Abb. 15: Vorgezogene Haltelinie (Jöllenbecker Straße)	15
Abb. 16: Bestandsanalyse Radroutennetz gemäß Radverkehrskonzept	17
Abb. 17: Bestandsanalyse: Verkehrsrechtliche Regelungen	19
Abb. 18: Parkraumbewirtschaftung (und geplante Erweiterung um die Gebiete V und W)	20
Abb. 19: Bestandsanalyse: Ruhender Kfz-Verkehr	21
Abb. 20: Halteverbote im Umfeld der Rolandstraße (Ausschnitt)	23
Abb. 21: Bestandsanalyse: Parkraumauslastung 2018 (Tagesdurchschnitt)	24
Abb. 22: Bestandsanalyse: Parkraumauslastung 2018 (4–5 Uhr)	25
Abb. 23: Parkraumauslastung der Gebiete V und W im Tagesverlauf (2018)	26
Abb. 24: Bestandsanalyse: Erschließungsqualität des ÖPNV	28
Abb. 25: Hot Spots der Verkehrsunfälle im Bielefelder Westen	33
Abb. 26: Kurzzeitige Sperrung der Abfahrt OWD	34
Abb. 27: Durchgangsverkehre in der morgendlichen Spitzenstunde	36
Abb. 28: Durchgangsverkehre in der nachmittäglichen Spitzenstunde	36
Abb. 29: Durchgangsverkehr morgens (Melanchthonstraße)	37
Abb. 30: Durchgangsverkehr nachmittags (Melanchthonstraße)	38
Abb. 31: Durchgangsverkehr morgens (Weststraße)	39
Abb. 32: Durchgangsverkehr nachmittags (Weststraße)	39
Abb. 33: Durchgangsverkehr morgens (Große-Kurfürsten-Straße)	40
Abb. 34: Durchgangsverkehr nachmittags (Große-Kurfürsten-Straße)	41
Abb. 35: Typisierung von Straßen und Knotenpunkten	45
Abb. 36: Vielfältige (Nutzungs-)Ansprüche werden an den öffentlichen Raum gestellt	46
Abb. 37: Gesamtübersicht Maßnahmenfelder und Varianten	47

Abb. 38: Zwei Beispiele für entschleunigte Straßenräume.....	49
Abb. 39: Verkehrsführung im Bestand.....	50
Abb. 40: Variante 1 – Bestandsoptimierung.....	51
Abb. 41: Variante 2 – Weitere Stärkung der Nahmobilität.....	53
Abb. 42: Beispiel für ein Haltestellenkap für Gelenkbusse.....	54
Abb. 43: Leitbild für die Mobilität in Bielefeld mit tangierten Zielfeldern.....	60
Abb. 44: Beispiel für Diagonalsperre/-filter mit Überfahrt für Radfahrende, Notdienst- und Versorgungsfahrzeuge (Prinzipskizze).....	61
Abb. 45: Kreuzung nach Umbau mit Diagonalfilter (Goldschlagstraße / Hackengasse Wien).....	61
Abb. 46: Variante 2+ – Ziele der Mobilitätsstrategie und Ratsbeschluss „Verkehrswende“.....	62
Abb. 47: Maßnahmenfeld Fußverkehr.....	72
Abb. 48: Markierung einer Fahrradstraße (eRadschnellweg) in Göttingen.....	74
Abb. 49: Zweirichtungsradweg in Langenfeld.....	74
Abb. 50: Führung des Radverkehrs an Bushaltestellen.....	75
Abb. 51: Maßnahmenpakete Radverkehr.....	78

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Parkhäuser im Gebiet Bielefelder Westen.....	22
Tab. 2: Unfallzahlen im Bielefelder Westen.....	30
Tab. 3: Verunglückte Verkehrsteilnehmende.....	30
Tab. 4: Unfallbeteiligte.....	31
Tab. 5: Verunglückte.....	31
Tab. 6: Hauptverursacher nach ausgew. Altersgruppen.....	32
Tab. 7: Hauptverursacher nach ausgew. Verkehrsbeteiligten.....	32
Tab. 8: Analyse der Durchgangsverkehre.....	35
Tab. 9 Maßnahmenpakete Fußverkehr.....	71
Tab. 10: Maßnahmenpakete Radverkehr.....	75

1 Hintergrund und Anlass

Bielefeld gehört mit seinen rund 338.000 Bewohnern zu den 20 größten Städten Deutschlands. Zahlreiche überregionale und regionale Arbeitgeber sowie die Universität machen Bielefeld zum kulturellen und wirtschaftlichen Zentrum der Region Ostwestfalen-Lippe.

Westlich der Bielefelder Innenstadt befindet sich der „Bielefelder Westen“ – statistisch gehört dieses Gebiet zum Bezirk Mitte mit dem statistischen Unterbezirk „Siegfriedplatz“ mit ca. 10.400 Einwohnern. Das Gebiet, das in Bielefeld allgemein als „Bielefelder Westen“ bekannt ist, gilt als beliebter Stadtteil. Mit der Lage zwischen zwei Einfallstraßen (Jöllennecker Straße und Stapenhorststraße), einer dichten Wohnbebauung und weiteren Nutzungen treten jedoch verkehrliche Problemlagen auf. Hoher Parkdruck in den zum Teil engen Straßen und die Überlagerung vieler Nutzungsansprüche führt dazu, dass die Verkehrssituation in diesem Konzept beleuchtet wird. Mit der Aufstellung des Verkehrskonzeptes „Bielefelder Westen“ wird das Ziel verfolgt, die Verkehrsarten des Umweltverbunds im Quartier zu fördern. Darüber hinaus soll insbesondere die Situation des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) hinsichtlich des ruhenden Verkehrs sowie die Konzeption der Verkehrsführung verbessert werden.

Der Bielefelder Westen zeichnet sich vor allem demografisch dadurch aus, dass die Gruppe der Personen zwischen 30 und 65 Jahren dominiert und gleichzeitig eine im Vergleich zur Reststadt hohe Dominanz an Einpersonenhaushalten vorherrscht. Die Auswirkungen im öffentlichen Raum sind durch zugestellte Gehwege und Parksuchverkehr zu spüren. Direkte Auswirkungen spüren auch die Schüler und Angestellte der fünf Schulen. Diese konzentrieren sich zum Teil nahe der Bielefelder Alm/SchücoArena, aber auch im gesamten Quartier. Erschwerte Querungen und schlechte Sichtbeziehungen durch parkende Fahrzeuge sind Einschränkungen, die im gesamten Quartier zu finden sind und die Sicherheit der Schüler (aber auch aller anderen Verkehrsteilnehmenden) einschränken.

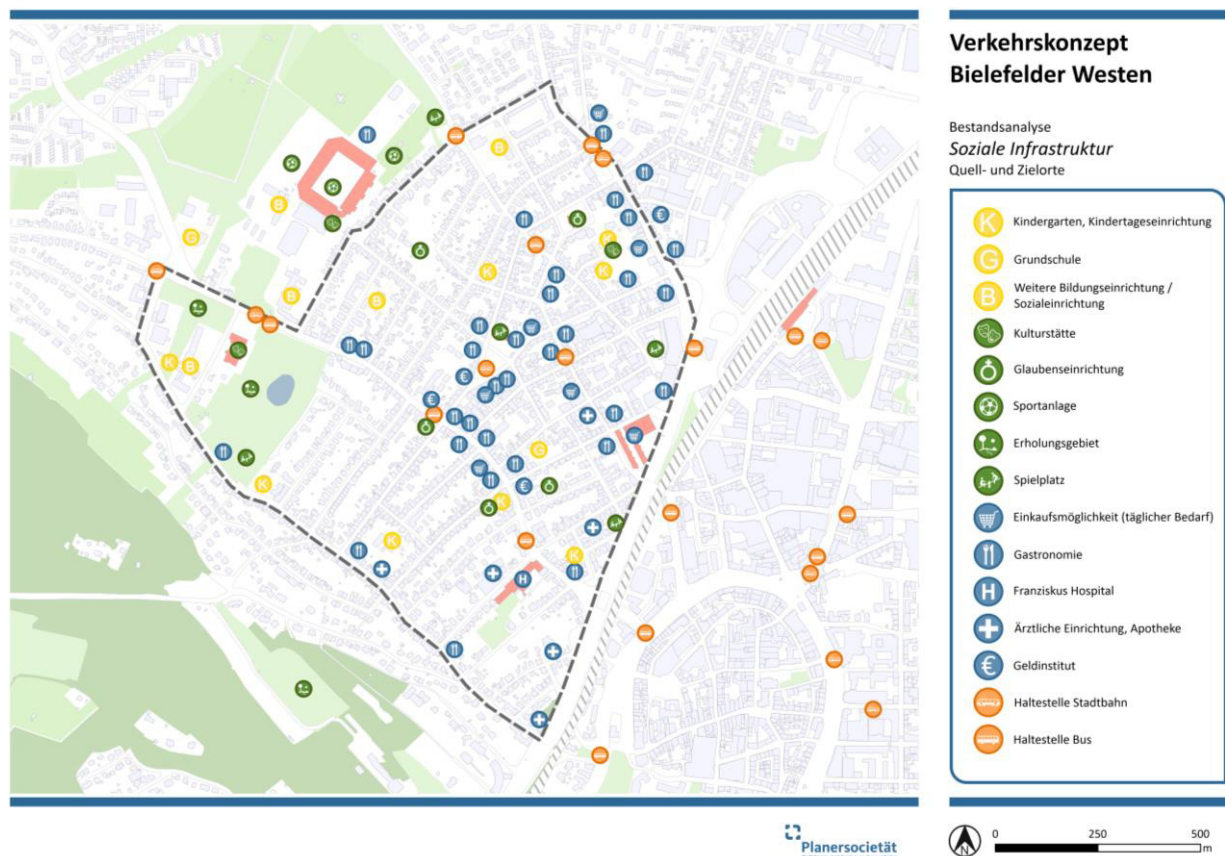
Durch Parkraumbewirtschaftung, der zeitlichen Begrenzung der Parkdauer und Einbahnstraßen ist schon eine gewisse Steuerung im Quartier angestrebt worden, dennoch besteht weiterhin Handlungsbedarf in der Abwicklung der Verkehre im Bielefelder Westen. Besonders angespannt wird die Situation dadurch, dass während der Bearbeitung des Konzepts durch mehrere Instandsetzungen der Brücken entlang der Bahnstrecke Straßen stellenweise gesperrt sind und es zu Ausweichverkehren kommt.

1.1 Untersuchungsgebiet Bielefelder Westen

Der Bielefelder Westen gilt allgemein als beliebter und lebendiger Stadtteil. Neben einer heterogenen Bebauungsstruktur (Einfamilienhäuser, Reihenhäuser und Blockbebauung) zeichnet sich der Stadtteil durch die Überlagerung zahlreicher Nutzungen aus. Nicht zuletzt durch die Lage zwischen der Bielefelder Innenstadt und der Universität/FH war der Untersuchungsraum schon immer attraktiver Wohnraum. Ergänzt durch den Siegfriedplatz mit seinem beliebten Wochenmarkt, der fußläufigen Nähe zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof, mehreren Schulen und nicht zuletzt die Nähe zu Naherholungsmöglichkeiten (Bürgerpark und Nordpark) machen das Quartier immer beliebter.

Die folgende Abbildung macht deutlich, wie viele Nutzungen im Bielefelder Westen aufeinandertreffen. Neben den Schulen (darunter auch weitere Bildungseinrichtungen wie das Weiterbildungskolleg der Stadt Bielefeld „Abendgymnasium“) gibt es neben Kulturstätten und Glaubenseinrichtungen auch zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, gastronomische Angebote und ärztliche Einrichtungen. Eine Konzentration vieler Einrichtungen der sozialen Infrastruktur lässt sich rund um den Siegfriedplatz ausmachen. Generell sind die Nutzungen aber über das gesamte Quartier verteilt, was seine Stärken in der Nahmobilität und Attraktivität unterstreicht.

Abb. 1: Soziale Infrastruktur im Bielefelder Westen



Quelle: Planersocietät

1.2 Aufbau und Methodik

Das gesamte Projekt zum Verkehrskonzept sowie der Bericht gliedert sich in verschiedene methodische Schritte.

Nach **Vorgesprächen** mit dem Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld fand eine klassische **Bestandsanalyse** statt, in der die lokalen Infrastrukturen quantitativ und qualitativ aufgenommen worden sind. Diese werden thematisch sortiert im Kapitel 2 vorgestellt.

Aufgrund der Anzahl der Schulen und der Sensibilität der verkehrlichen Problemlagen rund um die Schulen wurden rund um die Schulen **Umfeldbeobachtungen** durchgeführt. Dies fand in Absprache mit den Schulen sowohl persönlich, als auch mit Kameras statt. Unterstützt wurden die eigenen Analysen – generell und in Hinblick auf die Problemlagen an den Schulen - durch **Akteursgespräche**. Gespräche wurden geführt mit:

- den Schulen Bosseschule, Stapenhorstschule und Max-Planck-Gymnasium
- DSC Arminia Bielefeld
- Franziskus-Hospital
- Rund um den Siggie e.V.

Die Gesprächspartner wurden in Absprache mit der Stadt Bielefeld so ausgewählt, dass sie sowohl über die lokalen, als auch großräumigeren Problemlagen und Herausforderungen aus verkehrlicher Sicht berichten können.

Im Mai 2019 fand eine groß angelegte Untersuchung zu Umfahrvorkehrungen statt. Dazu wurden an verschiedenen Einfahrten in das Quartier personalgestützte Erhebungen durchgeführt, um mithilfe einer anonymisierten **Kennzeichenerfassung** Bewegungen von Fahrzeugen im Quartier nachzuverfolgen. Vorgehen und Ergebnisse sind im Kapitel 2.9 ausführlich dargestellt.

Im Juli 2019 fanden zwei parallele **Quartiersspaziergänge** statt. Ein Spaziergang nahm unter dem Titel „Rund um die Schulen“ die Schulumfelder in den Fokus, währenddessen ein zweiter Spaziergang die Fokusthemen Kfz-Verkehr und Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum hatte. Beide Spaziergänge waren gut besucht. Die Mischung aus Bürgerinnen und Bürger, Politikerinnen und Politiker, Planende und Vertretende der Stadt Bielefeld ermöglichte spannende Diskussionen an den markanten Punkten im Bielefelder Westen. Die Dokumentationen der Spaziergänge finden sich im Anhang dieses Berichts.

Letztlich wurde unterstützt durch **Workshops** mit dem Amt für Verkehr das vorliegende **Maßnahmenkonzept** entwickelt.

Die Zwischenschritte wurden jeweils begleitet von Vorstellungen in der **Projektgruppe Bielefelder Westen**, welche sich aus Politikern der Bezirksvertretung zusammensetzt. Die Ergebnisse werden im Frühjahr 2020 den Bürgern vor Ort vorgestellt.

Im Mai 2021 fand nach mehrfacher Verschiebung aufgrund der Corona-Pandemie eine Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen statt. In dieser online durchgeführten Veranstaltung konnten die circa 80 Teilnehmenden mit dem Gutachterteam und der Stadt Bielefeld über die in diesem Konzept vorgestellten Varianten diskutieren.

2 Bestands- und Zustandsanalyse

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse werden im folgenden Kapitel ausführlich dargestellt. Die thematische Auseinandersetzung mit den verschiedenen Themen wird am Schluss des Kapitels in einer Stärken- und Schwächen-Betrachtung und mit einer Bewertung der Straßen und Knotenpunkte abgeschlossen.

2.1 Fußverkehr

Der Bielefelder Westen ist ein belebtes und lebendiges Stadtviertel, welches sich überwiegend durch seine Wohnstraßen im gesamten Gebiet auszeichnet. Diese werden fast flächendeckend beidseitig von Gehwegen gesäumt und ergeben ein engmaschiges Wegenetz, welches zu dem zentral gelegenen und von Nahversorgungseinrichtungen umfassenden Siegfriedplatz führen. Neben den straßenbegleitenden Gehwegen sind zusätzlich öffentliche und auch private Durchgänge im Gehwegenetz vorhanden. Die vorhandenen Gehwege weisen überwiegend Breiten von 1,50 – 2,50 m auf. Teilweise werden einige Gehwege in den Wohnstraßen durch legalisiertes Gehwegparken, durch Poller oder - an den Müllabholtagen - auch durch Mülltonnen eingeengt.

Abb. 2: Wohnstraße im Bielefelder Westen (Wittekindstraße)



Quelle: Planersocietät

Abb. 3: Durchgang für zu Fuß Gehende (Liboriweg)



Quelle: Planersocietät

Die Verkehrsberuhigten Bereiche in der Gutenbergstraße sowie in der Siechenmarschstraße und Teichstraße bieten sowohl Platz für den Kfz-Verkehr als auch für die zu Fuß Gehenden.

Abb. 4: Einengung des Gehweges durch Poller (Rolandstraße)



Quelle: Planersocietät

Abb. 5: Einengung durch legalisiertes Gehwegparken (Wittekindstraße)



Quelle: Planersocietät

Sämtliche Zielorte, wie zum Beispiel Einkaufsmöglichkeiten, das Franziskus Hospital, Kirchen und Schulen sind über das gut ausgebaute Wegenetz zu erreichen. Zudem sind die Innenstadt und auch der Hauptbahnhof fußläufig aus dem Bielefelder Westen in wenigen Minuten erreicht. Die Hauptverkehrsstraßen Stapenhorststraße und Jöllenbecker Straße können zudem mit Hilfe von Lichtsignalanlagen oder Mittelinseln überquert werden. Für den Fußverkehr entstehen dabei an den Lichtsignalanlagen, vor allem an der Kiskerstraße sowie an der Große-Kurfürsten-Straße, im Vergleich zum MIV lange Wartezeiten. Die Markierungen der Fußgängerfurten weisen an vielen Stellen Abnutzungsspuren auf oder sind teilweise nicht mehr zu erkennen, was sowohl den vorgegebenen Laufweg unersichtlich macht, als auch die Aufmerksamkeit auf die zu Fuß Gehenden beschränkt. Der einzige Fußgängerüberweg im Gebiet befindet sich auf der Weststraße. Dieser ist aus der Entfernung nur schlecht zu erkennen, da die Fahrbahnmarkierung bereits abgenutzt ist. Zudem befindet er sich sehr nah im Einbiegebereich der Teichstraße, sodass Personen ohne Ortskenntnis diesen eventuell übersehen können und so das sichere Überqueren nicht gegeben ist. Die Mittelinseln auf der Stapenhorststraße weisen eine ausreichende Aufstellfläche in der Breite (ca. 4,00 m) auf, allerdings wird das geforderte Mindestmaß von einer Länge von 2,50 m (vgl. FGSV (Rast 06)) nicht erreicht. Zudem wird die Sicht auf querende Personen durch die dort gepflanzten Bäume eingeschränkt und Personen so oftmals erst spät oder gar nicht gesehen. Fehlende Beleuchtung erhöht das Problem der Sichtbarkeit der zu Fuß Gehenden an den Mittelinseln darüber hinaus besonders in der Dunkelheit. Die fehlenden Bordsteinabsenkungen an den Mittelinseln stellen ein Hindernis für Personen mit einem Kinderwagen, Rollstuhl oder auch Rollator dar. Auch für mobilitätseingeschränkte Personen sind hohe Bordsteinkanten ein Hindernis. Die Mittelinsel auf der Jöllenbecker Straße ist dagegen mit abgesenkten Bordsteinen bzw. ohne ausgestattet, weist dafür aber eine kleine Aufstellfläche auf.

Abb. 6: Mittelinsel Stapenhorststraße

Quelle: Planersocietät

Abb. 7: Fußgängerüberweg (Weststraße)

Quelle: Planersocietät

Die Gehwege weisen größtenteils eine befriedigende Oberfläche auf. Allerdings sind einige Gehwegplatten verschoben oder durch Wurzeln angehoben. Zusätzlich ist in einigen Gehwegzügen Mosaikpflaster verbaut, was die Barrierefreiheit durch die vielen Kanten in diesen Bereichen stark einschränkt. Auf einigen Gehwegen ist zudem ein Längsgefälle $> 3\%$ vorhanden. Das starke Gefälle gilt nicht als barrierefrei, da es das Gehen im Allgemeinen und besonders mobilitätseingeschränkten Personen erschwert. Auch das teilweise Fehlen von Bordsteinabsenkungen bzw. die Bordhöhe von > 3 cm an Kreuzungsbereichen stellt eine Erschwernis für zu Fuß Gehende dar.

Abb. 8: Fehlende Bordsteinabsenkung (Siegfriedstraße)

Quelle: Planersocietät

Abb. 9: Barriere durch Mosaikpflaster (Dorotheenstraße)

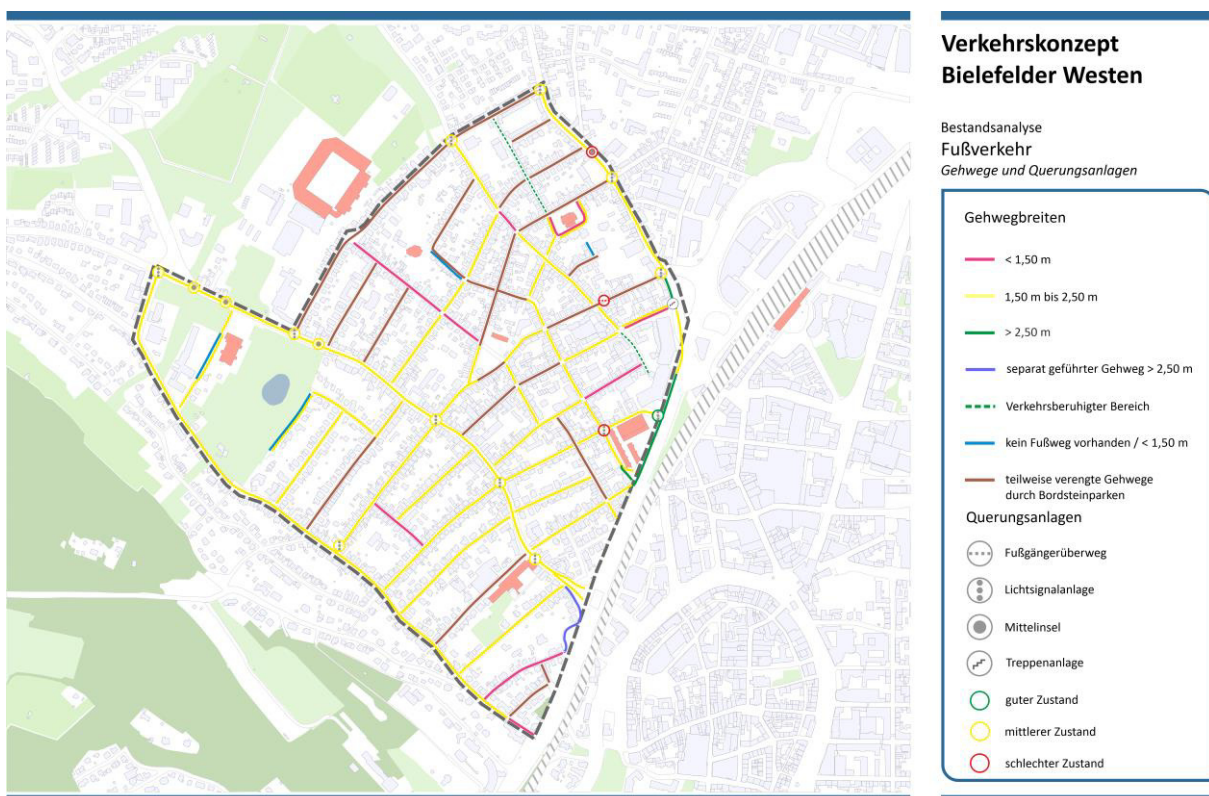
Quelle: Planersocietät

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind keine bzw. kaum taktile Leitlinien oder taktile Flächen zur Orientierung für sehingeschränkte Personen vorhanden. Das Gebiet kann insgesamt nicht als barrierefrei eingestuft werden. Auch die Treppenanlage, die als Verbindung zwischen Friedrichstraße und Jöllennecker Straße dient, bietet keine alternative Möglichkeit zur Überwindung für mobilitätseingeschränkte Personen. Menschen im Rollstuhl oder mit einem Rollator oder Kinderwagen, müssen an dieser Stelle einen Umweg tolerieren.

Mit dem Siegfriedplatz und dem Bürgerpark sind zwei zentrale Orte mit hoher Aufenthaltsqualität im Gebiet vorhanden. Besonders an den Markttagen und bei Veranstaltungen, aber auch an sonnigen

Tagen, lädt der Siegfriedplatz durch die dort ansässige Gastronomie und den Spielplatz zum Verweilen ein. Die Sitzbänke und schattenspendenden Bäume machen den Siegfriedplatz für alle Zielgruppen attraktiv. Der Bürgerpark dient mit seinem Teich und der großen Grünfläche vor allem als Naherholungsanlage. Bestimmte Straßenzüge sind zu besonderen Anlässen, zum Beispiel zu Heimspielen vom DSC Arminia Bielefeld, besonders belebt. Und auch das „Kneipenviereck“ an der Kreuzung Große-Kurfürsten-Straße/Arndtstraße bietet eine hohe Belebtheit an Wochenenden. Die Durchgänge, die nur für den Fuß-/ und Radverkehr freigegeben sind, sind meistens mit einem Spielplatz und somit auch mit Sitzmöglichkeiten kombiniert, was neben der Durchwegung zusätzlich zum Aufenthalt einlädt. Insgesamt sind im öffentlichen Straßenraum dagegen keine Sitzmöglichkeiten, die zum Verweilen oder Ausruhen einladen, vorhanden.

Abb. 10: Bestandsanalyse Gehwege und Querungsanlagen



Quelle: Planersocietät

2.2 Radverkehr

Das Untersuchungsgebiet zeichnet sich durch seine vielen Wohnstraßen aus, die größtenteils durch Tempo 30-Zonen geregelt werden. Der Radverkehr wird daher meist im Mischverkehr auf der Straße geführt. Die drei Hauptverkehrsstraßen Stapenhorststraße, Schloßhofstraße und Jöllenbecker Straße weisen Anlagen für den Radverkehr auf. Auf der Jöllenbecker Straße werden die Radfahrenden abschnittsweise auf einem Schutzstreifen von ca. 1,25 m Breite, auf einem baulich angelegten Radweg von ca. 1,50 m Breite und auch zusammen mit dem Fußverkehr (auf dem Gehweg, „Radfahrende frei“) geführt. Auf der Schloßhofstraße ist ein baulicher Radweg vorhanden, der den Radverkehr getrennt

vom Kfz-Verkehr führt. Der Radweg ist im Bereich der Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h angelegt und weist mit einer Breite von ca. 1,50 m das Mindestmaß nach VwV-StVO auf. Eine Kennzeichnung durch das Zeichen 241 (getrennter Fuß- und Radweg) ist nicht gegeben, daher ist der Radweg nicht benutzungspflichtig, was die Radfahrenden dazu berechtigt, im Mischverkehr zu fahren. Die Stapenhorststraße wird im Untersuchungsgebiet zum großen Teil von einem Radfahrstreifen mit einer Rotmarkierung begleitet. Dieser weist eine Breite von ca. 1,20 m auf. Gemäß VwV StVO ist ein Mindestmaß von 1,50 m einzuhalten. Durch das hohe Kfz-Aufkommen und zusätzlich parkende Kfz im Seitenraum kann dieser Radfahrstreifen daher nicht als sicher eingestuft werden, auch wenn dort bereits zur Verbesserung der Verkehrssituation eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingeführt wurde. Die nördliche Stapenhorststraße ist abschnittsweise baulich mit einem Radweg in beiden Richtungen ausgebaut, der eine Breite von ca. 1,50 m aufweist und auch im Süden sind bauliche Radwege mit einer Breite von ca. 1,40 m vorhanden. Die Mindestbreite von 1,50 m gemäß VwV-StVO ist demnach teilweise erfüllt.

Abb. 111: Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt (Arndtstraße)



Quelle: Planersocietät

Abb. 122: Baulicher Radweg (Schloßhofstraße)



Quelle: Planersocietät

Im Bereich zwischen Kiskerstraße und Grünstraße befindet sich ein Zweirichtungsradweg, der zum einen in einen getrennten Geh- und Radweg in Richtung Nord-West und zum anderen als Verlängerung zur Grünstraße zu einem vom Kfz-Verkehr getrennten gemeinsamen Geh- und Radweg in Richtung Süd-Ost übergeht, der in die Bielefelder Innenstadt führt. An dieser Stelle befindet sich auch eine Umlaufsperrung, welche eine Barriere für den Radverkehr darstellt, besonders dann, wenn sich Radfahrende und zusätzlich zu Fuß Gehende begegnen. Der Zweirichtungsradweg ist zudem mit einer Breite von ca. 1,80 m zu schmal. Das Mindestmaß gemäß VwV-StVO von 2,00 m ist nicht erfüllt und auch der Gehweg weist nur eine Breite von ca. 1,20 m auf. Daher herrscht besonders an dieser Stelle ein hohes Konfliktpotenzial vor.

Abb. 13: Benutzungspflichtiger Radfahrstreifen (Stapenhorststraße)



Quelle: Planersocietät

Abb. 14: Umlaufsperrung Zweirichtungsrad- und Fußweg (Stapenhorststraße)



Quelle: Planersocietät

Auf der Wertherstraße und auch auf der Arndtstraße, auf denen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h vorliegt, wird der Radverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Es sind keine Anlagen für den Radverkehr vorhanden.

Im Bielefelder Westen befinden sich drei Fahrradstraßen, die für den Kfz-Verkehr freigegeben sind. Die Rolandstraße dient, mit der zusätzlichen Freigabe für den Radverkehr über den Siegfriedplatz, als bevorzugte Fahrradroute. Die Radfahrenden müssen jedoch häufig bei Begegnungsverkehr ausweichen oder stoppen, da die Rolandstraße durch einseitig parkende Fahrzeuge verengt wird. Der Straßenquerschnitt weist eine zu geringe Breite für diese Nutzung auf. Die Markierungen auf der Fahrbahn sind zum Teil bereits abgenutzt und nicht mehr erkennbar. Die im Gebiet befindlichen Einbahnstraßen sind größtenteils für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben, was die Attraktivität dieser Strecken für den Radverkehr verstärkt. In den teilweise schmalen Wohnstraßen kann dies aber auch zu Begegnungen zwischen Kfz-Fahrenden und Radfahrenden und somit zu Konflikten führen. Darüber hinaus befinden sich einige Durchgänge im Gebiet, die für den Fuß- und Radverkehr freigegeben sind.

Abb. 15: Einbahnstraße "Radfahrende frei" (Goldbach)



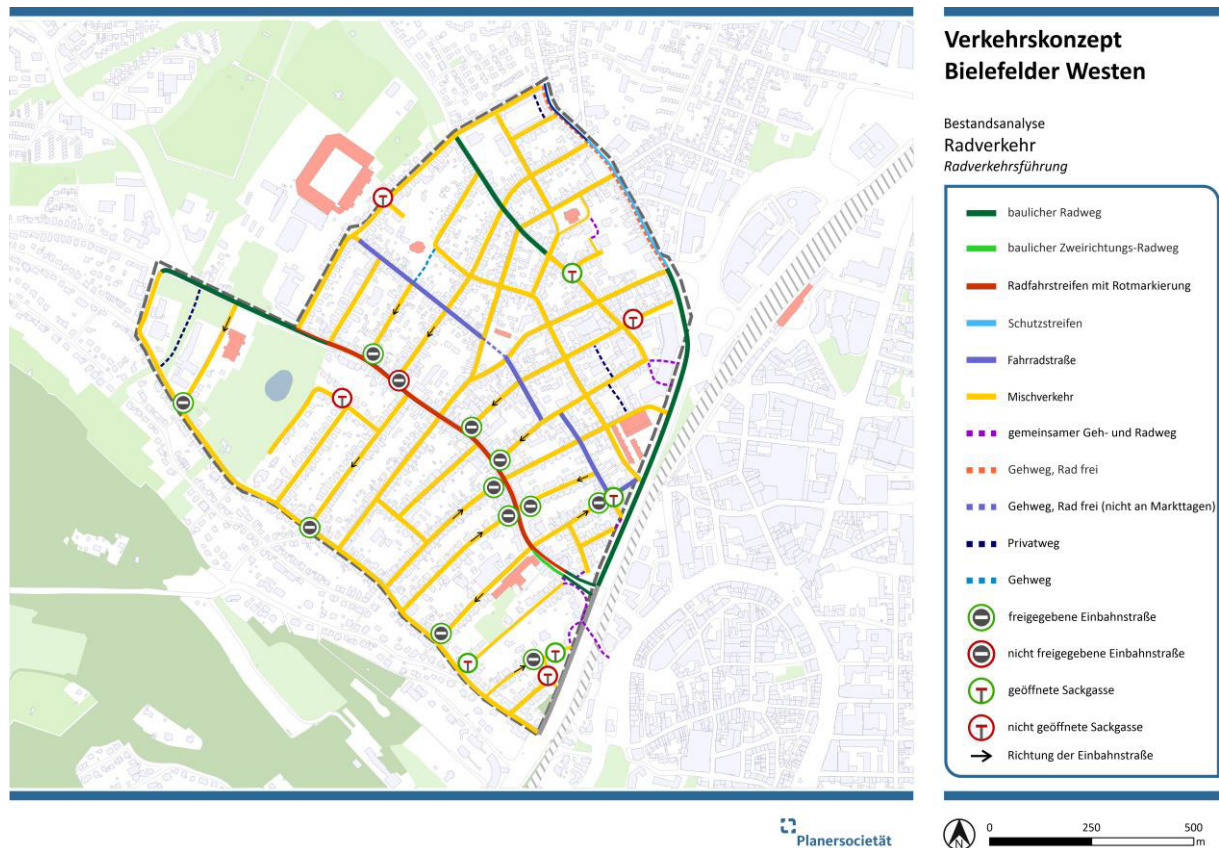
Quelle: Planersocietät

Abb. 16: Fahrradstraße für Pkw und Motorrad frei (Rolandstraße)



Quelle: Planersocietät

Abb. 17: Bestandsanalyse Radverkehrsführung



Quelle: Planersocietät

Im Untersuchungsgebiet sind einige Abstellanlagen in Form von Anlehnbügel für den Radverkehr vorhanden. Die meisten befinden sich zentral im Bereich des Siegfriedplatzes und an den Stadtbahnhaltestellen sowie vor dem Franziskushospital. Diese sind gut ausgelastet und zum Teil werden auch Fahrräder neben den Anlagen abgestellt. Zudem befinden sich vereinzelt Anlehnbügel auf der Stapenhorststraße. Im gesamten Untersuchungsgebiet findet man immer wieder Fahrräder vor, die an Laternen oder Straßenmasten abgestellt worden sind. Dies zeigt, dass das Angebot den Bedarf nicht komplett deckt.

Abb. 18: Fahrradabstellanlage auf dem Siegfriedplatz



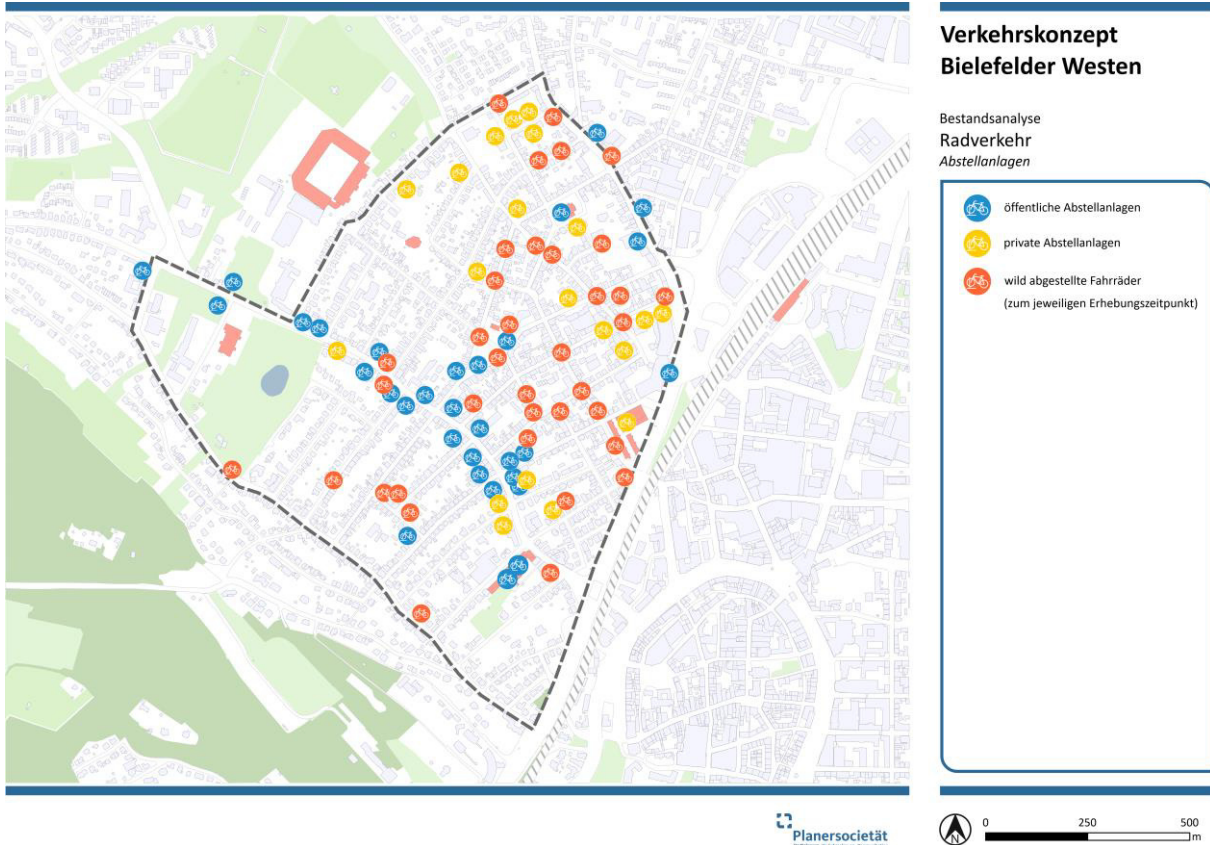
Quelle: Planersocietät

Abb. 139: Fahrradunterstand an der Stadtbahnhaltestelle Wittekindstraße



Quelle: Planersocietät

Abb. 14: Bestandsanalyse Abstellanlagen



Quelle: Planersocietät

Der Straßenbelag auf den im Mischverkehr geführten Fahrradwegen zeichnet sich vor allem durch Asphalt aus und weist somit zum großen Teil eine gute Oberfläche auf. In einigen Bereichen befinden sich jedoch Asphaltflicken oder Löcher im Asphalt, die den Fahrkomfort eindämmen. Zudem sind vereinzelt Straßenzüge vorhanden, die einen alten Pflasterbelag aufweisen und somit schlechter zu befahren sind. Auf der Weststraße, aus der Richtung des Siegfriedplatzes kommend, befindet sich ein Aufstellbereich für Radfahrende an der Lichtsignalanlage. Auf der Jöllenbecker Straße wird an den

Lichtsignalanlagen der Schutzstreifen und die Haltelinie des Radverkehrs vorgezogen, sodass die wartenden Radfahrenden in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs gelangen.

Abb. 21: Aufstellfläche Weststraße



Quelle: Planersocietät

Abb. 15: Vorgezogene Haltelinie (Jöllennecker Straße)



Quelle: Planersocietät

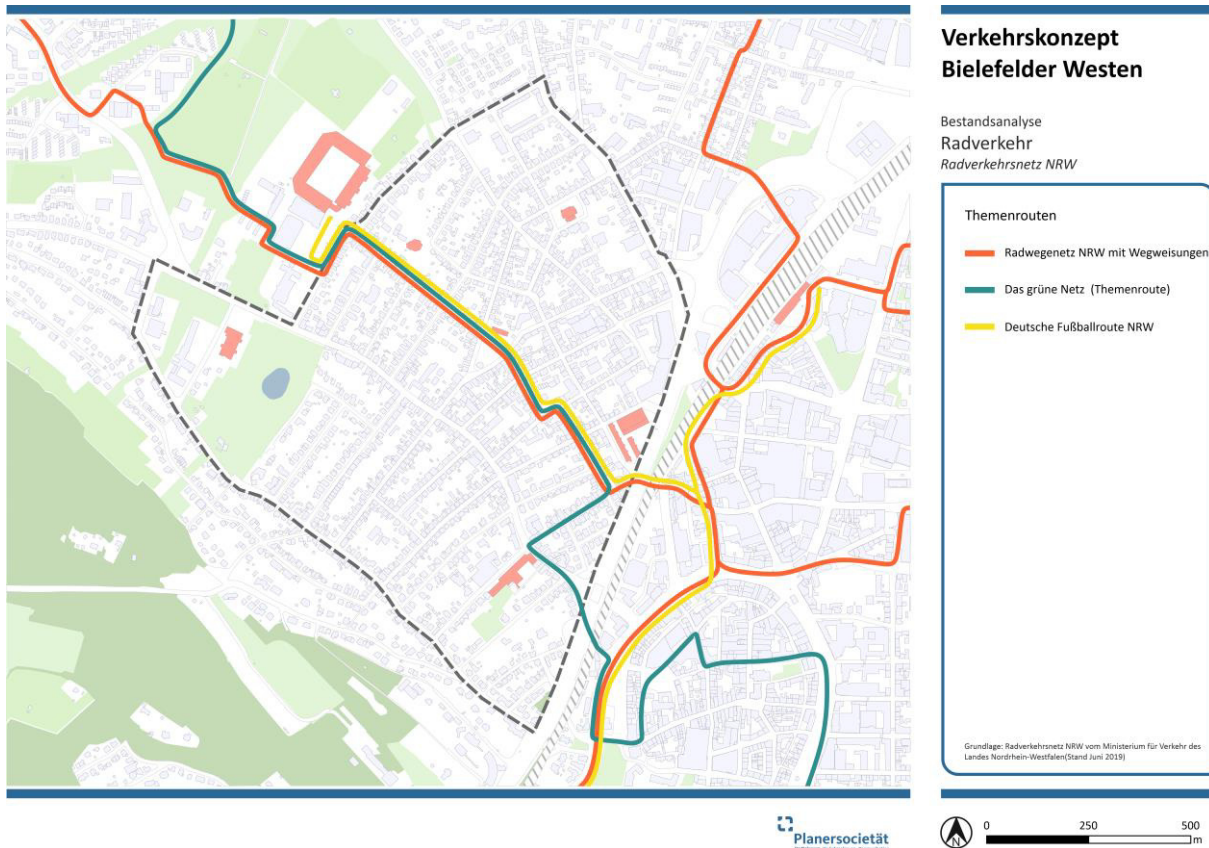
Es ist eine Wegweisung in Form einer Beschilderung des landesweiten Radverkehrsnetzes Nordrhein-Westfalen für den Radverkehr im Gebiet vorhanden und führt entlang der Fahrradstraßen zum Städtischen Gymnasium sowie zur Gertrud-Bäumer-Realschule. Durch den Bielefelder Westen führen zudem durch das Radverkehrsnetz NRW festgelegte Themenrouten „Das grüne Netz“ sowie die „Deutsche Fußballroute NRW“

Abb. 23: Wegweisung durch den Bielefelder Westen



Quelle: Planersocietät

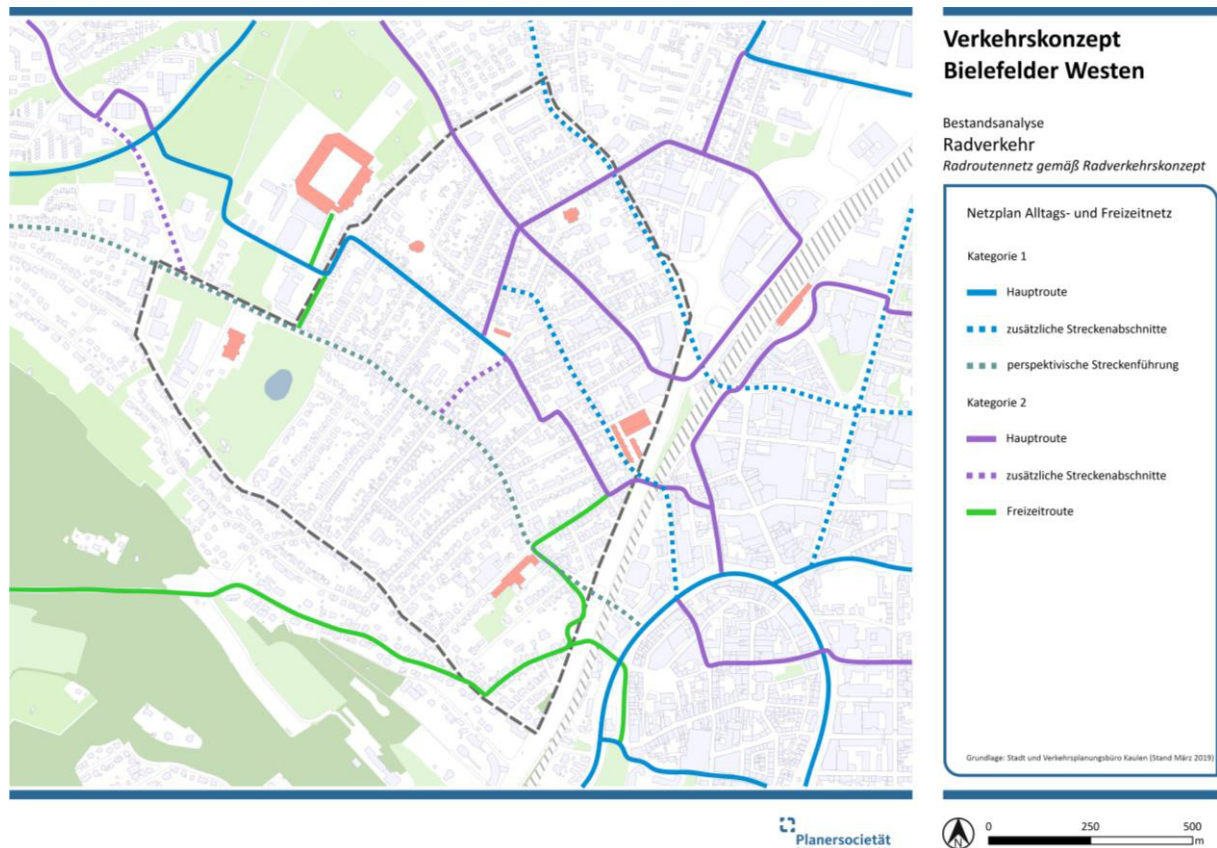
Abb. 24: Bestandsanalyse Radverkehrsnetz NRW



Quelle: Planersocietät

Aktuell findet die Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes durch die Stadt Bielefeld statt. Das beauftragte Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen aus Aachen hat dazu bereits (Stand: 2019) einen Entwurf des Netzplanes aufgestellt, der Hauptrouuten in unterschiedlichen Kategorien sowie ein Freizeitrouutenetz definiert. Durch den Bielefelder Westen führen sowohl Routen der Kategorie 1 als auch der Kategorie 2 und zusätzlich eine Freizeitroute. Demnach führt eine Hauptroute von der Bielefelder Innenstadt aus kommend durch den Bielefelder Westen. Diese führt entlang der Fahrradstraßen Goldbach, Dorotheenstraße und Rolandstraße in Richtung Norden zu den weiterführenden Schulen. Einen weiteren möglichen Streckenverlauf einer Hauptroute durch das Quartier stellt das Einschließen der Arndstraße in den Streckenverlauf dar.

Abb. 16: Bestandsanalyse Radrouennetz gemäß Radverkehrskonzept



Quelle: Darstellung Planersocietät nach Angaben des Stadt- und Verkehrsplanungsbüros Kaulen

Generell lässt sich sagen, dass Radfahrende gut durch den Bielefelder Westen geführt werden und das Netz durch aktuelle Konzeptionen weiter verbessert wird. Die Stapenhorststraße stellt dabei eine besondere Herausforderung dar: Der begrenzt zur Verfügung stehende Straßenraum wirkt sich aktuell negativ auf das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden aus. Vor dem Hintergrund der Bedeutung als Verbindung in Richtung Universität ist die Stapenhorststraße in weitere Überlegungen zum Radverkehr miteinzubeziehen.

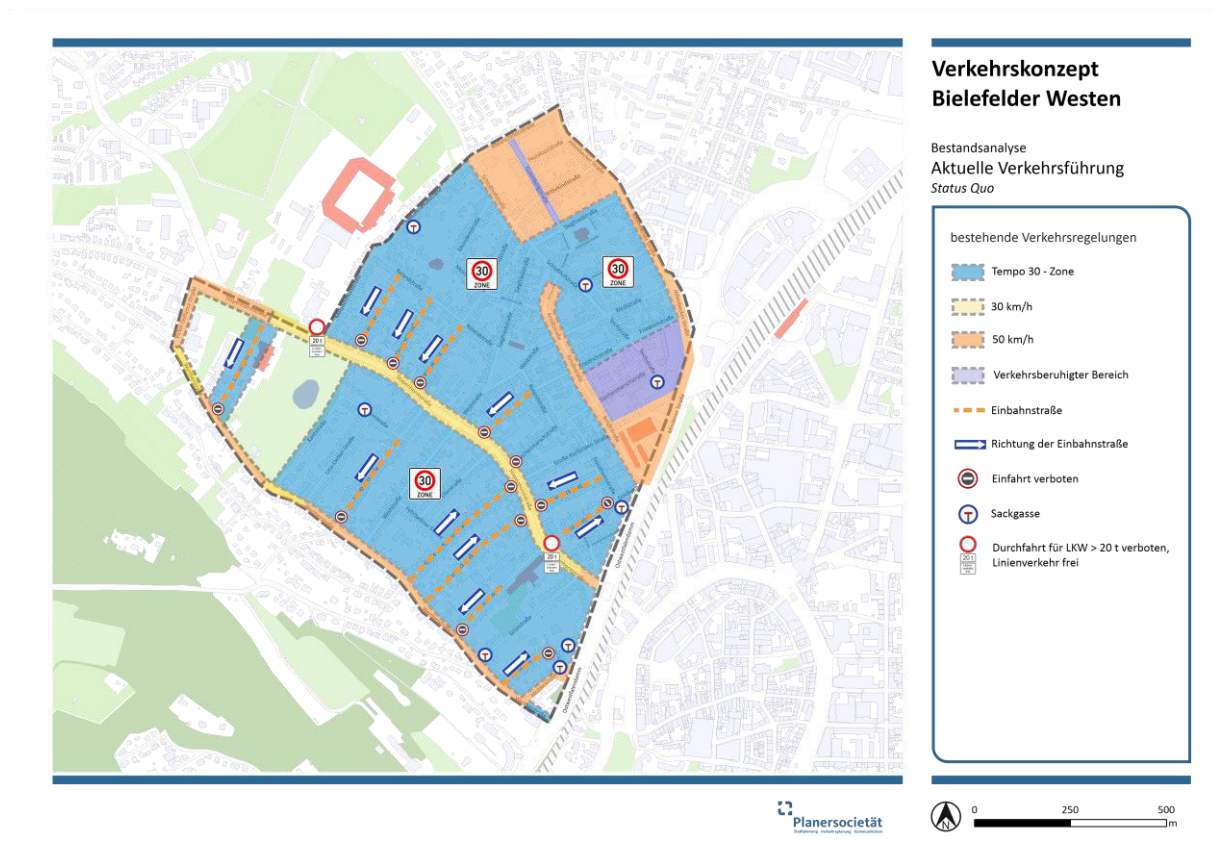
2.3 Motorisierter Individualverkehr

Das Gebiet Bielefelder Westen wird durch die Hauptverkehrsstraße Jöllenbecker Straße (L783) im Nordosten, die Wertherstraße im Südwesten sowie den Ostwestfalendamm (OWD) (B61) im Südosten umrahmt. Die Stapenhorststraße (L 785) als weitere Hauptverkehrsstraße verläuft mittig durch das Gebiet und stellt ebenfalls eine wichtige Verbindungsstraße aus Richtung Werther und dem Stadtbezirk Dornberg in die Innenstadt und zum OWD dar. Diese genannten Straßen weisen auch die höchste Verkehrsbelastung auf. Das Innere des Gebiets wird von einem kleinteiligen Straßennetz durchzogen. Die parallel zur Jöllenbecker Straße verlaufende Achse Schloßhofstraße (nördlicher Abschnitt) / Arndtstraße sowie die mittig verlaufende Weststraße und die im nördlichen Teil des Gebiets verlaufende Melanchthonstraße bilden die Hauptsammel-/Quartiersstraßen im Gebiet und haben eine hohe verkehrliche Bedeutung. Die weiteren untergeordneten Straßen üben die Funktion von Sammel- bzw. Wohnstraßen und -wegen aus und besitzen stellenweise bauliche Elemente zur Verkehrsberuhigung. Viele dieser Querstraßen im Bereich der Stapenhorststraße sind als Einbahnstraßen gekennzeichnet, die in der Regel auf die Stapenhorststraße zuführen bzw. die Einfahrt aus Richtung Stapenhorststraße untersagt ist.

Durch das Gebiet verläuft von Nordwesten nach Südosten über die Achse Rolandstraße, Siechenmarschstraße, Dorotheenstraße und Goldbach eine Fahrradstraße, die für den Kfz-Verkehr freigegeben ist. Diese Achse verläuft auch über den Siegfriedplatz, welcher der zentrale Platz im Quartier ist und aus allen Richtungen erreichbar ist.

Die Anordnung der zulässigen Geschwindigkeit folgt weitestgehend der Straßenfunktion, sodass die Sammel- und Wohnstraßen und auch der Bereich um den Siegfriedplatz weitestgehend als Tempo 30-Zonen ausgewiesen sind. Im Gebiet sind mit der Gutenbergstraße und der Siechenmarschstraße (Abschnitt östlich der Arndtstraße) / Teichstraße (Abschnitt südlich der Friedrichstraße) zwei Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Von Geschwindigkeitsanordnungen zur Verkehrsberuhigung weichen die Straßen mit höherer Funktion ab: Im Inneren des Gebiets unterliegen die Schloßhofstraße zwischen Melanchthonstraße und Siegfriedstraße, ein kurzer Abschnitt der Turmstraße (im Übergang zur Arndtstraße) sowie die Arndtstraße keiner Geschwindigkeitsbegrenzung. Sie bilden den Linienverlauf der Buslinien 25 und 26. Ebenso treten die Straßen bzw. Straßenabschnitte im nördlichen Bereich (Melanchthonstraße, Schloßhofstraße und Jöllenbecker Straße, Pestalozzi- und Wittekindstraße) hervor, in denen Tempo 50 gilt. Die Stapenhorststraße ist zwischen Kiskerstraße und Lampingstraße (Höhe Rudolf-Oetker-Halle) als Tempo 30-Strecke ausgewiesen. Darüber hinaus ist zwischen Kiskerstraße und Melanchthonstraße die Durchfahrt für Lkw mit mehr als 20 t zulässigem Gesamtgewicht verboten, Linienverkehre ausgenommen (s. Abb. 17). Dies sind derzeit die Buslinien 21 und N1.

Abb. 17: Bestandsanalyse: Verkehrsrechtliche Regelungen



Quelle: Planersocietät

Enge Straßen

Eine besondere Bedeutung weisen Straßen auf, die eine geringe Breite im Querschnitt aufweisen und in denen hoher Parkdruck herrscht, wodurch teilweise die erforderlichen Mindestdurchfahrbreiten nicht gewährleistet oder Gehwege zugestellt werden. Eine Straßenstelle wird als eng bezeichnet, wenn durch haltende Fahrzeuge die Durchfahrt eines Fahrzeugs mit der größtmöglichen Breite von 2,55 m und einem Sicherheitsabstand von 0,25 m zu jeder Seite unter Berücksichtigung des Gegenverkehrs nicht mehr gewährleistet ist. Es ist somit immer eine Mindestdurchfahrbreite von 3,05 m zu gewährleisten. Im Bielefelder Westen wurden zahlreiche Straßen durch die Verwaltung hinsichtlich ihrer Breite überprüft. In einigen als *eng* definierten Straßenzügen wurden daraufhin Maßnahmen ergriffen, wie beispielsweise die Einführung eines einseitigen Halteverbots in der Rolandstraße.

2.4 Ruhender Kfz-Verkehr

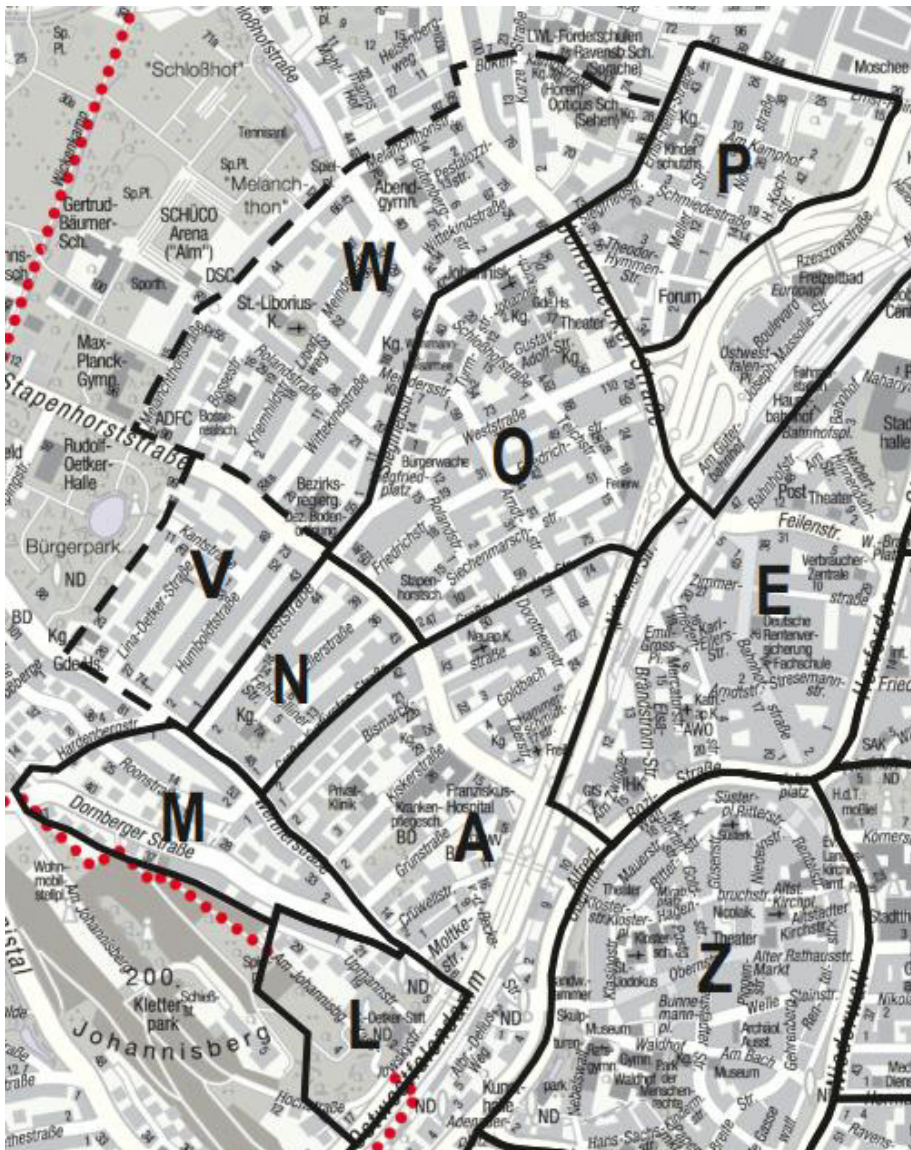
Im Gebiet Bielefelder Westen herrscht sowohl durch die überwiegende Wohnnutzung als auch durch die Mischnutzungen in vielen Bereichen eine große Parkraumnachfrage, welche zu einem hohen Parkdruck führt. Durch die Problematik der „Engen Straßen“ (vgl. Kap. 2.3) und den damit verbundenen zusätzlichen Halteverbots verschärfte sich die Situation nochmals. Daraus resultiert die Problematik, dass in vielen Bereichen im Quartier Teile der Gehwege für den Ruhenden Verkehr genutzt werden,

was die Attraktivität der öffentlichen Straßenräume verringert, die Flächen für den Fußverkehr reduziert und Verkehrssicherheitsprobleme mit sich bringt.

Parkraumangebot und Parkraumbewirtschaftung

In der Bielefelder Innenstadt wird eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung zur Steuerung des Ruhenden Verkehrs praktiziert. Diese umfasst sowohl zeitliche Begrenzungen der Parkdauer als auch die Erhebung von Parkgebühren und das Bewohnerparken (Anwohner der betroffenen Bereiche haben die Möglichkeit Bewohnerparkausweise zu beantragen). Derzeit umfasst das Gebiet Bielefelder Westen die Parkgebiete A, N und O. Auch die angrenzenden Räume sind bewirtschaftet. Eine Erweiterung um die Parkgebiete V und W wird diskutiert, sodass dann der Parkraum im gesamten Gebiet bewirtschaftet wird (s. Abb. 18).

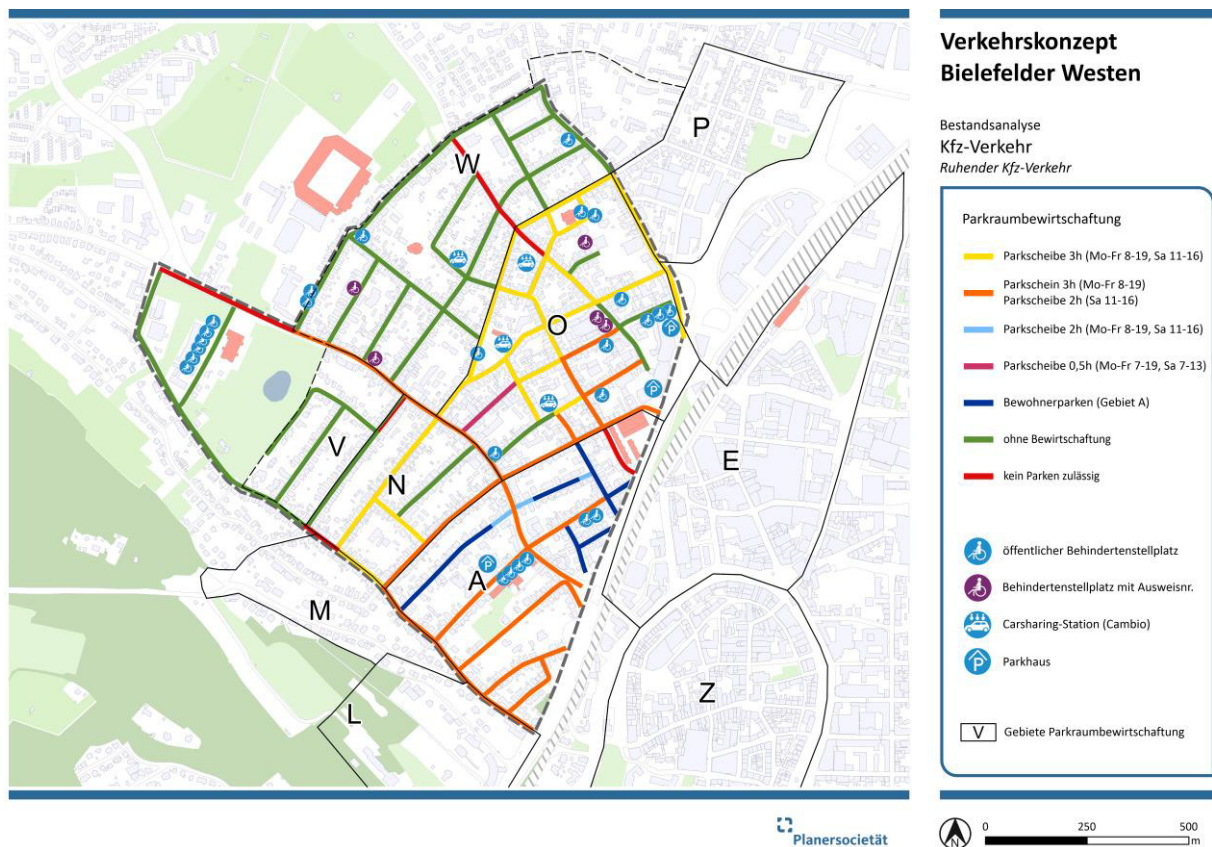
Abb. 187: Parkraumbewirtschaftung (und geplante Erweiterung um die Gebiete V und W)



Quelle: Stadt Bielefeld

Neben den Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum verfügen die freistehenden (Wohn-)Gebäude in der Regel über private Stellplätze oder Garagen. Ebenso halten die Lebensmittelgeschäfte und die Schulen eigene Parkplätze vor. Größere öffentliche Parkplätze gibt es im Gebiet nicht. Ebenerdige Parkflächen sind in der Regel zugangsbeschränkt und liegen zumeist in Innenhöfen oder sichtbar z. B. an der Alm oder im südlichen Teil der Arndtstraße. Für mobilitätseingeschränkte Personen stehen 26 öffentliche Stellplätze (davon sechs an der Rudolf-Oetker-Halle) zur Verfügung (s. Abb. 19).

Abb. 19: Bestandsanalyse: Ruhender Kfz-Verkehr



Quelle: Planersocietät

In den gebührenpflichtigen Bereichen beläuft sich die Höhe für einen Parkschein auf eine Mindestgebühr von 35 ct für 30 Minuten und ist werktags zwischen 8–19 Uhr zu entrichten. Die Höchstparkdauer beträgt in diesen Bereichen 3 h, sodass maximal 2,10 EUR Parkgebühren fällig werden. Die Parkgebühren liegen damit in einem für die räumliche Lage zur Innenstadt vergleichbaren Rahmen mit anderen Städten¹.

Neben den Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum stehen in den drei Parkhäusern ca. 1.100 Parkplätze zur Verfügung. Diese sind im südöstlichen Teil des Gebiets und damit in Richtung Innenstadt zu finden. Die Parkhäuser haben aufgrund unterschiedlicher Betreiber jeweils individuelle Tarife, Öffnungszeiten sowie Besonderheiten (s. Tab. 1).

¹ Beispielsweise belaufen sich die Parkgebühren in Paderborn für Bereiche der „restlichen Kernstadt“ auch auf 70ct/Stunde.

Tab. 1: Parkhäuser im Gebiet Bielefelder Westen

Bezeichnung	Anzahl Parkplätze	Tarif	Öffnungs- zeiten	Besonderheiten
PH Franziskus Hospital	170	1,50 EUR/h (max. 13 EUR)	6–21 Uhr	70 Parkplätze werden an Mitarbeiter anhand bestimmter Kriterien vergeben; einkommensabhängiger Monatstarif
PH Große-Kurfürsten-Straße	164	1,50 EUR/h (max. 10 EUR)	durchgehend	Nachttarif: 2 EUR bei Einfahrt nach 21 Uhr und Ausfahrt vor 7 Uhr; Kunden von Aldi/Edeka 60 min. kostenlos; Dauerparktarife möglich, vergünstigt für Anwohner des BGW-Komplex
PH Am Hauptbahnhof	850	1,00 EUR/h (max. 4 EUR)	durchgehend	Monatskarte (60 EUR); Dauerparken mit Vertrag (65 EUR)

Quellen: Betreiber (Franziskus Hospital, ORBE Parkgaragen II OHG, Duvasgo Immobilien Management GmbH)

Halteverbote

Die Straßenräume im Bielefelder Westen sind vielseitig geprägt und die Aufteilungen zwischen Gehweg, Begrünungen, Parkflächen und Fahrbahn variieren im Straßenverlauf häufig. Hinzu kommen neben vielen Kreuzungen und Einmündungen zwischen den Straßen viele Grundstückszufahrten, sodass ein wechselhaftes Bild zwischen Flächen mit eingeschränkten bzw. absoluten Halteverboten resultiert (s. Abb. 20).

Abb. 20: Halteverbote im Umfeld der Rolandstraße (Ausschnitt)

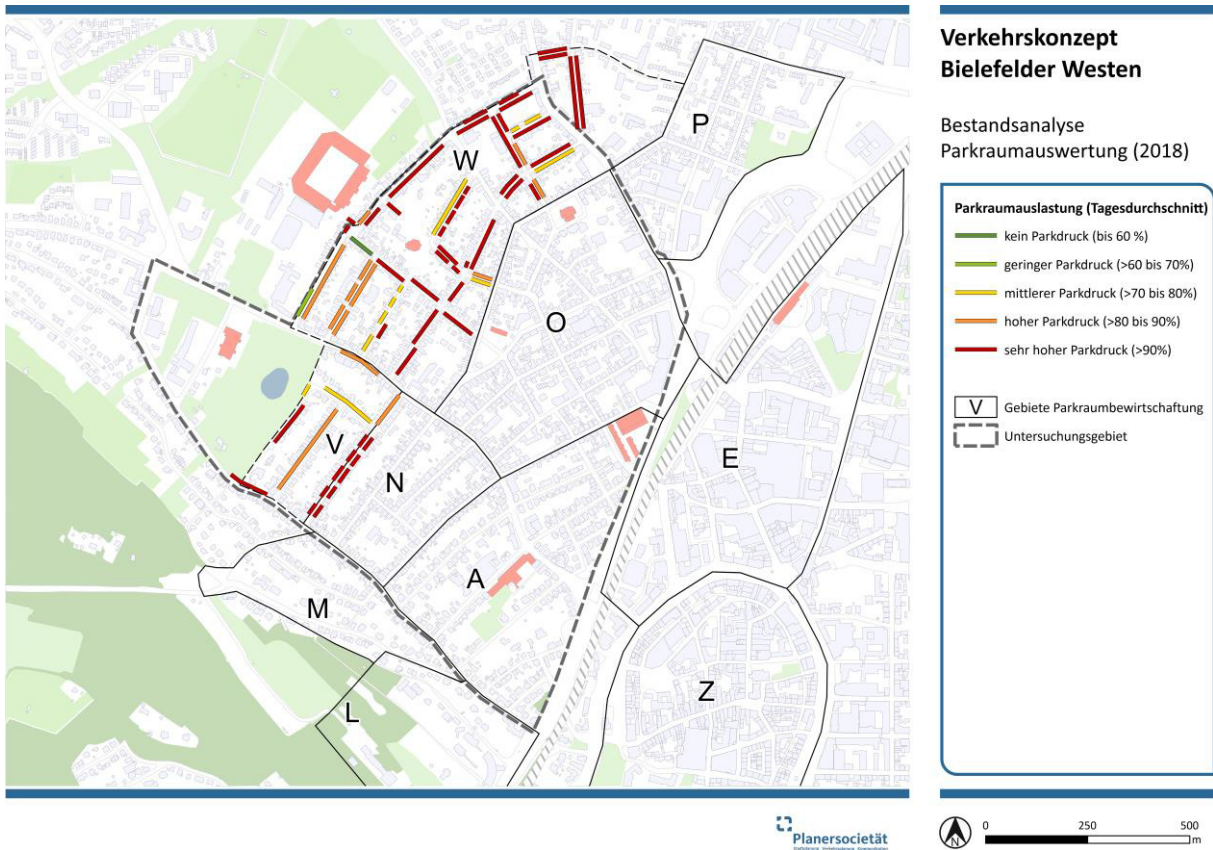
Quelle: Planersocietät

In der Rolandstraße wurde straßenzugweise alternierend ein einseitiges Halteverbot angeordnet, um der Problematik „Enge Straße“ zu begegnen. Diese Lösung trägt auch zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit bei. Oftmals gilt ein einseitiges absolutes Halteverbot und stellenweise absolutes Halteverbot gegenüber von Grundstücksausfahrten oder zum Beispiel an Schulen. Diese wechselnden Regelungen führen zur Unübersichtlichkeit und damit mitunter zu Fehlbelegungen/Falschparkern.

Parkraumauslastung

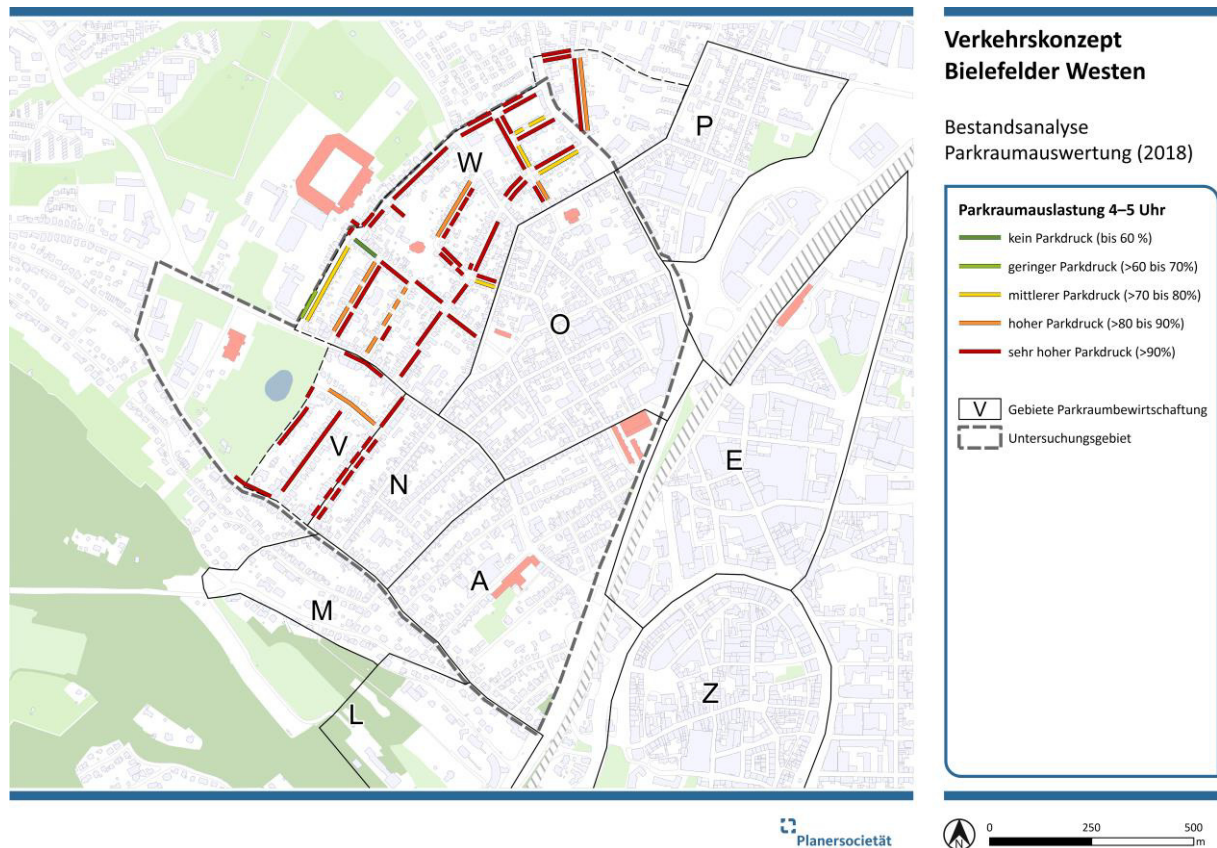
Im Zuge der diskutierten Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung um die Parkgebiete V und W wurden Parkraumerhebungen durch die Stadt Bielefeld in den Jahren 2013 (Gebiet W) und 2018 (Gebiete V und W) durchgeführt, die im Rahmen des Verkehrskonzepts ausgewertet wurden.

Abb. 21: Bestandsanalyse: Parkraumauslastung 2018 (Tagesdurchschnitt)



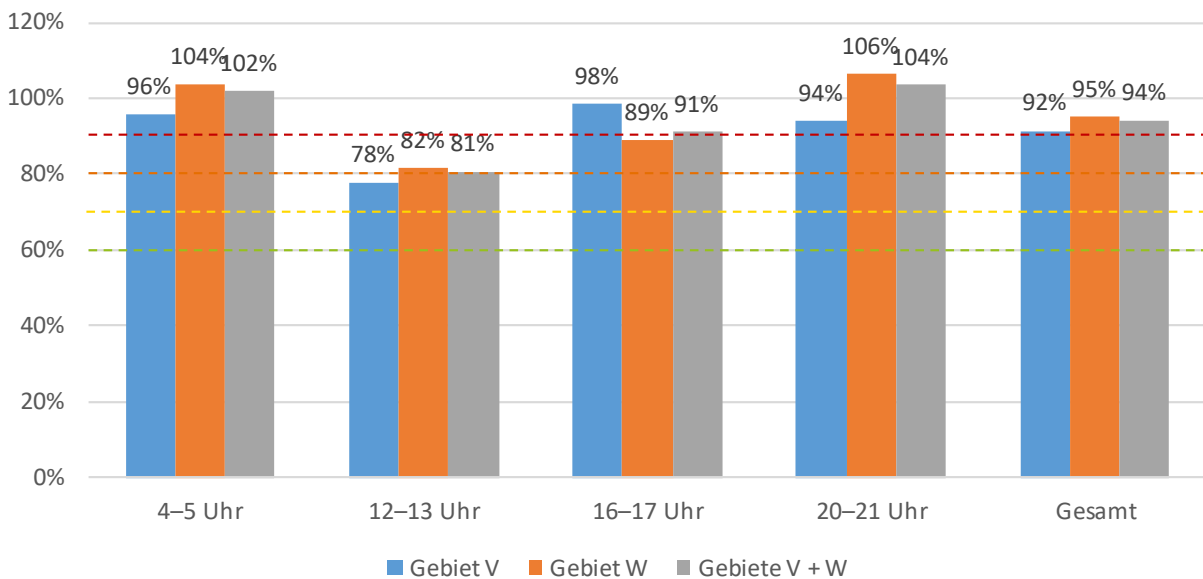
Quelle: Planersocietät (Daten: Stadt Bielefeld)

Abb. 22: Bestandsanalyse: Parkraumauslastung 2018 (4–5 Uhr)



Quelle: Planersocietät (Daten: Stadt Bielefeld)

Die Erhebungszeiträume im Jahr 2018 4–5 Uhr, 12–13 Uhr, 16–17 Uhr, 22–23 Uhr geben ein aussagekräftiges Bild über die Auslastung im Tagesverlauf. Im Jahr 2013 wurde im Gebiet W nicht zwischen 4–5 Uhr, sondern 8–9 Uhr erhoben, sodass nur Werte aus 2018 dargestellt werden. Die durchschnittliche Auslastung über den Tag verteilt zeigt, dass in den Bereichen ein sehr hoher Parkdruck (> 90 % Auslastung) herrscht, welcher am stärksten in den Abend- und Nachstunden ausgeprägt ist. Tagsüber fällt die Auslastung etwas ab, liegt aber weiterhin im Bereich des hohen Parkdrucks (> 80–90 %). Nur vereinzelte Abschnitte liegen im mittleren Bereich oder darunter (bis 80 %) (s. Abb. 21, Abb. 22 und Abb. 23).

Abb. 23: Parkraumauslastung der Gebiete V und W im Tagesverlauf (2018)

Quelle: Daten der Stadt Bielefeld

Dies verdeutlicht den großen Parkdruck im nordwestlichen Bereich des Gebiets über alle Tageszeiten hinweg. Durch die überwiegende Wohnbebauung in den erhobenen Bereichen ist es gebietstypisch, dass die Auslastung in den Abend- und Nachtstunden höher ausfällt als tagsüber. Dennoch erscheint die Parkraumauslastung tagsüber für ein weitestgehend durch Wohnen geprägtes Gebiet als zu hoch, da die Werte im Tagesverlauf nur leicht sinken. Daraus lässt sich schließen, dass dies entweder gebietsfremde (Dauer-)Parker sind oder es Haushalte mit mehreren Pkw gibt, welche sich nicht durch private Stellplätze ausreichend abwickeln lassen können.

Neben der Auswertung der vorliegenden Parkraumerhebung können durch die Bestandserhebungen folgende Gegebenheiten zusammenfassend festgehalten werden:

- Durch die Tatsache, dass in den nordwestlichen Wohnstraßen keine Parkraumbewirtschaftung erfolgt, sind die Parkplätze im Straßenraum sehr stark ausgelastet; vereinzelt sind noch Parkplätze frei
- oftmals konnte Parken auf Gehwegen (Bordsteinparken) oder auf der Fahrbahn festgestellt werden
- es erscheint, dass gebührenpflichtige Parkplätze oftmals nicht ausgelastet sind

2.5 Im Fokus: Schulstandorte im Bielefelder Westen

Im Verkehrskonzept für den Bielefelder Westen stehen insbesondere die sicheren **Schulwege** im Fokus. Aufgrund der fünf im Quartier befindlichen Schulen sind nahezu alle Straßen und Wege gleichzeitig auch Schulwege. Somit sind die Belange der Schulkinder auch bei allen Maßnahmen im besonderen Maße zu berücksichtigen. An den Schulen wurden spezifische Beobachtungen durchgeführt, um mögliche Gefahrensituationen, typische Verkehrsabläufe und Verhaltensmuster der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden abzubilden.

Die **Stapenhorstschule** zwischen der Siechenmarschstraße und der Großen-Kurfürsten-Straße liegt zentral in einem Wohngebiet. Obwohl das Einzugsgebiet vor allem der umgebende Bielefelder Westen ist, gibt es auf den beiden umgebenden Straßen starke Bring- und Abholverkehre. Eine für die Schule einst eingeführte Elternhaltestelle am Siegfriedplatz wurde von den Eltern nicht angenommen und auch von vielen Anwohnenden kritisiert, sodass diese mittlerweile entfallen ist. Die elterlichen Bringverkehre konzentrieren sich auf die unmittelbaren Bereiche rund um die Schule. Obwohl regelmäßig an Elternabenden und durch Briefe seitens der Schule und Elternpflegschaftsvertretung an die Eltern appelliert wird, sind die Bring- und Abholverkehre gleichbleibend hoch. In eigenen Beobachtungen war der morgendliche Bringverkehr nicht stärker als an vergleichbaren Schulstandorten, jedoch führt die Überlagerung mit durchfahrenden weiteren Verkehren zur morgendlichen Spitzenzeit in der schmalen Große-Kurfürsten-Straße zum hohen Verkehrsaufkommen rund um die Schule. Der Bring- und Abholverkehr durch Eltern ist auch in der Bosseschule in der gleichnamigen Straße ein Thema. Die Schulkinder sind zwar älter als die Kinder der Stapenhorstschule, jedoch werden ebenfalls viele Kinder von ihren Eltern per Pkw zur Schule gebracht. Beide Schulen haben jedoch auch in der fußläufigen Erreichbarkeit ähnliche Problemstellungen. Jeweils die Stapenhorststraße und Rolandstraße (jeweils in verschiedenen Abschnitten) sind Hauptzuwege zur Schule. Während die vielbefahrene Stapenhorststraße das Querens für Schulkinder nur punktuell ermöglicht, treffen morgens in der Rolandstraße viele fließende Verkehre mit den Schulwegen zusammen. Ebenfalls sind dort Querungen von Schulkindern zwischen parkenden Autos aufgrund der erschwerten Einsehbarkeit ein von Eltern und Lehrpersonal genanntes Problem. Ebenso haben beide Schulen kaum eigene Parkplätze zur Verfügung, sodass auch das jeweilige Lehrpersonal oftmals auf Parkplätze im Umfeld zurückgreifen muss. Das Max-Planck-Gymnasium steht mit seinen Problemlagen stellvertretend für die in unmittelbarer Umgebung befindliche Gertrud-Bäumer-Realschule. Obwohl beides weiterführende Schulen sind, ist auch hier der Bring- und Abholverkehr eines der größten verkehrlichen Probleme. Im Beobachtungszeitraum vor Schulbeginn wurden allein 80 Fahrzeuge zwischen 7:20 und 7:50 Uhr gezählt, welche lediglich Kinder (bzw. junge Erwachsene) zur Schule brachten. Obwohl es mit dem großen Parkplatz an der Melanchthonstraße/Alm einen großen Parkplatz gibt, wo eine Elternhaltestelle eingerichtet ist, lassen zahlreiche Eltern ihre Kinder im Einmündungsbereich der Melanchthonstraße zum Parkplatz heraus, statt diesen direkt zu befahren. Während der Beobachtung wurden insgesamt 30 Fahrzeuge gezählt, die dies tun. Die Bring- und Abholverkehre sind in diesem Bereich vor allem daher ein Problem, da auch ein sehr großer Teil der Schüler der beiden Schulen mit dem Rad kommt und die Straßen rund um die Schulen demnach von zahlreichen radfahrenden Schülern genutzt werden. Zudem hat die Melanchthonstraße ohnehin mit dem Problem zu kämpfen, dass sie in den Spitzenstunden stark frequentiert wird.

2.6 Öffentlicher Personennahverkehr

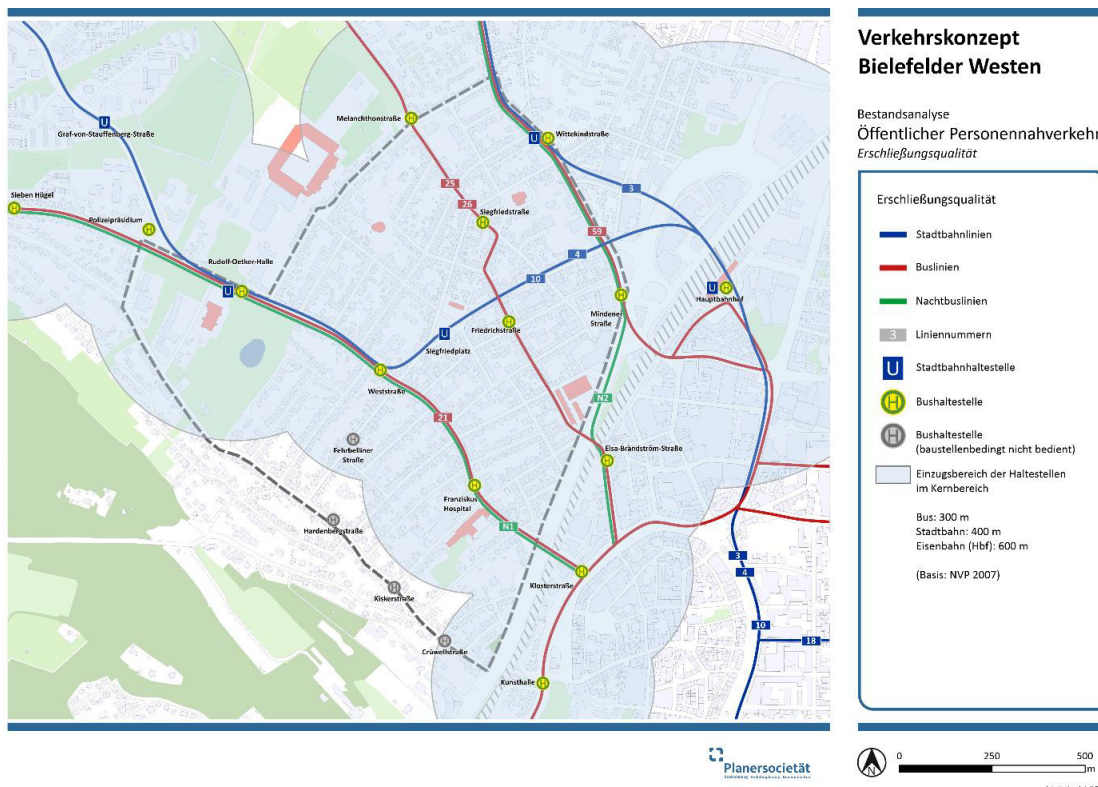
Der Bielefelder Westen ist gut an den ÖPNV angeschlossen. Besonders prägend und bedeutsam für den Stadtteil ist die Stadtbahnlinie 4 – sie ist die jüngste Linie im Bielefelder Stadtbahnnetz und führt von der Innenstadt bis zur Universität und Lohmannshof und soll darüberhinausgehend auch noch verlängert werden. Die Haltestelle *Siegfriedplatz* liegt wie der Platz zentral im Quartier. Daneben gibt es mit den Haltestellen *Rudolf-Oetker-Halle* (ebenfalls Linie 4, an der Stapenhorststraße) und der Station

Wittekindstraße (Linie 3, an der Jöllenbecker Straße) zwei weitere Stationen, die für das Quartier bedeutsam sind. Vor allem die Linie 4 hat durch direkten Anschluss an das Schulzentrum (Max-Planck-Gymnasium und Gertrud-Bäumer-Realschule) und Stadion an der Melanchthonstraße eine bedeutende verkehrliche Entlastungswirkung für die anderen Verkehrsträger. Ergänzt wird das Angebot durch mehrere Buslinien, die entlang der Stapenhorststraße verkehren und den Linien 25/26, die zwischen der Endhaltestelle Dürerstraße und Jahnplatz (-Heepen/Baumheide) direkt durch das Viertel führen.

Während die StadtBahn-Stationen innerhalb über einen hohen Standard hinsichtlich Barrierefreiheit und Information verfügen, ist die Heranführung noch nicht barrierefrei – so fehlt bei der Station Siegfriedplatz die Heranführung durch taktile Leitelemente. Die diversen Bushaltestellen im Quartier sind vergleichsweise schlechter ausgestattet. Weder Fahrgastunterstand, Bank, Abfalleimer oder taktile Leitlinien sind vorhanden. Lediglich analoge Fahrzeitentafeln sind vorhanden.

Für den Busverkehr sind die Stapenhorststraße sowie die Arndtstraße jeweils Nadelöhere, während die Buslinien 25/26 durch das Quartier führen, leiden die Linien entlang der Stapenhorststraße häufig am vorherrschenden stockenden Verkehr. Insbesondere auf Letzterer werden jedoch mit dem Franziskus-Hospital und den Schulen zwischen Stadion und Rudolf-Oetker-Halle wichtige Ziele angesteuert. Insbesondere für das Franziskus-Hospital hat der dortige Busverkehr eine Bedeutung, da die Innenstadt und Stadtbahn-Haltestellen fußläufig zwar erreichbar sind, dies jedoch je nach körperlicher Verfassung eine Barriere darstellt. Zudem gibt es trotz der regionalen Bedeutung des Franziskus-Hospitals keine direkte Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Krankenhaus.

Abb. 24: Bestandsanalyse: Erschließungsqualität des ÖPNV



Quelle: Planersocietät

Mit der Buslinie 27 gibt es eine weitere Buslinie, die durch das Viertel führt. Aufgrund von Brückensanierungen und Leitungsverlegungen wird die Linie über einen längeren Zeitraum durch ein Anruf-Sammel-Taxi ersetzt. Die Reaktivierung ist für April 2020 geplant.

2.7 Weitere Mobilitätsdienstleistungen

Weitere bzw. ergänzende Mobilitätsdienstleistungen lassen sich ebenfalls im Quartier finden. Aktuell (2020) existieren vier Stationen des Carsharing-Unternehmens *Cambio* im Bielefelder Westen.

Seit Sommer 2019 sind verstärkt E-Scooter in Bielefeld vorhanden, welche zu Zeiten der Begehungen im Quartier auch rege genutzt wurden. Das relativ neue Phänomen der E-Scooter kann negative Effekte auf die Qualität des Fußverkehrs haben. Während der Begehungen wurden zwar keine von Scootern zugeparkten Gehwege entdeckt, jedoch kann das Abstellen auf Gehwegen dazu führen, dass die generell schon schmalen Gehwege durch abgestellte Scooter zu schwer überwindbaren Barrieren für mobilitätseingeschränkte Personen werden.

Ein Angebot an Leihrädern gibt es vor Ort nicht, jedoch wird dies seitens der Stadt Bielefeld im Jahr 2020 angegangen.

2.8 Verkehrssicherheit und Unfälle

Zur Auswertung der Straßenverkehrsunfälle und Ermittlung der Unfallhäufungsstellen im Gebiet Bielefelder Westen konnte auf Daten des Polizeipräsidiums Bielefeld zurückgegriffen werden. Insgesamt muss darauf hingewiesen werden, dass die amtliche Unfallstatistik nur solche Unfälle aufführen kann, die polizeilich gemeldet wurden. Nicht berücksichtigt wird daher eine nicht bezifferbare Anzahl an Unfällen, zu denen keine Polizei hinzugezogen wurde.

Die Verkehrssicherheitsanalyse gliedert sich in die Darstellung des allgemeinen Unfallgeschehens (Entwicklungstrends, Unfallhäufungsstellen) und die Betrachtung besonders gefährdeter Straßenraumnutzer (zu Fuß Gehende und Radfahrende sowie Kinder und Senioren).

2.8.1 Verunglückte Verkehrsteilnehmende

Im Zeitraum von 2013 bis 2018 ereigneten sich im Bielefelder Westen 199 Unfälle der Kategorie 1 bis 3, die seitens der Polizei erfasst wurden und für eine weitergehende Auswertung datenmäßig zur Verfügung standen. Der einzige Unfall der Kategorie 1 (= Unfall mit getöteten Personen) ereignete sich im Jahr 2013, hierbei ist ein Motorradfahrende gestorben. Die Anzahl der Unfälle ist dabei insgesamt steigend.

Tab. 2: Unfallzahlen im Bielefelder Westen

Jahr	Kat 1	Kat 2	Kat 3	Gesamt
2013	1	2	23	25
2016	0	5	32	37
2015	0	4	25	29
2016	0	3	30	33
2017	0	9	21	30
2018	0	5	39	44
Gesamt	1	28	170	199

Kat. 1 = Unfall mit getöteten Personen; Kat. 2: mit schwer verletzten Personen, Kat 3. mit leicht verletzt Personen

Quelle/Datengrundlage: Polizeipräsidium Bielefeld

Als allgemeiner Bundestrend gilt die stetige Abnahme der Verunglücktenzahlen bei steigenden Unfallzahlen. Jährliche Schwankungen der Unfallzahlen sind jedoch stark durch Witterungsbedingungen beeinflusst. Milde Wintermonate und warme Frühlinge führen dazu, dass zum einen häufiger und schneller gefahren wird, zum anderen sind auch deutlich mehr ungeschützte Verkehrsteilnehmende wie zu Fuß Gehende und Radfahrende unterwegs sind. Seit den 1970er Jahren sank die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen jedoch um über 80 %, obwohl der Verkehr sowie der Pkw-Besitz deutlich zunahm (vgl. Destatis).

Den 199 gemeldeten Unfällen der Kategorien 1 bis 3 stehen insgesamt 224 verunglückte Personen gegenüber, wovon die allermeisten dieser Personen (195) nur leicht verletzt sind – jedoch dabei mit steigender Tendenz – auffällig ist hierbei der starke Sprung zwischen dem Jahr 2017 und 2018 sowie die zwischenzeitliche Steigung im Jahr 2014.

Tab. 3: Verunglückte Verkehrsteilnehmende

Jahr	Anzahl Getöteter	Anz. schw. verletzter	Anz. leicht verletzter	Gesamt
2013	1	2	26	29
2014	0	5	40	45
2015	0	4	26	30
2016	0	3	32	35
2017	0	9	26	35
2018	0	5	45	50
Gesamt	1	28	195	224

Quelle/Datengrundlage: Polizeipräsidium Bielefeld

Bei der Betrachtung der Unfallbeteiligten zeigt sich, dass in den meisten Fällen Pkw beteiligt sind. Dies hat den Hintergrund, dass in einem Unfall mit Verletzten meist mindestens ein Pkw involviert ist. Die zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sind jedoch als *schwache Verkehrsteilnehmende* besonders gefährdet in und durch Unfallsituationen. Die Zahl der in Unfälle verwickelte zu Fuß Gehende schwankte in den Jahren 2013 bis 2018, ist in der Langzeitbetrachtung aber eher gestiegen als gesunken.

Tab. 4: Unfallbeteiligte

Unfallbeteiligte	Anzahl
Pkw	1.020
Fahrräder	115
Motorisierte Zweiräder	22
Zu Fuß Gehende	46
Liefer- und Lastkraftwagen	45
Andere Fahrzeuge	105
Busse	12
Sonstige	105
Gesamt	1.365

Quelle/Datengrundlage: Polizeipräsidium Bielefeld

Bei der Betrachtung der Verunglückten sowie schwer verletzten und getöteten Personen nach Verkehrsbeteiligung zeigt sich, dass Pkw-Fahrer zwar bei den Verunglückten häufig betroffen sind, jedoch eher selten schwere oder tödliche Verletzungen davontragen. Dementsprechend erweisen sich die *schwachen* Verkehrsteilnehmenden (zu Fuß Gehende und Radfahrende) als besonders gefährdet.

Tab. 5: Verunglückte

	Radfahrende	Zu Fuß Gehende	Gesamt
2013	14	9	21
2014	24	5	29
2015	21	6	27
2016	20	10	27
2017	9	5	14

2018	21	9	28
Gesamt	109	44	146

Quelle/Datengrundlage: Polizeipräsidium Bielefeld

Bei der Betrachtung der Unfallbeteiligung nach Alter fällt auf, dass vor allem junge Menschen im Bielefelder Westen an Unfällen beteiligt sind. So ist die Altersgruppe von 16-20 Jahren mit 93 Unfallbeteiligten die am stärksten beteiligte Altersgruppe. Hierbei muss jedoch beachtet werden, dass bei insgesamt 480 von 1.365 Unfallbeteiligten das Alter nicht angegeben ist. Ähnlich sieht es bei den Hauptverursachern nach Altersgruppe aus.

Tab. 6: Hauptverursacher nach ausgew. Altersgruppen

	Anzahl	%
Kinder ≤ 14	3	2 %
Junge Erw. ≥ 18 ≤ 24	34	17 %
Senioren ≥ 65	21	11 %
Senioren ≥ 75	8	4 %

Quelle/Datengrundlage: Polizeipräsidium Bielefeld

Die Gruppe der 18 bis 24-jährigen ist mit 17 % Anteil an verursachten Unfällen Hauptverursachergruppe. Insgesamt betrachtet sind Pkw-Fahrer mit 74 % deutlich die Hauptgruppe der Unfallverursacher. 14 % der Unfälle passierten aufgrund von Fehlverhalten seitens der Radfahrenden.

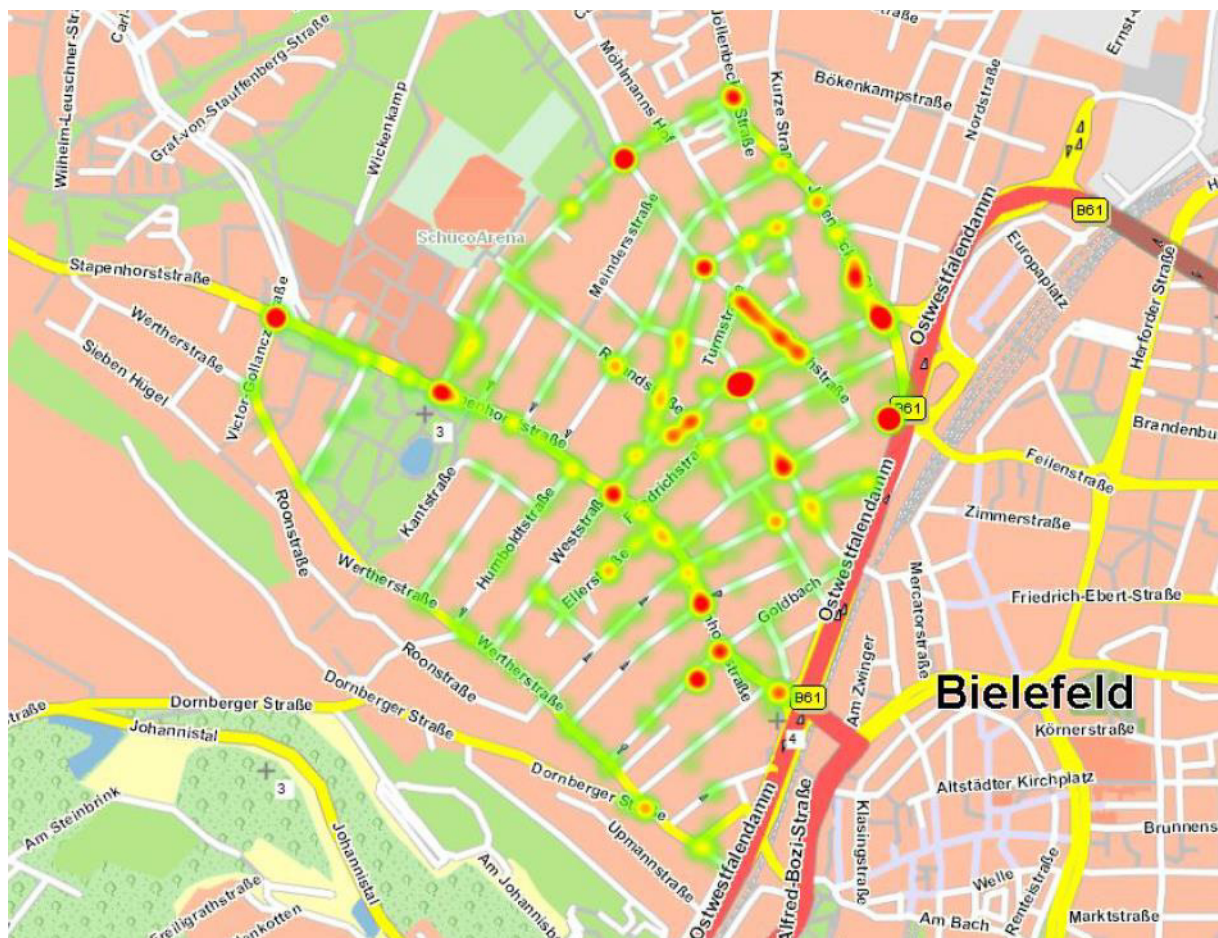
Tab. 7: Hauptverursacher nach ausgew. Verkehrsbeteiligten

	Anzahl	%
Zu Fuß Gehende	9	5 %
Radfahrende	27	14 %
Pkw	148	74 %
Lkw	3	2 %
Busse	1	1 %
Mot. Zweiräder	1	4 %

Quelle/Datengrundlage: Polizeipräsidium Bielefeld

Die häufigsten Unfälle passieren im Bielefelder Westen (und auch bundesweit) bei Abbiegevorgängen (22 %). Somit zeigt sich auch in der Verortung der Unfälle, dass Kreuzungen meist Schwerpunkte von Verkehrsunfällen sind (siehe folgende Abbildung). Schwerpunkte bilden dabei die Kreuzungen und Eingänge ins Quartier entlang der Stapenhorststraße und Jöllenbecker Straße. Häufungen finden sich aber auch zentral im Quartier, etwa entlang der Schloßhofstraße oder der Kreuzung Weststraße/Arndtstraße.

Abb. 25: Hot Spots der Verkehrsunfälle im Bielefelder Westen



Quelle/Datengrundlage: Polizeipräsidium Bielefeld

Jeder Unfall, insbesondere mit Verletzten oder Getöteten, ist ein Unfall zu viel. Trotzdem ergeben sich nicht nur negative Gesichtspunkte, wenn man die Zahlen ins Verhältnis setzt. Zur Verräumlichung der Unfälle wird festgestellt, dass sich typischerweise ein Großteil der Unfälle an Kreuzungen ereignet. Dies gibt Auskunft darüber, wo die Stadt ansetzen kann, um die Bedingungen insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden zu verbessern.

2.9 Analyse der Durchgangsverkehre

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde eine Kfz-Erhebung durchgeführt, um mögliche Durchgangs- bzw. Umfahrvsverkehre zu erfassen, die durch das Quartier verlaufen. Hierbei geht es nicht um die Pendlerströme auf der Jöllenbecker Straße und Stapenhorststraße in bzw. aus Richtung Innenstadt, sondern um quartiersfremde „Schleich-“ oder Umfahrvsverkehre, die die Querstraßen zwischen diesen Hauptverbindungsstraßen als Abkürzungen nutzen. Die relevanten Querverbindungen liegen daher zwischen Wertherstraße, Stapenhorststraße und Jöllenbecker Straße. Dazu zählen als durchgehende und damit direkte Verbindungen die Weststraße, Siegfriedstraße, Melanchthonstraße sowie Große-Kurfürsten-Straße und Wittekindstraße. Aufgrund der zum Zeitpunkt der Erhebung bestehenden Sperrung der Bahnbrücke und der damit einhergehenden Verkehrsverlagerung von der Wertherstraße auf die Stapenhorststraße ist in dem Bereich zwischen diesen beiden Straßen derzeit nicht mit Umfahrvsverkehrern zu rechnen. Daher wurden die Weststraße sowie die Große-Kurfürsten-Straße nur zwischen der Stapenhorststraße und der Jöllenbecker Straße auf Umfahrvsverkehre untersucht. Die Analyse erfolgte mithilfe einer anonymisierten Kennzeichenerfassung an einem repräsentativen Werktag (Do., 09.05.2019) in der morgendlichen (7:30–8:30 Uhr) und nachmittäglichen (16:30–17:30 Uhr) Spitzenstunde an zehn Schlüsselpunkten im Gebiet, die die wesentlichen Verkehrsachsen bilden. Zusätzlich wurden die jeweils angrenzende Viertelstunde in die Zählung miteinbezogen. Somit sind detaillierte Analysen zum Fahrverkehr (Fahrwege, Routenwahl, Ausweich- bzw. Schleichverkehre) sowie Rückschlüsse zu den Aufenthaltszeiten möglich.

Bereits im Vorfeld der Erhebung existierte die baustellenbedingte Sperrung der Schloßhofstraße (s. Abb.). Aufgrund des langen Zeitraums der Sperrung konnte die Erhebung nicht bis nach Abschluss der Bauarbeiten verschoben werden. Zu Beginn des nachmittäglichen Zeitraums war die Abfahrt vom Ost-westfalendamm kurzzeitig unfallbedingt gesperrt (s. Abb. 26). Diese Sperrung wurde jedoch schon vor 16:25 Uhr aufgehoben, sodass die Zeitspanne der Spitzenstunde nicht beeinträchtigt wurde.

Abb. 35: Sperrung der Schloßhofstraße



Quelle: Planersocietät

Abb. 26: Kurzzeitige Sperrung der Abfahrt OWD



Quelle: Planersocietät

Als Durchgangsverkehre werden erfasste Fahrzeuge gewertet, die die folgenden Kriterien erfüllen:

1. Aufenthaltsdauer im Untersuchungsgebiet beträgt max. 10 Minuten
2. keine Zu- und Ausfahrt an der gleichen Zählstelle

3. keine Ausfahrt an benachbarter Zählstelle (außer auf der Relation 1 und 10)

In den Erfassungszeiträumen (Spitzenstunden) wurden morgens 1.165 Zufahrten bzw. nachmittags 1.696 Zufahrten in das Gebiet zwischen Jöllenbecker Straße und Stapenhorststraße über die Zählstellen erfasst². Demgegenüber stehen morgens 1.538 Ausfahrten bzw. nachmittags 1.260 Ausfahrten. So zeigt sich grundsätzlich ein für ein Gebiet mit überwiegender Wohnnutzung typischer Tagesgang. Mit der Abgrenzung des Durchgangsverkehrs anhand der drei oben genannten Kriterien gelten morgens rund 29% bzw. nachmittags rund 25% der erfassten Fahrzeuge als reine Durchgangsverkehre (s. Tab. 8). Eine längere Aufenthaltsdauer von 10 bis max. 30 Minuten konnte für 5–6% der Fahrzeuge sowie von 30 bis max. 60 Minuten für rund 2% der Fahrzeuge ermittelt werden. Diesen erfassten Fahrten kann unterstellt werden, dass sie Ziele innerhalb des Quartiers aufgesucht haben, von der verkehrlichen Relevanz jedoch auch wie Durchgangsverkehre wirken.

Tab. 8: Analyse der Durchgangsverkehre

Zeitraum	Zufahrten	Ausfahrten	Differenz	reiner Durchgangsverkehr	erfasster Durchgangsverkehr (alle Kfz mit Aufenthalt von max. 10 min)
morgens	1.165	1.538	+ 373 Ausfahrten	335 (\cong 29%)	413 (\cong 35%)
nachmittags	1.696	1.260	+ 436 Zufahrten	420 (\cong 25%)	484 (\cong 29%)

Quelle: Planersocietät

Wird hingegen nur das erste Kriterium angewandt – Aufenthalt von max. 10 Minuten – und nicht berücksichtigt, ob die Fahrzeuge an der gleichen oder benachbarten Stelle wieder ausgefahren sind, gelten rund 35% bzw. rund 29% der erfassten Fahrzeuge als Durchgangsverkehre. Dies umfasst dann auch Verkehrsbeziehungen, die für das gesamte Gebiet betrachtet eine geringe Relevanz haben, wie zum Beispiel die Relation 5 zu 6 bzw. umgekehrt. Zu diesen erfassten Fahrten zählen insbesondere Bring- und Holverkehre bzw. kurzzeitige Erledigungen (s. Abb. 27 und Abb. 28).

² Zählstelle 9 (Wittekindstraße) ist eine Einbahnstraße in Richtung Stapenhorststraße. Demzufolge gibt es neun Stellen, an denen Zufahrten erfasst wurden und zehn Stellen, an denen Ausfahrten erfasst wurden.

Abb. 27: Durchgangsverkehre in der morgendlichen Spitzenstunde

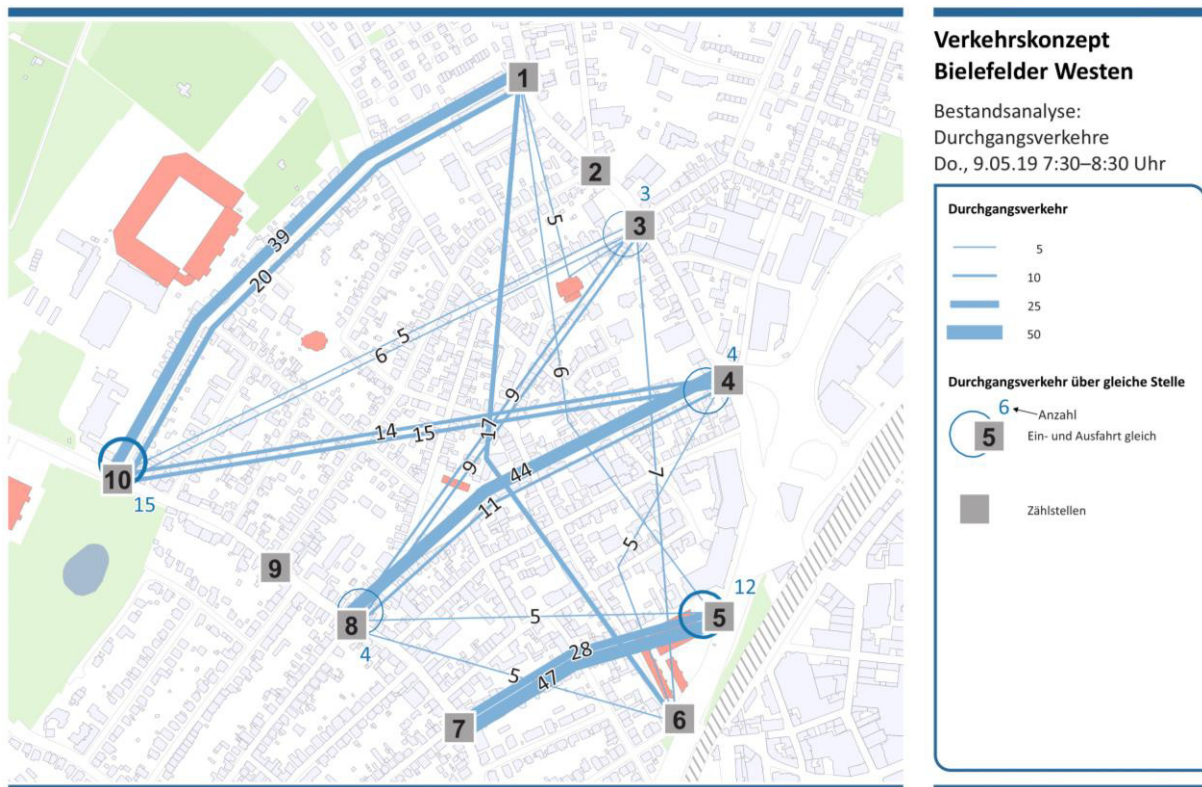
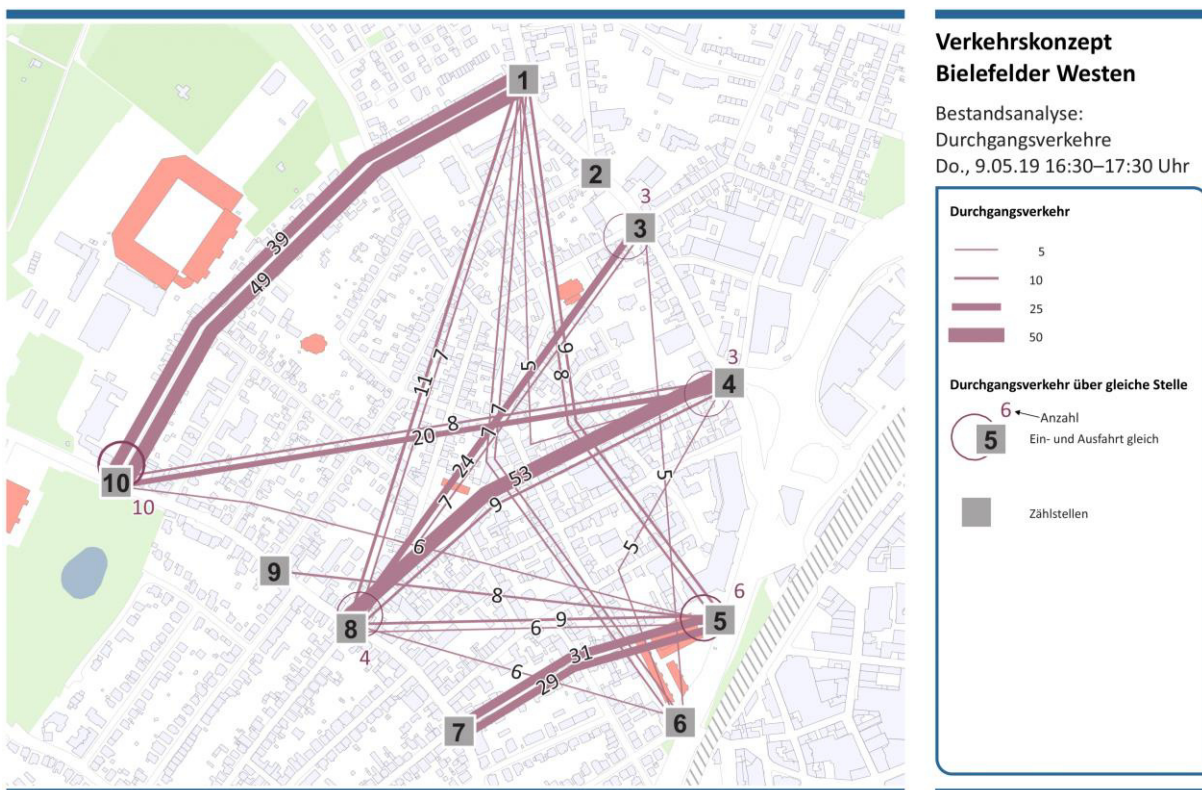


Abb. 28: Durchgangsverkehre in der nachmittäglichen Spitzenstunde



Quelle: Planersocietät; Hinweis: Darstellung von minimal drei Fahrten je Relation

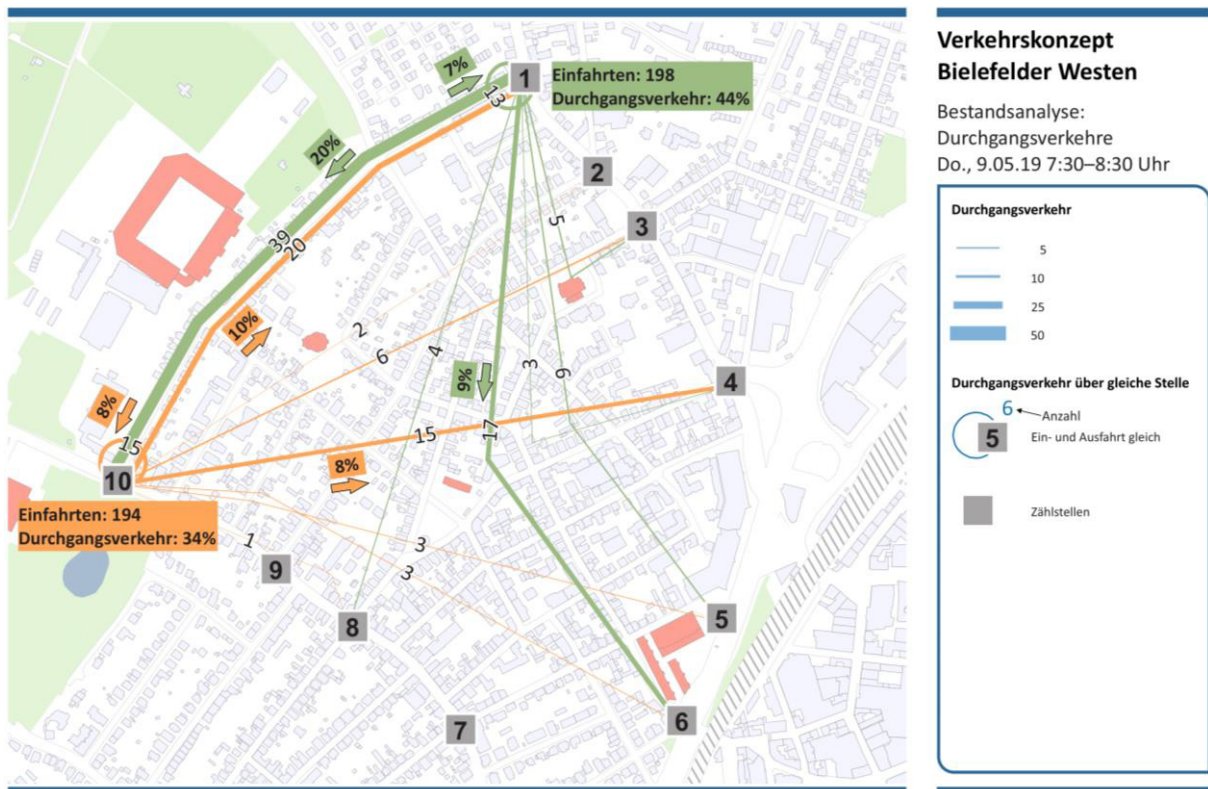
Eine detaillierte Betrachtung der Richtungen einzelner aufkommenstarker Relationen ermöglicht spezifischere Rückschlüsse auf die Verkehrsverteilung. Die drei stärksten Ströme verlaufen entlang der

Melanchthonstraße (Zählstellen 1 und 10), der Weststraße (4 und 8) sowie entlang der Große-Kurfürsten-Straße (5 und 7), welche somit bedeutsame Querverbindungen zwischen den Hauptverkehrsstraßen bilden. An diesen Zählstellen wurden morgens mit 90 % bzw. nachmittags mit 86 % der Großteil aller Zufahrten erfasst. Im Durchschnitt weisen diese Stellen auch höhere Anteile an Durchgangsverkehren auf. Einige Besonderheiten können festgestellt werden:

Melanchthonstraße

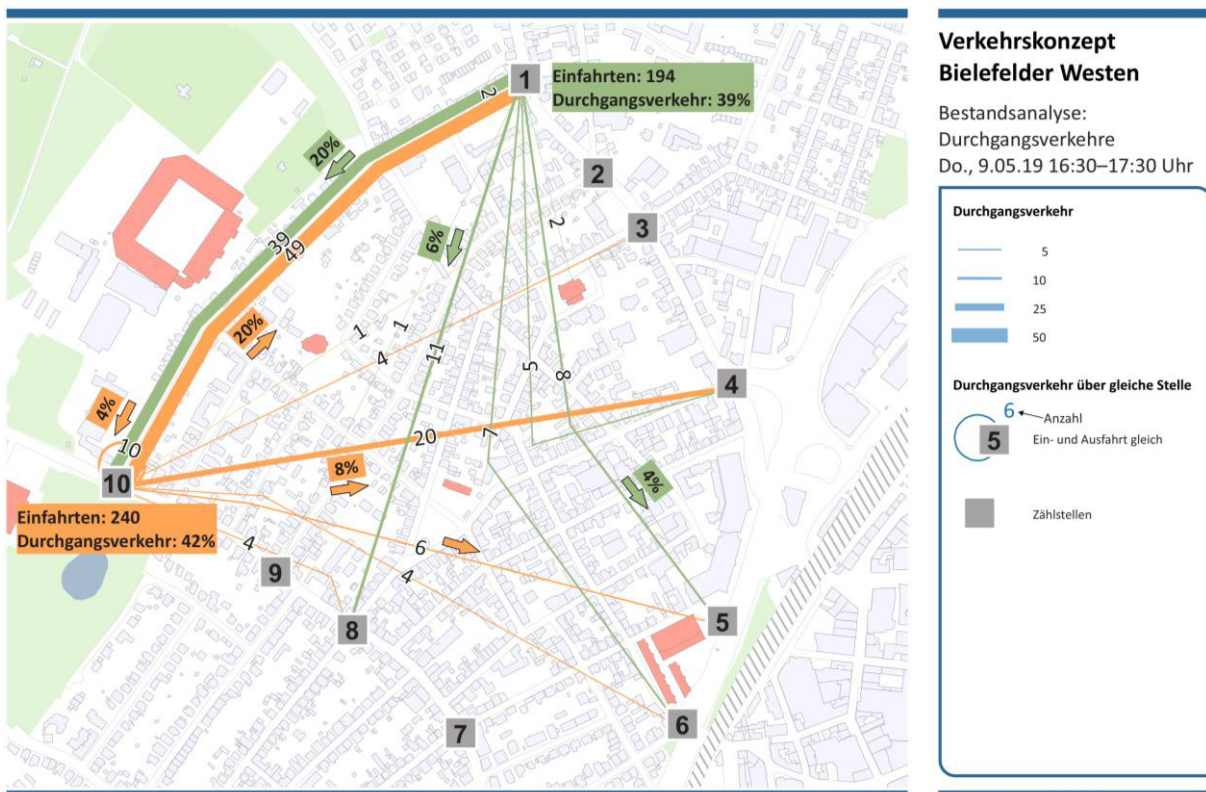
- Zählstelle 1: Überdurchschnittlich hoher Anteil an Durchgangsverkehren. Dies ist zum einen auf Bring- und Holverkehre an den Schulen bzw. an den Sportstätten entlang der Melanchthonstraße sowie auf die Sperrung der Schloßhofstraße zurückzuführen.
- Zählstelle 10: Großer Anteil an Zu- und Ausfahrten an selbiger Stelle, welcher auf Bring- und Holverkehre an den Schulen zurückzuführen ist. In beiden Zeitintervallen verläuft der Großteil der Durchgangsverkehre entlang der Melanchthonstraße (Nr. 1) sowie durch das Gebiet über die Rolandstraße/Weststraße (Nr. 4) in Richtung Jöllenbecker Straße.

Abb. 29: Durchgangsverkehr morgens (Melanchthonstraße)



Quelle: Planersocietät

Abb. 30: Durchgangsverkehr nachmittags (Melanchthonstraße)

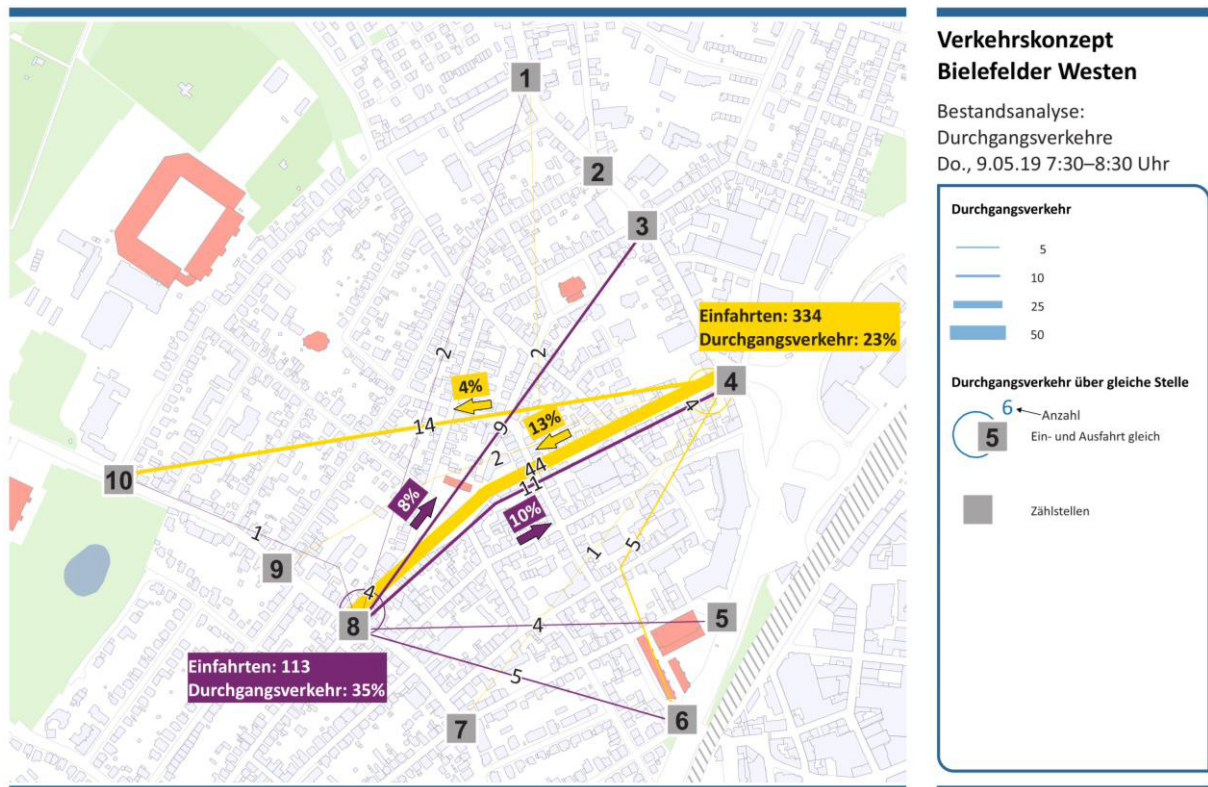


Quelle: Planersocietät

Weststraße

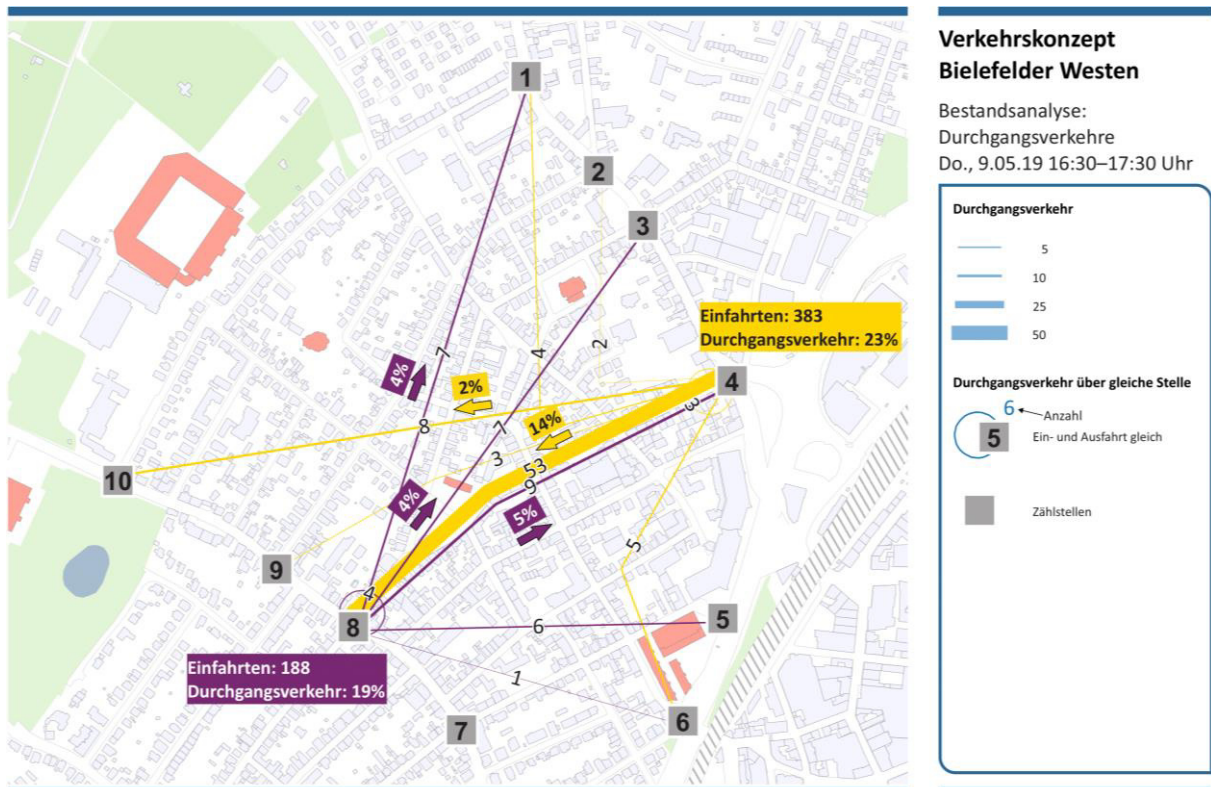
- Zählstelle 4: Sowohl morgens als auch nachmittags absolut die meisten Zufahrten (334 bzw. 383) bedingt durch die Abfahrt vom Ostwestfalendamm. Dennoch liegt ein unterdurchschnittlicher Anteil an Durchgangsverkehren vor, weshalb geschlossen werden kann, dass viele der dort einfahrenden Fahrzeuge länger im Gebiet verbleiben und z. B. Lebensmittelgeschäfte und andere Ziele v. a. entlang der Weststraße / Siegfriedplatz ansteuern. Die Durchgangsverkehre verlassen über die Weststraße und Melanchthonstraße das Quartier in Richtung Stapenhorststraße.
- Zählstelle 8: Das Fahrtenaufkommen auf der Weststraße aus Richtung Stapenhorststraße beträgt morgens nur rund ein Drittel bzw. nachmittags nur rund die Hälfte im Vergleich zur entgegengesetzten Richtung. Erfasste Durchgangsverkehre in Richtung Jöllenbecker Straße verlaufen über die Weststraße, Siegfriedstraße und Melanchthonstraße.

Abb. 31: Durchgangsverkehr morgens (Weststraße)



Quelle: Planersocietät

Abb. 32: Durchgangsverkehr nachmittags (Weststraße)

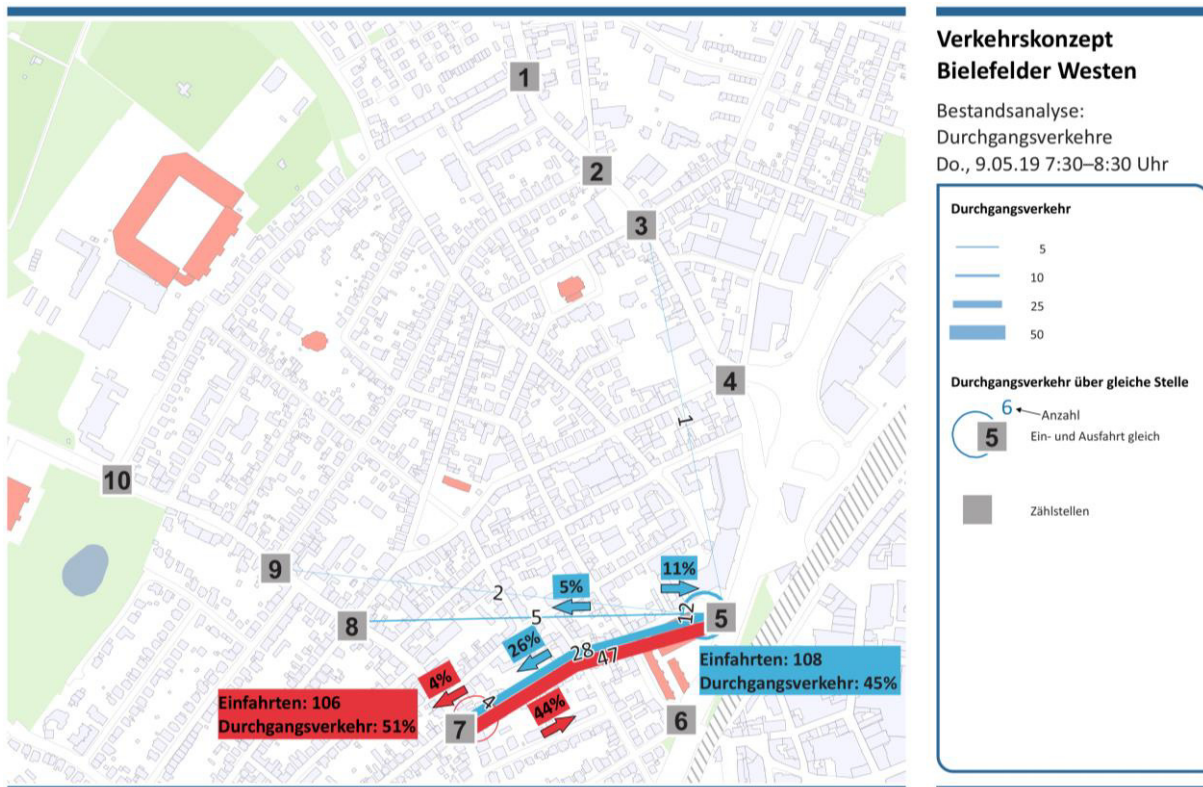


Quelle: Planersocietät

Große-Kurfürsten-Straße

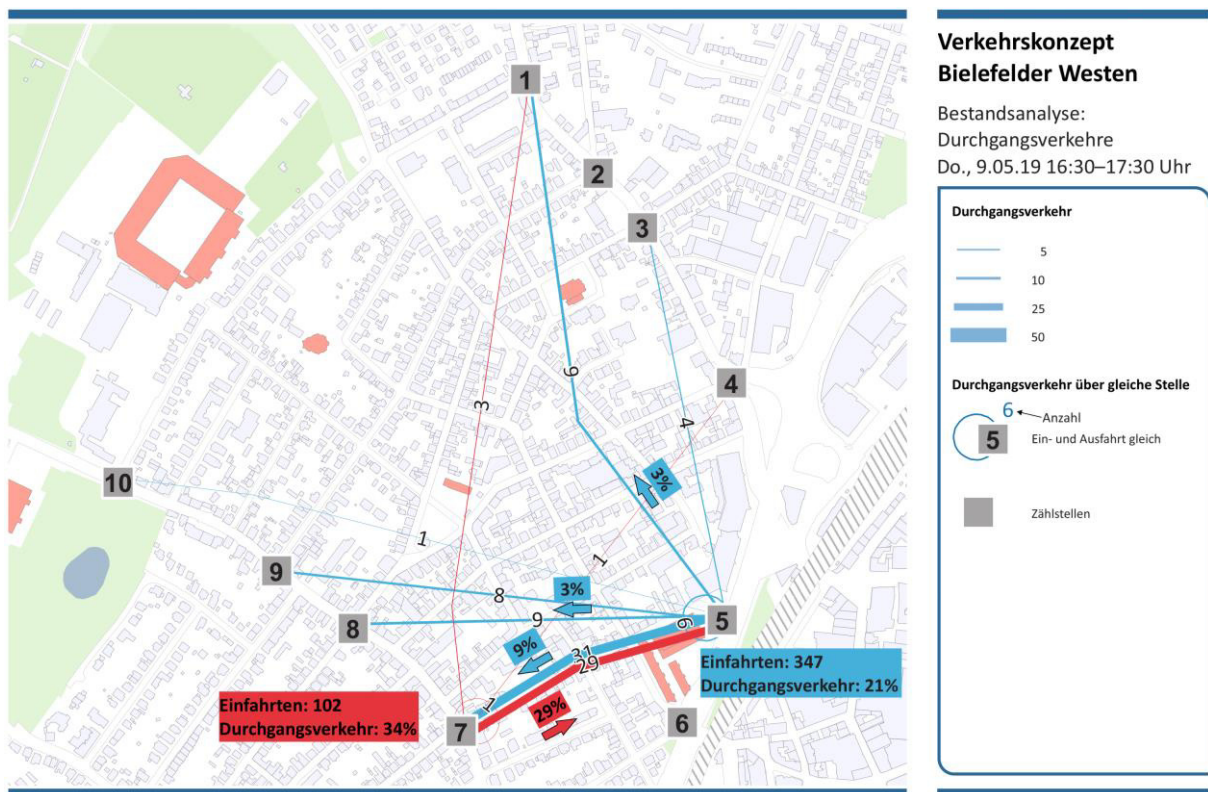
- Zählstelle 5: Die Zahl der Einfahrten nachmittags liegt deutlich höher als morgens. Dies deutet auf ein berufsverkehrsbedingt hohes Fahrtenaufkommen hin und möglicherweise (punktuelle) Stauerscheinungen auf den Hauptverkehrsstraßen, sodass Fahrzeuge vor allem aus Richtung Stadtmitte auf die Straßen des Nebennetzes ausweichen. Die stärkste Relation besteht ebenfalls auf direktem Wege in Richtung Stapenhorststraße.
- Zählstelle 7: Morgens weist diese Zufahrt den höchsten Anteil an Durchgangsverkehren auf. Hierbei deuten sich zum einen Schleichverkehre entlang der Große-Kurfürsten-Straße an, um mögliche Rückstauungen im Bereich Stapenhorststraße, Oberntorwall zu umfahren. Zum anderen können hierunter auch Bringverkehre zur Stapenhorstschule fallen, da diese auch über einen südlichen Zugang an der Große-Kurfürsten-Straße verfügt.

Abb. 33: Durchgangsverkehr morgens (Große-Kurfürsten-Straße)



Quelle: Planersocietät

Abb. 34: Durchgangsverkehr nachmittags (Große-Kurfürsten-Straße)



Quelle: Planersocietät

Mithilfe der Kennzeichenerfassung konnte eine wertvolle Datengrundlage zum Aufkommen des Durchgangsverkehrs im Gebiet Bielefelder Westen geschaffen werden. Trotz der baustellenbedingten Einschränkungen (Sperrung der Bahnbrücke Wertherstraße und Sperrung der Schloßhofstraße) können aussagekräftige Erkenntnisse über den nachweisbaren, aber relativ moderaten Anteil an Durchgangsverkehr abgeleitet werden. Aufgrund der Straßensperrungen durch Sanierungen an den Bahnbrücken kommt es derzeit zu einer höheren Verkehrsbelastung auf der Stapenhorststraße als unter Normalbedingungen.

In der dezidierten Auswertung zeigt sich entlang bestimmter Relationen eine große Direktheit der Durchgangsachsen. Dieses Ergebnis ist auch in den Daten sichtbar, da in einigen Fällen die gleiche Reihenfolge von Kennzeichen an der jeweiligen Zufahrt und Ausfahrt „kolonnenartig“ erfasst wurde.

3 Zusammenfassung – Typisierung und Stärken und Schwächen

Der Bielefelder Westen ist in seinen Grundzügen ein sehr exemplarisches Viertel für die verschiedenen Nutzungsansprüche und Problemlagen eines attraktiven Stadtraums. Im Folgenden werden zunächst die verschiedenen Straßenräume und Knotenpunkte hinsichtlich ihrer Funktion zusammengefasst.

3.1 Typisierung der Straßenräume und Knotenpunkte

Im Bielefelder Westen finden sich verschiedene Straßentypen sowie Eingänge und Verteilungs- oder Verbindungspunkte, die in diesem Kapitel differenziert werden. Eine Differenzierung bzw. Kategorisierung erleichtern eine spätere Überarbeitung der *Aufgaben*verteilung der einzelnen Straßenräume.

Unterschieden wird zwischen folgenden Straßentypen:

- Hauptverkehrsstraßen
 - Hohe verkehrliche Bedeutung: Bündelung der Verkehre in und aus der Bielefelder Innenstadt
 - Bedeutsame Achsen für den Radverkehr
- Sammel- und Erschließungsstraßen
 - Sichere Achsen für den Radverkehr
 - Bündelung und verträgliche Abwicklung der Quartiersverkehre
 - Zum Teil geprägt durch Durchgangsverkehre
- Wohnstraßen/schmale Straßen (darunter auch die bereits definierte Kategorie *Enge Straßen*)
 - Zum Teil geprägt durch Durchgangsverkehre
 - Zum Teil geprägt durch Fremdparken und Fremdhaltan
- Weitere reine Wohnstraßen (auch darunter befinden sich *Enge Straßen*)
 - Zum Teil geprägt durch Durchgangsverkehre
 - Zum Teil geprägt durch Fremdparken und Fremdhaltan

Die Straßen haben alle jeweils verschiedene **Charakteristika** und Intensitäten hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Öffentlichkeit. Bedeutsam ist dabei die in der Bestandsaufnahme erhobene Ausstattung mit Möblierungselementen, Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten, *räumliche* Fassung (z.B. Verhältnis zwischen Höhe der Bebauung und Breite des Straßenraums sowie Verhältnis zwischen Seitenraum und Fahrbahn [„Raumproportionen“]). Darüber hinaus geht es bei der Generalisierung und Typisierung der Straßenräume auch darum, welche Straßen stark Kfz-geprägt sind, welche publikumswirksamen Nutzungen (**Öffentlichkeitsintensität**) im Erdgeschoss vorzufinden sind.

Daraus abgeleitet werden die jeweiligen verkehrlichen Herausforderungen. Zunächst werden die Straßen tabellarisch zusammengefasst, um auf der daraufhin folgenden Karte hinsichtlich ihrer *Aufgaben* für das Quartier vorgestellt zu werden.

Typisierung der Straßenräume

Straßentypen	Straßen	Charakter und Öffentlichkeitsintensität	Raumproportionen	Verkehrliche Herausforderungen	Beispiele
Hauptverkehrsstraßen	Jöllnbecker Straße Mindener Straße Stapenhorststraße Wertherstraße	Ein-/Ausfallstraße Mehrfamilienhäuser Gewerbliche Nutzungen im EG Hohes Kfz-Aufkommen Durchgangsverkehr (Kfz/Rad)	Stark Kfz-orientiert Missverhältnis zwischen Fahrbahn und Seitenraum 10:80:10 Zum Teil diffuse räumliche Fassung	Sicherheit für Radfahrende Querungsbedarfe von zu Fuß Gehenden	
Sammel- und Erschließungsstraßen	Arndtstraße Große-Kurfürsten-Straße Lampingstraße Melanchthonstraße Schloßhofstraße Siegfriedplatz Siegfriedstraße Weststraße	Scharnierfunktion innerhalb des Viertels Gewerbliche und gastronomische Nutzungen im EG Menschliche Interaktionen durch Angebote Durchgangsverkehr (Kfz/Rad) Zum Teil Möblierungselemente	Fuß- und Radverkehr nehmen höhere Stellung ein 20:60:20 Räumliche Fassung stärker definiert	Querungsbedarfe von zu Fuß Gehenden Sicherung Radfahrende auf Arndtstr (Tempo 50)	

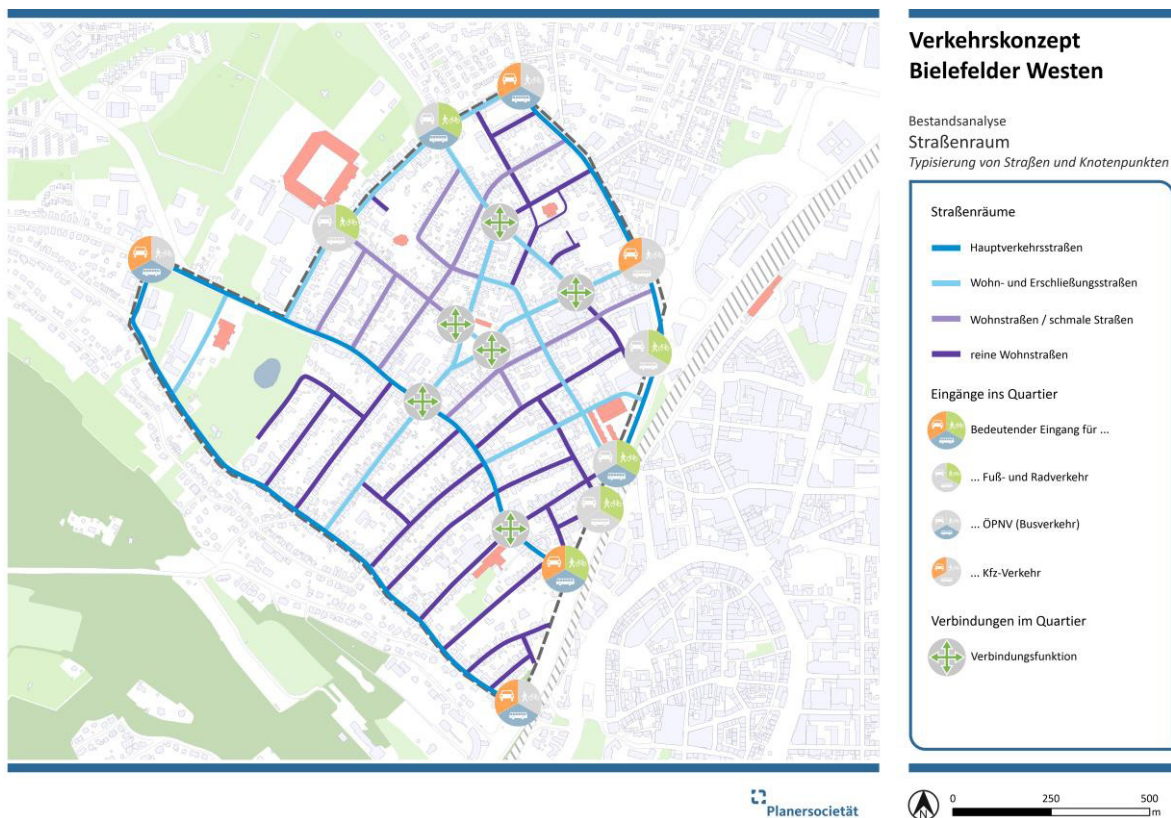
Straßentypen	Straßen	Charakter und Öffentlichkeitsintensität	Raumproportionen	Verkehrliche Herausforderungen	Beispiele
Wohnstraßen/schmale Straßen (darunter auch „Enge Straßen“)	Bossestraße Friedrichstraße Kriemhildstraße Meindersstraße Rolandstraße Wittekindstraße	Größtenteils nur Wohnnutzungen, jedoch auch mit gewisser Frequentierung durch durchfahrende Radfahrende, Pkw, zu Fuß Gehende	Fuß- und Radverkehr nehmen höhere Stellung ein 20:60:20 Räumliche Fassung stärker definiert	Gehwege stark durch ruhenden Verkehr eingeschränkt Vermeidung von Durchgangsverkehren	
Weitere reine Wohnstraßen (darunter auch „Enge Straßen“)	Bismarckstraße, Crüwellstraße, Dorotheenstraße, Ellerstraße, Fehrbelliner Straße, Goldbach, Grünstraße, Gustav-Adolf-Straße, Gutenbergstraße, Humboldtstraße, Johannis Kirchplatz, Kantstraße, Kiskerstraße, Moltkestraße, Pestalozzistraße, Teichstraße Turmstraße, Victor-Gollanz-Straße, Von-der-Recke-Straße	Bereiche mit fast ausschließlicher Wohnnutzung	Fußverkehr nimmt höhere Stellung ein 20:60:20 Räumliche Fassung stärker definiert	Vermeidung von Durchgangsverkehren	

Aus den verschiedenen Straßentypen und ihren durch die Bestandsanalyse ermittelten Bedeutungen lassen sich **Eingänge** und **Verbindungspunkte** für das Quartier definieren.

Die Eingänge für den Fuß- und Radverkehr definieren Bereiche, die aus Nahmobilitäts-Sicht besonders sensibel sind und demnach im späteren Maßnahmenkonzept aufgegriffen werden. Hier beginnen die entsprechend viel genutzten Wege für den Fuß- und Radverkehr. Eingänge für den Pkw-Verkehr ergeben sich ebenso wie beim Fuß- und Radverkehr aufgrund ihrer Frequenz, hier sind die Eingänge jedoch stärker durch die Hauptverkehrsstraßen geprägt bzw. vorgegeben. Häufig überlagern sich jedoch die Eingänge in ihrer Funktion für die verschiedenen Verkehrsträger und sind somit auch Übergänge zu anderen Stadtteilen bzw. in die Innenstadt.

Neben den Eingängen ins Quartier gibt es mehrere **Verteilungs- oder Verbindungspunkte** im Quartier. An diesen Punkten findet sowohl menschliche Interaktion im Verkehrsraum, als auch Verteilung statt. Routen des Fußverkehrs, Radverkehrs oder Kfz-Verkehrs (oder alle gemeinsam) treffen aufeinander, hier gibt es Abbiege- und Querungsvorgänge. Diese Räume geben für das Maßnahmenkonzept weitere Hinweise, wo Sicherheit und Nahmobilitätsqualitäten gestärkt werden sollen.

Abb. 35: Typisierung von Straßen und Knotenpunkten



Quelle: Planersocietät

3.1.1 Zusammenfassung (Stärken und Schwächen)

Im Quartier finden neben zahlreichen Bewohnern und zahlreichen Autos auch eine Vielzahl von verschiedenen Nutzungsansprüchen. Exemplarisch sei folgender Straßenraum (Rolandstraße) gezeigt, welche verschiedenen Ansprüche und Notwendigkeiten auf einen Straßenraum fallen.

Abb. 36: Vielfältige (Nutzungs-)Ansprüche werden an den öffentlichen Raum gestellt



Quelle: Planersocietät

Die Bestandsaufnahme zeigt im Positiven zunächst, dass das Viertel *funktioniert*. Die hohe Frequenz an zu Fuß Gehenden und Radfahrenden ist Indiz dafür, dass der Bielefelder Westen seine Stärken in der Nahmobilität bereits in Grundzügen hat.

Der hohe Parkdruck und der durch Be- und Anwohner beschriebene Parksuchverkehr zeigt seine Gestalt in vom ruhenden Verkehr belasteten Gehwegen und der Vollbelegung des Straßenraumes in Randzeiten. Gleichzeitig lässt sich ein Grad an quartiersfremden Durchgangsverkehr feststellen, jedoch wird ebenso deutlich, dass der Verkehr vor allem auch aus dem Quartier selber erzeugt wird.

Für ein Maßnahmenkonzept ist es nun entscheidend, die verschiedenen Ansprüche an das Viertel in Einklang zu bringen, um der Zielstellung gerecht zu werden und die Lebensqualität für Bewohner und Besucher zu stärken. Im Fokus stehen vor allem die Hot Spots, also die Orte an denen Interaktionen erfolgen und die Frequenz der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden besonders hoch sind.

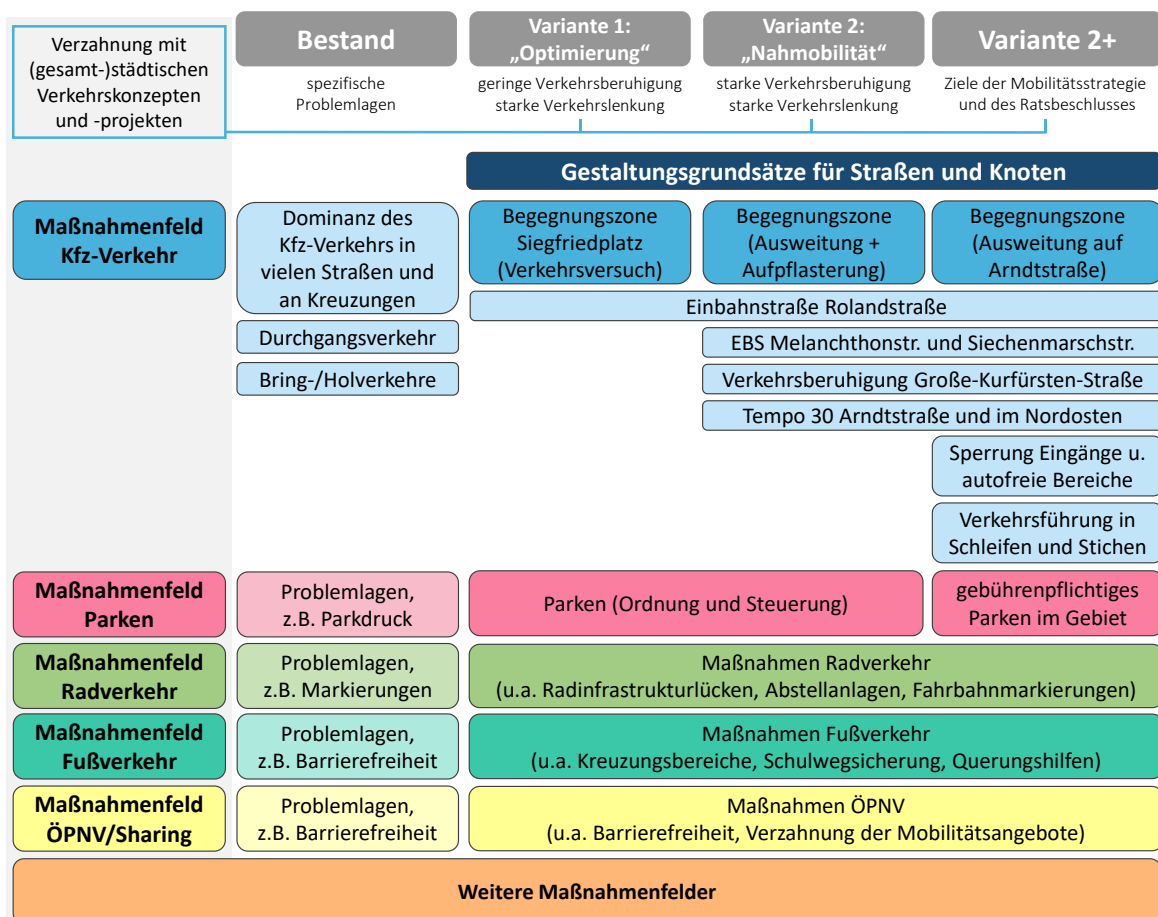
4 Konzeption

Die Konzeption hat zum Ziel, die Situation für den fließenden und ruhenden Verkehr zu optimieren und die Nahmobilität im Quartier zu stärken. Dies geschieht unter der Prämisse der Förderung des Umweltverbunds sowie der Sicherstellung eines attraktiven öffentlichen Raumes. Nutzungshemmnisse insbesondere für den Fuß- und Radverkehr sollen gemindert werden.

Das Maßnahmenkonzept ist als integratives Konzept zu verstehen. Gerade in dichten Stadtquartieren treffen unterschiedlichste Bedürfnisse auf engstem Raum aufeinander, die es auszugleichen und für die es Lösungen zu erarbeiten gilt. Die einzelnen Bestandteile **MIV, Fuß- und Radverkehr** sowie **ÖPNV und Sharing-Angebote** werden somit nicht isoliert betrachtet, sondern miteinander in Abhängigkeit und Verbindung gebracht.

Das Kapitel ist so aufgebaut, dass zu Beginn im Handlungsfeld Kfz-Verkehr die unterschiedlichen Varianten der alternativen Verkehrsführung dargestellt werden.

Abb. 37: Gesamtübersicht Maßnahmenfelder und Varianten



Quelle: Planersocietät

Im Anschluss daran werden die weiteren Handlungsfelder betrachtet. Die darin enthaltenen Einzelmaßnahmen werden im Fließtext beschrieben und sind durch eine thematische Maßnahmenkarte

und einer Maßnahmentabelle unterstützt. In der tabellarischen Übersicht die Maßnahmenempfehlungen gibt es neben der Kurzbeschreibung und der (oder den) Verortungen Aussagen zur Kostenschätzung. Hierbei werden vereinfachte Kategorien als Grobkostenschätzung genutzt. Kosten für Maßnahmen im Straßenraum sind sehr unterschiedlich und somit kaum auf konzeptioneller Ebene abschließend bewertbar. Die Maßnahmen sind in Teilen Hinweise zur Ertüchtigung bei einer generellen Überarbeitung des Straßenraums. So kann der komplette Umbau eines gesamten Kreuzungsbereichs isoliert betrachtet mit einem sehr hohen monetären Einsatz einhergehen, während viele vermeintlich kleinere Eingriffe zur Verbesserung auch im Zuge generellen Ertüchtigungsarbeiten stattfinden können

€€€ niedriger finanzieller Aufwand: bis max. 25.000 €

€€€ mittlerer finanzieller Aufwand: bis maximal 75.000 €

€€€ hoher finanzieller Aufwand: über 75.000 €

Darüber hinaus werden Abhängigkeiten, Wechselwirkungen und Besonderheiten genannt. Zudem gibt es eine Priorisierung der Einzelmaßnahmen. Hierbei sei erwähnt, dass die Einzelmaßnahmen trotz unterschiedlicher Priorisierungen (mittel, hoch, sehr hoch) untereinander auch im Ganzen im Sinne einer gesamthaften Nahmobilitätsförderung zu sehen sind. Zudem sind für viele Maßnahmen noch weitere Detailprüfungen notwendig, die nicht im Rahmen dieses Konzepts durchgeführt werden konnten. Die vorgeschlagenen Maßnahmen richten sich zunächst an Politik und Verwaltung als Handlungsempfehlungen. Es müssen, sofern nötig, weitere Prüfungen (z.B. Verkehrszählungen, [Be-]Messungen) vor Umsetzung der jeweiligen Maßnahme durchgeführt werden.

Auf eine Einzelpriorisierung der Maßnahmen wird verzichtet, da die flankierenden Maßnahmen (vor allem im Fuß- und Radverkehr) im Sinne einer gesamthaften Nahmobilitätsförderung angegangen werden sollten.

4.1 Begegnungszone Siegfriedplatz

Der Siegfriedplatz ist das Zentrum des Quartiers. Die aktuelle Fassung der Straßenverkehrsordnung erschwert es, durch Fußgängerüberwege die Funktion des Platzes als Verteilpunkt des Fuß- (und Rad-) Verkehrs zu stärken. Über den Platz verläuft die Ost-West-Achse Rolandstraße ebenso wie die Nord-Süd-Achse Weststraße(/Siegfriedstraße). Nicht zuletzt dadurch bildet der Siegfriedplatz den Mittelpunkt des Stadtteils. Aktuell wird der Siegfriedplatz von beiden Seiten von den Straßen Weststraße und Siegfriedstraße umschlossen. Beide Straßen sind vom Typ her Erschließungsstraßen, werden jedoch zum Teil auch als Durchgangsstraße genutzt, um das Quartier zu durchfahren. Die Funktion als Marktplatz und die angrenzenden Geschäfte stellen eine Notwendigkeit einer gewissen verkehrlichen Erreichbarkeit durch den Kfz-Verkehr dar, jedoch gibt die Bedeutung des Platzes vor, diesen Verkehr möglichst verträglich abzuwickeln. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund wichtig, dass sämtliche auf den Siegfriedplatz zulaufende Straßen von hoher Wichtigkeit für

den Schülerverkehr sind. Für die Straßen rund um den Siegfriedplatz wird eine Begegnungszone vorgeschlagen. Diese vereinigt städtebauliche, architektonische und gesellschaftliche Aspekte – so soll der Platz als **gemeinsamer Verkehrs- und Aufenthaltsraum** fungieren.

Die zukünftige Gestaltung, entweder als komplette Mischfläche zwischen Fahrbahn, Seitenräumen und dem Platz an sich oder die Beibehaltung einer räumlichen Trennung soll beinhalten, dass der Fußverkehr mit dem Rad- und Kfz-Verkehr gleichgestellt ist.

Abb. 38: Zwei Beispiele für entschleunigte Straßenräume



Quelle: Planersocietät

Eine gesenkte Geschwindigkeit und eine Beschilderung als Zone von besonderer Rücksichtnahme kann im ersten Schritt den Verkehr rund um den Siegfriedplatz entschleunigen. Aktuell wird aufgrund fehlender Querungshilfen wild gequert, was zu Verunsicherungen aller Verkehrsteilnehmenden führt. Da eine Kanalisierung durch Anordnung nicht möglich ist, faktisk aber entlang der Achse Rolandstraße geschieht, ist es von Bedeutung, den Verkehr im gesamten Umfeld des Platzes zu verlangsamen. Daraus resultiert ebenfalls, dass Radfahrende die Aufmerksamkeit gegenüber zu Fuß Gehenden weiter erhöhen müssen. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu verstehen, dass das Maßnahmenkonzept des Verkehrskonzepts eine Leitung des Verkehrs innerhalb des Quartiers entlang der Schloßhofstraße/Turmstraße und Arndtstraße anstrebt.

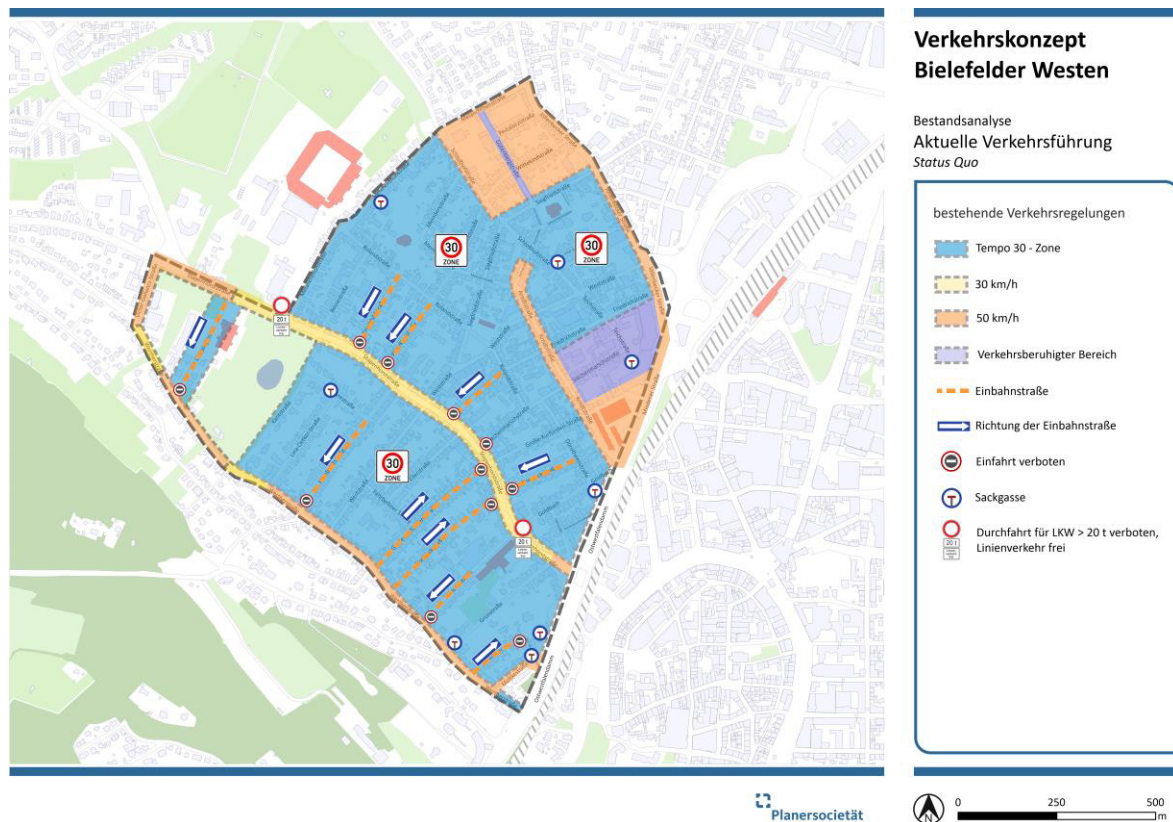
Vorgeschlagen wird zunächst eine Testphase durchzuführen, in der einzig durch Herabsenkung der Geschwindigkeiten und Beschilderung auf die Sensibilität des Bereichs aufmerksam gemacht wird. In einem zweiten Schritt können bauliche Veränderungen vorgenommen werden, die die Gehwege und Fahrspuren betreffen. Dafür können zur besseren Einsehbarkeit auch einzelne Parkstände umgenutzt (etwa für Fahrradbügel o.Ä.) werden, wenn dadurch die Sichtverhältnisse in Hinblick auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer verbessert werden.

Der Siegfriedplatz eignet sich für eine solche Testphase, da das Gelingen vor Ort schon häufig erprobt wird: An Markttagen und/oder Spieltagen des DSC Arminia Bielefeld führen die zahlreichen zusätzlichen zu Fuß Gehenden dazu, dass der Verkehr automatisch verlangsamt wird und die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs erhöht wird. Beobachtungen des Verkehrsgeschehens zeigen, dass der Platz und das Viertel auch unter Verlangsamung des Verkehrs rund um den Siegfriedplatz funktionieren.

4.2 Varianten zur alternativen Verkehrsführung

Die heutige Verkehrsführung gliedert die Straßen im Gebiet Bielefelder Westen bereits gut und nachvollziehbar in Straßen des übergeordneten Straßennetzes sowie Straßen, die überwiegend Sammel- und Wohnstraßen sind. Dies spiegelt sich auch an den angeordneten Geschwindigkeiten in weiten Teilen wider. Ausnahmen bilden jedoch die Straßenzüge, die nicht in das sonst flächendeckende Tempo 30-Zonennetz fallen (z.B. Teile der Schloßhofstraße sowie die Arndtstraße). Die meisten Straßen, die auf die Stapenhorststraße zulaufen, sind in diese Richtung als Einbahnstraßen ausgewiesen, um Durchgangsverkehre einzuschränken und Verkehre auf der Stapenhorststraße zu bündeln. Dennoch gibt es einige Achsen, die hiervon ausgenommen sind und gebietsfremde Verkehre erleichtern. Dies sind insbesondere Melanchthonstraße, Siegfriedstraße, Weststraße und Große-Kurfürsten-Straße (s. Abb. 39).

Abb. 39: Verkehrsführung im Bestand



Quelle: Planersocietät

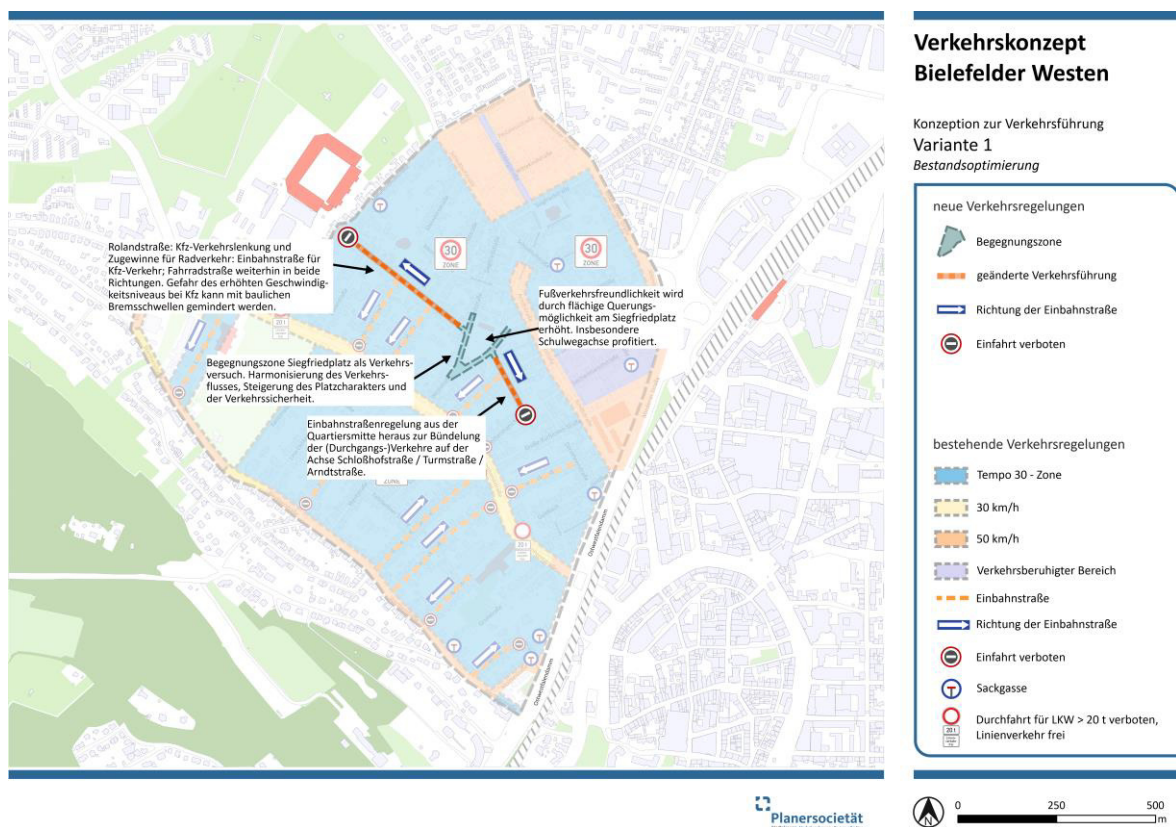
Diese Ausgangssituation wird aufgegriffen und es werden unter Berücksichtigung der vielfältigen Belange, die an ein Straßennetz gestellt werden, zwei unterschiedliche Varianten der Verkehrsführung aufgezeigt, die die verkehrlichen Verhältnisse im Gebiet Bielefelder Westen verbessern können. Diese beiden Varianten dienen dazu, die identifizierten spezifischen Problemlagen (Dominanz des Kfz-Verkehrs in vielen Straßen und an Kreuzungen, Durchgangsverkehre sowie Bring- und Holverkehre) in unterschiedlich starker Ausprägung zu behandeln.

4.2.1 Variante 1 – Bestandsoptimierung

Die Variante 1 zur Bestandsoptimierung zeigt punktuelle Anpassungen und trägt zu einer besseren Abwicklung der Verkehre im Gebiet bei. Sie folgt den Ansätzen einer geringen Verkehrsberuhigung bei gleichzeitig starker Verkehrslenkung und lässt sich somit ohne großen Mitteleinsatz realisieren. Im Mittelpunkt dieser Variante steht als Beitrag zur Verkehrsberuhigung die Begegnungszone Siegfriedplatz, welche als Verkehrsversuch eingerichtet werden soll, um den Verkehrsfluss zu harmonisieren, den Platzcharakter zu stärken sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dabei wird die Fußverkehrsfriendlichkeit durch die flächige Querungsmöglichkeit am Siegfriedplatz erhöht, wovon insbesondere die Schulwegachse profitiert (vgl. Kap. 4.1). Zusätzlich kann die Umnutzung von Parkständen hier bessere Sichtverhältnisse auf den Fußverkehr schaffen.

Zur Verkehrslenkung wird eine erste Einbahnstraßenregelung in Nord-Süd-Richtung vorgeschlagen (s. Abb. 40).

Abb. 40: Variante 1 – Bestandsoptimierung



Quelle: Planersocietät

Die bisher angeordneten Einbahnstraßen laufen auf die Stapenhorststraße zu bzw. von ihr ab und sind somit in Ost-West-Richtung angelegt. Mit einer Einbahnstraßenführung auf der Rolandstraße wird zum einen die Kfz-Verkehrslenkung aus der Quartiersmitte (Siegfriedplatz) heraus erzielt. Dies folgt aus der Analyse der Durchgangsverkehre (vgl. Kap. 2.9) und führt zur stärkeren Bündelung der (Durchgangs-)Verkehre auf der Achse Schloßhofstraße / Turmstraße / Arndtstraße und einer Entlastung auf den untergeordneten Straßen. Zum anderen profitieren hierdurch insbesondere Radfahrende, da auf der eingerichteten Fahrradstraße mehr Fläche zur Verfügung steht und weniger Konflikte zu erwarten sind. Die Fahrradstraße bleibt weiterhin in beiden Richtungen bestehen. Der

Gefahr eines erhöhten Geschwindigkeitsniveaus bei Kfz kann bei Bedarf mit Fahrbahnverschwenkung- bzw. einengung durch Elemente (z.B. Begrünung) bzw. Fahrbahnmarkierungen begegnet werden. Eine vorherige Verkehrsüberwachung sollte die Notwendigkeit überprüfen.

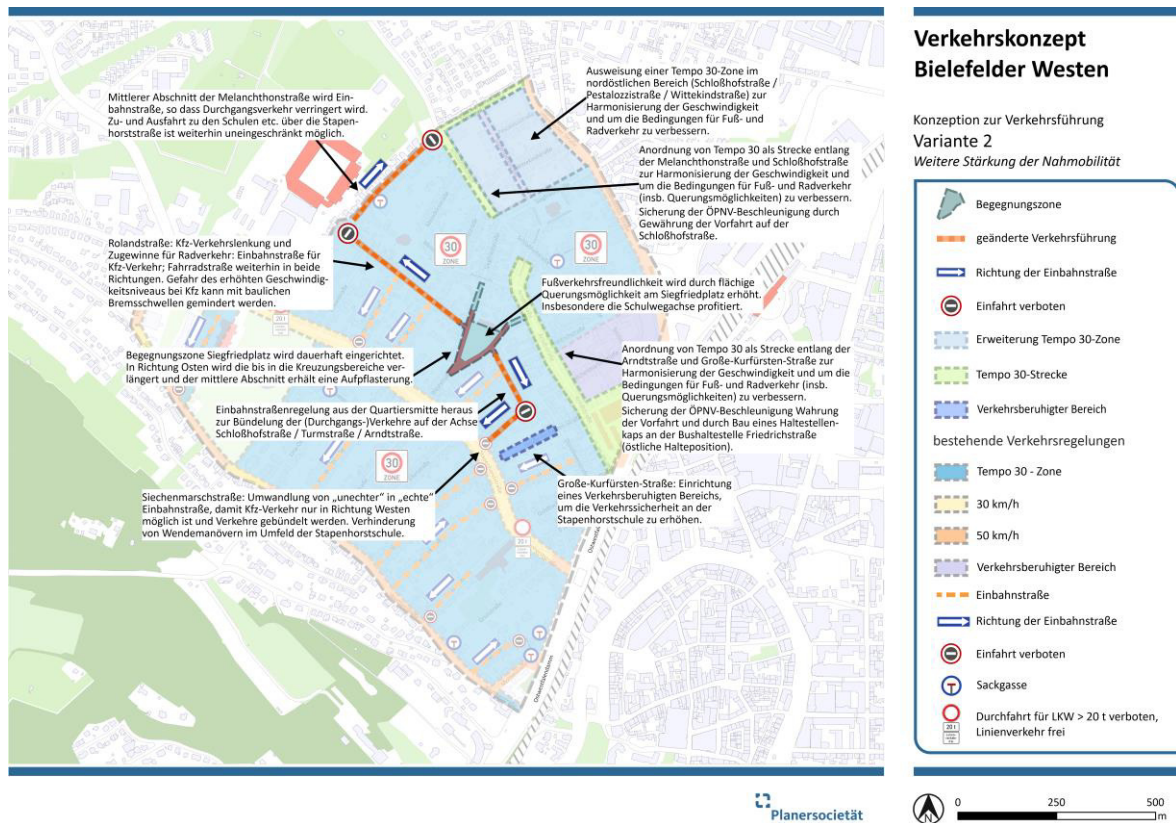
Diese Variante zur Bestandsoptimierung ist kurzfristig umsetzbar.

4.2.2 Variante 2 – Weitere Stärkung der Nahmobilität

Die Variante 2 folgt der Prämisse zur Stärkung der Nahmobilität und beinhaltet Elemente sowohl zur starken Verkehrsberuhigung als auch zur starken Verkehrslenkung. Auch bei dieser Variante stellt die Begegnungszone Siegfriedplatz den Kern dar; sie wird als logischer Schritt im Anschluss einer erfolgreichen Testphase dauerhaft eingerichtet. In Richtung Osten wird sie bis in die Kreuzungsbereiche Siegfriedstraße / Meindersstraße und Weststraße / Arndtstraße verlängert. Eine Verlängerung entlang der Weststraße bis zur Stapenhorststraße ist prinzipiell möglich, jedoch ergibt sich eine bessere Sichtbarkeit dieser beginnenden Zone, wenn die Fläche nicht direkt nach dem Abbiegevorgang startet. Vorgeschlagen wird der Beginn auf Höhe der Sparkasse. Gleichzeitig erhält der zentrale Abschnitt eine Aufpflasterung, wodurch die Gehwege und Fahrbahn auf gleichem Höhengniveau liegen und gemeinsam gestaltet werden können. Die Bedingungen insbesondere für zu Fuß Gehende und schwächere Verkehrsteilnehmende verbessern sich, da Querungen der Siegfriedstraße und Weststraße gefahrloser möglich sind und vielfältige Querungsbeziehungen möglich werden (vgl. Kap. 4.1).

Wie bereits in Variante 1 ist auch in Variante 2 eine erste Einbahnstraßenregelung in Nord-Süd-Richtung zur Verkehrslenkung und zur stärkeren Bündelung der (Durchgangs-)Verkehre auf der Achse Schloßhofstraße / Turmstraße / Arndtstraße und einer Entlastung auf den untergeordneten Straßen angedacht (s. Abb. 41). Der Radverkehr wäre dabei in beide Richtungen weiterhin möglich.

Abb. 41: Variante 2 – Weitere Stärkung der Nahmobilität



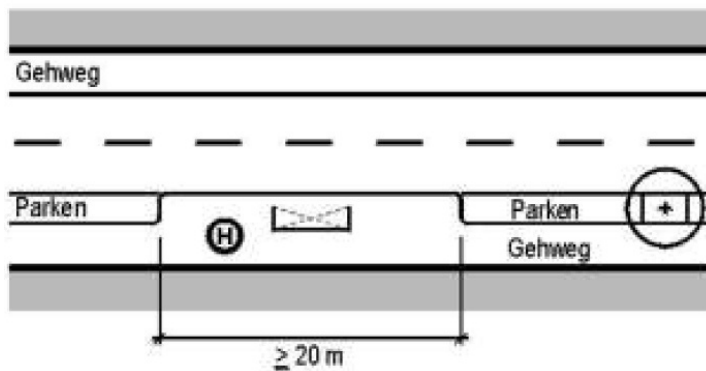
Darüberhinausgehend ist eine Einbahnstraßenregelung in Richtung Jöllenbecker Straße auf dem mittleren Abschnitt der Melanchthonstraße zwischen Schloßhofstraße und vorgesehene, sodass die relativ stark vom Durchgangsverkehr betroffene Relation unterbunden wird. Davon nicht beeinflusst wird die Zu- und Ausfahrt zu den Schulen etc. nördlich der Melanchthonstraße, da dies weiterhin über die Stapenhorststraße uneingeschränkt möglich ist.

Die Siechenmarschstraße im Umfeld der Stapenhorstschule ist bislang als „unechte“ Einbahnstraße in Richtung der Stapenhorststraße ausgewiesen. Zur Stärkung der Nahmobilität – hier insbesondere von Schulkindern – sollte die Siechenmarschstraße ab der Einmündung Rolandstraße in eine „echte“ Einbahnstraße umgewandelt werden, damit Kfz-Verkehre nur noch in Richtung Westen möglich sind und die Verkehre stärker gelenkt und gebündelt werden. Damit werden effektiv Wendemanöver im Umfeld der Stapenhorstschule verhindert, die heute zu beobachten sind (vgl. Kap. 2.5). Zur weiteren Aufwertung des Schul Umfelds der Stapenhorstschule und um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, empfiehlt sich die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs in der Große-Kurfürsten-Straße zwischen Stapenhorststraße und Dorotheenstraße.

Im Rahmen der Variante 2 wird eine Ausweitung der bestehenden Tempo 30-Anordnung auf das gesamte innere Gebiet verfolgt. Dazu wird zum einen die Ausweisung einer Tempo 30-Zone im nordöstlichen Bereich (Pestalozzistraße / Wittekindstraße) angeregt. In diesem Bereich sprechen keine ersichtlichen verkehrsplanerischen Gründe dagegen, sondern es sollte vielmehr die flächenhafte Harmonisierung der Geschwindigkeit und die wohnumfeldnahe Stärkung der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr auch in diesem Teilbereich erfolgen.

Auf den einzig verbleibenden Straßenzügen im inneren des Gebiets, auf denen derzeit Tempo 50 angeordnet ist (Arndtstraße sowie Abschnitte der Melanchthonstraße, Schloßhofstraße und Große-Kurfürsten-Straße), sollte die Anordnung von Tempo 30 als Strecke unter den gleichen Gesichtspunkten erfolgen. Hierbei stehen insbesondere die verbesserten Querungsmöglichkeiten im Vordergrund. Die Sicherung der ÖPNV-Beschleunigung auf der Busverkehrsachse kann zum einen durch die weiterhin bestehende Gewährung der Vorfahrt und zum anderen durch den Bau eines Haltestellenkaps an der Bushaltestelle Friedrichstraße (östliche Halteposition) gewährleistet werden (s. Abb. 42). Zu beachten ist, dass die Arndtstraße im Radverkehrskonzept als Fahrradstraße ausgewiesen ist. Hier ist abzuwägen, inwiefern Temporeduzierung, Busverkehr und die Fahrradstraße in Einklang gebracht werden können. Temporeduzierung und Fahrradstraße würden sich zumindest nicht gegenseitig ausschließen.

Abb. 42: Beispiel für ein Haltestellenkap für Gelenkbusse



Quelle: FGSV 2009: 101

4.2.3 Bewertung und Vergleich der Varianten

Die beiden vorgestellten Varianten der Verkehrsführung verfolgen in unterschiedlich starker Ausprägung die gesetzte Zielstellung des Verkehrskonzeptes – mögliche Verbesserungspotenziale hinsichtlich Verkehrsführung und Verkehrsabwicklung zu ergründen. Nachfolgend werden die beiden untersuchten Varianten mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen gegenüber dem heutigen Bestandsfall aufgeführt und verglichen:

Auswirkungen auf ...	Variante 0: Bestandsfall	Variante 1: Bestandsoptimierung	Variante 2: Weitere Stärkung der Nahmobilität
Verkehrsfluss	<ul style="list-style-type: none"> ▪ weitestgehend störungsfreier Verkehrsfluss innerhalb des Quartiers; hohes Verkehrsaufkommen in der Quartiersmitte (Weststraße) in Spitzenzeiten ▪ Rückstauungen in der Stapenhorststraße ▪ gestörter Verkehrsfluss auf Rolandstraße durch Begegnungsverkehre ▪ teilweise Rückstau auf der Melanchthonstraße zu den Bring- und Abholzeiten der Schulen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weststraße und Siegfriedstraße im Bereich Siegfriedplatz: Begegnungszone harmonisiert den Verkehrsfluss im Zentrum des Quartiers ▪ Rolandstraße: Möglicherweise erhöhtes Geschwindigkeitsniveau durch fehlenden Begegnungsverkehr; Bündelung der Verkehre aus der Quartiersmitte heraus auf die Melanchthonstraße und Achse Schloßhofstraße/Turmstraße/Arndtstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weststraße und Siegfriedstraße im Bereich Siegfriedplatz: Begegnungszone harmonisiert den Verkehrsfluss im Zentrum des Quartiers ▪ Rolandstraße: Möglicherweise erhöhtes Geschwindigkeitsniveau durch fehlenden Begegnungsverkehr; Bündelung der Verkehre aus der Quartiersmitte heraus auf die Melanchthonstraße und Achse Schloßhofstraße/Turmstraße/Arndtstraße ▪ Entlastung der Stapenhorststraße (Verkehr von/nach Jöllenbecker Straße) zur Verbesserung des Verkehrsflusses ▪ flächendeckende Anordnung von Tempo 30 trägt zur Harmonisierung des Geschwindigkeitsniveaus und damit des Verkehrsflusses und Reduzierung der Fahrzeugemissionen auf der Achse Schloßhofstraße/Turmstraße/Arndtstraße bei

Ruhender Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hoher Parkdruck über den gesamten Tag ▪ Maximalbelegung in der Nacht erreicht 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittelbare Auswirkungen in Verbindung mit Maßnahmen zum Ruhenden Verkehr; ggf. entstehen Parksuchverkehre, sofern auch Parkplätze im Straßenraum entfallen; z. B. durch die Begegnungszone Siegfriedplatz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittelbare Auswirkungen in Verbindung mit Maßnahmen zum Ruhenden Verkehr; ggf. entstehen Parksuchverkehre, sofern auch Parkplätze im Straßenraum entfallen; z. B. durch die Begegnungszone Siegfriedplatz
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stapenhorststraße ist problematisch aufgrund teilweise fehlender/verbesserungswürdiger Querungshilfen und eingeschränkten Sichtbeziehungen (z.B. durch Bäume) ▪ innerhalb des Quartiers wenig Konflikt-räume, jedoch subjektive Einschränkungen für zu Fuß Gehende aufgrund der hohen Autodominanz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weststraße, Siegfriedstraße im Bereich Siegfriedplatz: Begegnungszone mit flächigem Queren der Fahrbahn erhöht die Fußverkehrs-freundlichkeit bei gleichzeitiger Erhöhung der Wahrnehmung durch den Kfz-Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen durch Geschwindigkeitsreduktion in den vorgeschlagenen Straßenräumen ▪ Weststraße, Siegfriedstraße im Bereich Siegfriedplatz: Begegnungszone mit flächigem Queren der Fahrbahn erhöht die Fußverkehrs-freundlichkeit bei gleichzeitiger Erhöhung der Wahrnehmung durch den Kfz-Verkehr ▪ Das Queren der Fahrbahn ist in den Tempo 30 Zonen und -Strecken für den Fußverkehr sicherer ▪ Siechenmarschstraße als echte Einbahnstraße erleichtert Queren für zu Fuß Gehende ▪ Große-Kurfürsten-Straße: Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs erhöht die Verkehrssicherheit auf Höhe der Stapenhorstschule

Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stapenhorststraße ist problematisch für Radverkehr wegen schmalen Radfahrstreifen und hohem Kfz-Aufkommen ▪ innerhalb des Quartiers wenig Konflikt-räume, jedoch subjektive Einschränkungen für Radfahrende aufgrund der hohen Autodominanz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbahnstraßenführung in der Rolandstraße (Fahrradstraße) in Verbindung mit Markierungen, die auf Radverkehr in Gegenrichtung aufmerksam machen, tragen zu einer Beschleunigung des Radverkehrs auf der Achse bei ▪ höheres Sicherheitsempfinden auf der Rolandstraße, wenn kein Kfz-Begegnungsverkehr aufkommt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Radverkehrsbedingungen durch Geschwindigkeitsreduktion in den vorgeschlagenen Straßenräumen ▪ Einbahnstraßenführung in der Rolandstraße (Fahrradstraße) in Verbindung mit Markierungen, die auf Radverkehr in Gegenrichtung aufmerksam machen, tragen zu einer Beschleunigung des Radverkehrs auf der Achse bei ▪ höheres Sicherheitsempfinden auf der Rolandstraße, wenn kein Kfz-Begegnungsverkehr aufkommt
Busverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Arndtstraße: In den Kurvenbereichen kommt es durch parkende Kfz stellenweise zu Einschränkungen. ▪ durch das Halten an den Haltestellen auf der Schloßhofstraße kommt es zeitweise zu Rückstau 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Auswirkungen zu erwarten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geschwindigkeitsharmonisierung durch Tempo 30-Strecken auf der Achse Schloßhofstraße/Turmstraße/Arndtstraße birgt die Gefahr von Fahrzeitverlusten der Linien 25 und 26. Die Errichtung eines Buskaps auf der östlichen Haltebucht der Haltestelle Friedrichstraße und die Beibehaltung der Vorfahrtregelung gewährleisten ÖPNV-Beschleunigung.

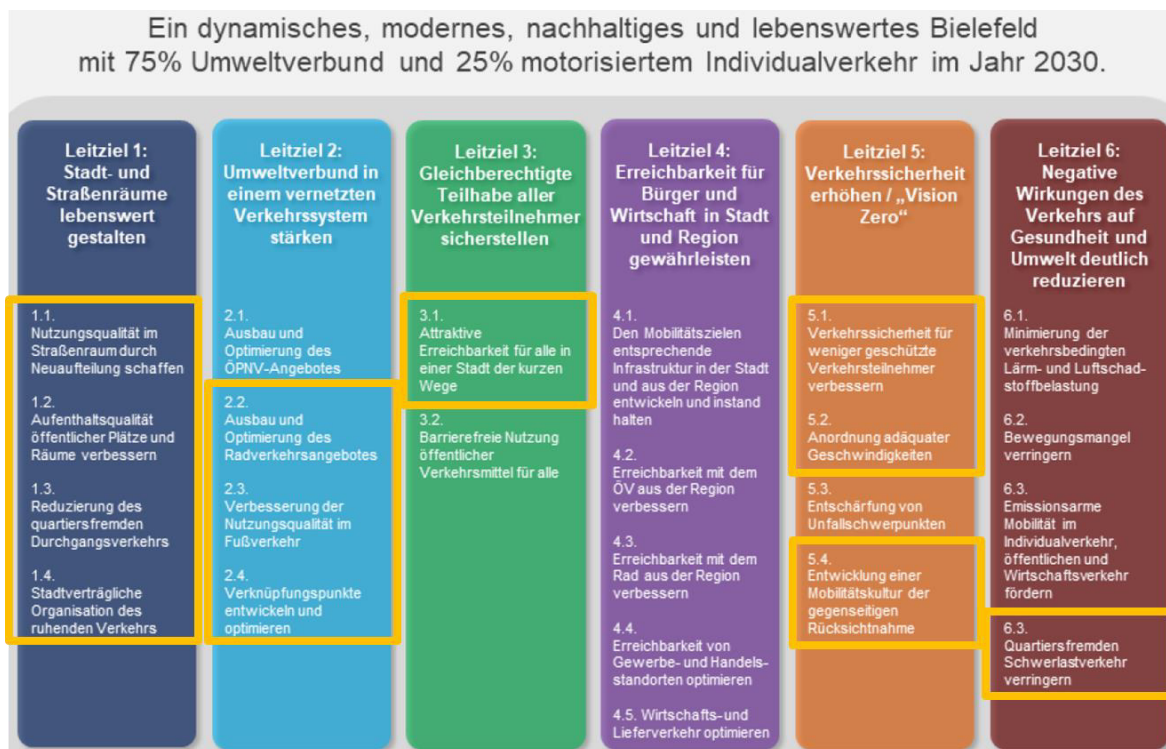
<p>abschätzbare Veränderungen der Erreichbarkeit von zentralen Versorgungseinrichtungen und sozialen Einrichtungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ weitestgehend unproblematische Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen durch alle Verkehrsmittel 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erreichbarkeit der Quartiersmitte aus Nord-Süd-Richtung wird für Rad- und Fußverkehr verbessert; gleichzeitig sind die Einrichtungen um den Siegfriedplatz durch die Begegnungszone besser zu erreichen ▪ Erreichbarkeit mit dem Pkw verschlechtert sich geringfügig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Melanchthonstraße: Erreichbarkeit der Schulen und Sportanlagen ist trotz Kfz-Einschränkungen im mittigen Abschnitt v. a. über Stapenhorststraße sichergestellt ▪ Erreichbarkeit der Quartiersmitte aus Nord-Süd-Richtung und aus östlicher Richtung wird für Rad- und Fußverkehr deutlich verbessert; gleichzeitig sind die Einrichtungen um den Siegfriedplatz durch die Begegnungszone besser zu erreichen ▪ Erreichbarkeit mit dem Pkw verschlechtert sich geringfügig
<p>Durchgangsverkehre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Melanchthonstraße, Weststraße, Große-Kurfürsten-Straße: Auf den Verbindungsstraßen zwischen Stapenhorststraße und Jöllenbecker Straße finden messbare Durchgangsverkehre statt. Je nach Tageszeit sind die Richtungsströme unterschiedlich stark ausgeprägt. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Achse Rolandstraße ermöglicht keinen Durchgangsverkehr von der Stapenhorststraße in das Gebiet, da die Zufahrt über die Melanchthonstraße unterbunden wird ▪ ggf. geringe Wahrscheinlichkeit von Verlagerung von Durchgangsverkehren 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Melanchthonstraße: Entlastung von Durchgangsverkehr durch Einbahnstraße im mittleren Abschnitt ▪ Bündelung des Durchgangsverkehrs auf der Achse Schloßhofstraße/Turmstraße/Arndtstraße ▪ Achse Rolandstraße ermöglicht keinen Durchgangsverkehr von der Stapenhorststraße in das Gebiet, da die Zufahrt über die Melanchthonstraße unterbunden wird ▪ Große-Kurfürsten-Straße wird unattraktiver für den Durchgangsverkehr ▪ ggf. höhere Wahrscheinlichkeit von Verlagerung von Durchgangsverkehren

Schulen / Schulwege / Hol- und Bringverkehre	<ul style="list-style-type: none">▪ alle Schulen sind von Bring- und Abholverkehr betroffen▪ Schüler werden auf ihrem Schulweg im Kreuzungsbereich des Siegfriedplatzes und entlang der Rolandstraße häufig übersehen▪ „Wendemanöver“ in der Siechenmarschstraße vor der Stapenhorststraße möglich	<ul style="list-style-type: none">▪ Siegfriedplatz und Rolandstraße als Schulwege profitieren von der Verlangsamung des Verkehrs▪ deutliche Kennzeichnung und somit Aufmerksamkeit auf Kinder (auch alle anderen Personen) in der Begegnungszone rund um den Siegfriedplatz▪ Einrichtungsverkehr auf der Rolandstraße ist für die Kinder besser einzuschätzen und somit sicherer auf dem Schulweg	<ul style="list-style-type: none">▪ Pkw-Erreichbarkeit der Schulen nur noch über Stapenhorststraße möglich▪ Pkw-Erreichbarkeit der Bosseschule wird erschwert▪ Siegfriedplatz und Rolandstraße als Schulwege profitieren von der Verlangsamung des Verkehrs▪ Verkehrsberuhigter Bereich auf Große-Kurfürsten-Straße und „echte“ Einbahnstraße in der Siechenmarschstraße bieten mehr Sicherheit im Bereich der Stapenhorstschule
---	--	---	---

4.2.4 Exkurs: Variante 2+ – Mobilitätsstrategie und Ratsbeschluss

Neben den beiden zuvor aufgezeigten Varianten der Verkehrsführung, die in Begleitung der Maßnahmen aus den nachfolgenden Maßnahmenfeldern zu verkehrlichen Verbesserungen und Aufwertungen führen, soll mit Blick auf die Mobilitätsstrategie Bielefeld und relevanten politischen Beschlüssen des Jahres 2019 dargestellt werden, dass weitreichendere Maßnahmen erforderlich sind, um die dort vereinbarten Ziele für das Gebiet Bielefelder Westen zu erreichen. Das Verkehrskonzept Bielefelder Westen tangiert viele Zielfelder der Mobilitätsstrategie (s. Abb. 43). Vor allem sind dies Zielsetzungen im Bereich der lebenswerten Stadt- und Straßenraumgestaltung, der Stärkung des Umweltverbunds, der Erhöhung der Verkehrssicherheit und weiterer Ziele quartiersbezogener Strukturen.

Abb. 43: Leitbild für die Mobilität in Bielefeld mit tangierten Zielfeldern



Quelle: Stadt Bielefeld (Hrsg.) 2018: 33

Neben der 2018 aufgestellten Mobilitätsstrategie vollzogen sich im politischen Geschehen zwei verkehrlich relevante Beschlussfassungen. So beschloss der Rat der Stadt Bielefeld im März 2019 verkehrliche Leitziele. Daran anschließend wurde im September 2019 ein Beschluss mit konkretisierenden Sofort-Maßnahmen unter dem Titel „Attraktivität des ÖPNV stärken, Verkehrswende umsetzen“³ gefasst. Darin wurden unter anderem folgende Sofort-Maßnahmen bestimmt: „(...) Vorfahrt für Bus und Bahn im Verkehr sichern. (...) Das umfasst beispielsweise den Ausbau gesonderter Busspuren und der Ampelbevorrechtigungen (Busse und Bahnen als ‚Pulkkführung‘). Wenn Parkplätze erfahrungsgemäß den Fluss des ÖPNV stören, sind diese einzuziehen.“ Des Weiteren will der Rat „(...) die Verkehrsbelastung in der Innenstadt durch Einpendler vermindern. (...) Deshalb sollen

3 Drucksache 9369/2014-2020 zur Ratssitzung am 26.09.2019

Parkangebote für Fahrräder in der Innenstadt (...) weiterentwickelt werden. (...) Das Preisniveau für das Abstellen von Kraftfahrzeugen soll mit dem Ziel, faire Preise für alle einzuführen, überprüft werden. Kostenlose Parkzeiten sind aufzuheben.“ Dieser politische Wille kann auch für den Bielefelder Westen perspektivisch restriktive Maßnahmen erforderlich machen, die unter den derzeitigen Gegebenheiten nicht umsetzbar wären. Zur Erreichung der formulierten Ziele können auch Abbindungen von einzelnen Eingängen ins Quartier (z. B. Weststraße vom OWD kommend) bzw. straßenbezogene Sperrungen erforderlich sein, um quartiersfremde Durchgangsverkehre effektiver zu reduzieren. Dies geht einher mit einer Verkehrsführung in Schleifen und Stichen, in dem das Gebiet in verschiedene Erschließungsabschnitte mit baulichen Trennungen zur Aufhebung von Kreuzungen unterteilt wird, zwischen denen keine Kfz-Verkehre mehr möglich sind (s. Abb. 44 und Abb. 45). Alle Wegebeziehungen stehen dabei dem Fuß- und Radverkehr weiterhin offen.

Abb. 44: Beispiel für Diagonalsperre/-filter mit Überfahrt für Radfahrende, Notdienst- und Versorgungsfahrzeuge (Prinzipskizze)



Quelle: FGSV 2009: 74

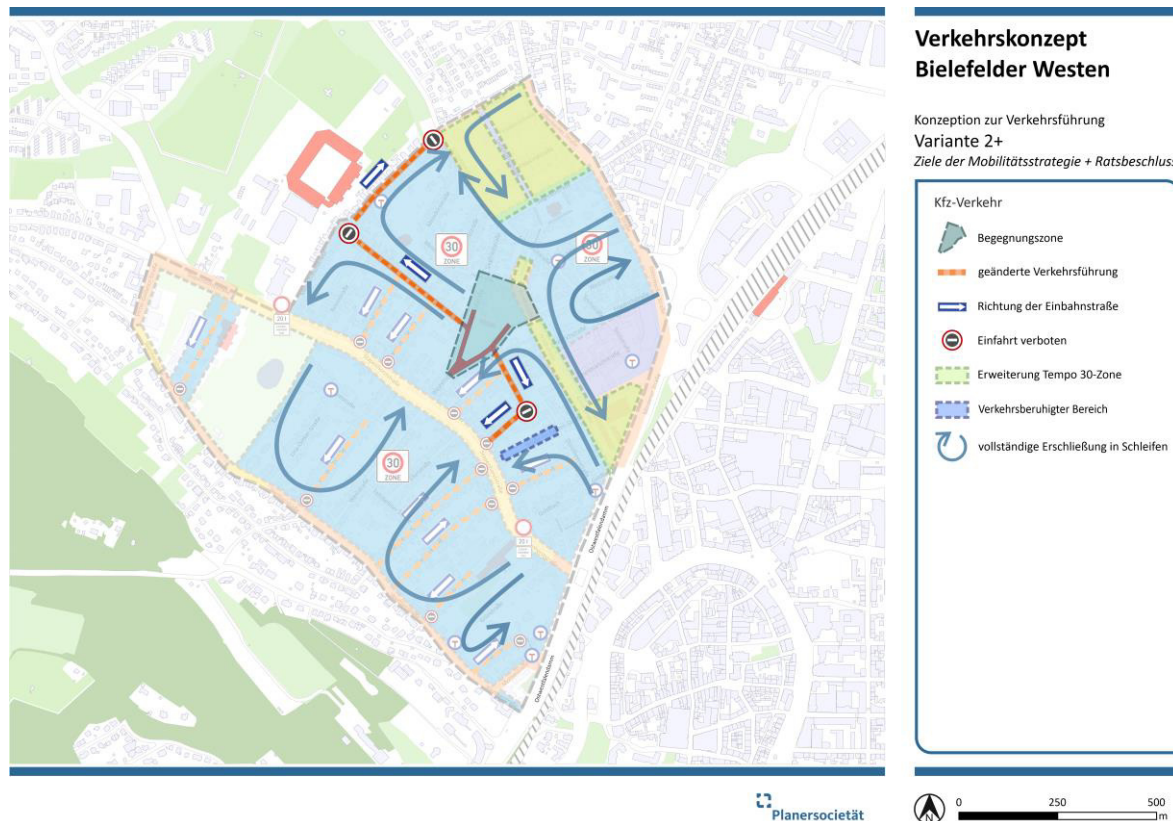
Abb. 45: Kreuzung nach Umbau mit Diagonalfilter (Goldschlagstraße / Hackengasse Wien)



Quelle: (c) Rosinak & Partner ZT GmbH

Diese Variante 2+ ermöglicht auch die Ausdehnung der Begegnungszone am Siegfriedplatz auf die Arndtstraße zwischen Weststraße und Siegfriedstraße sowie die Einführung des gebührenpflichtigen Parkens im gesamten Bielefelder Westen. Hierbei besteht laut Radverkehrskonzept die Einschränkung, dass die Arndtstraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden soll. Die Begegnungszone stünde hier jedoch auch im Einklang mit einer komfortablen Führung für den Radverkehr und würde dem nicht widersprechen.

Abb. 46: Variante 2+ – Ziele der Mobilitätsstrategie und Ratsbeschluss „Verkehrswende“



Quelle: Planersocietät

Aus einer positiven Perspektive gesehen eröffnet die zunächst restriktiv wirkende Ausrichtung im Gesamtkontext der verkehrsplanerischen Leitlinie der Stadt Bielefeld große Potenziale für ein zukunftsgerichtetes und lebenswertes Quartiersumfeld Bielefelder Westen, in dem verkehrsberuhigte bzw. autofreie Bereiche unter anderem große Flächengewinne für Alle ermöglichen.

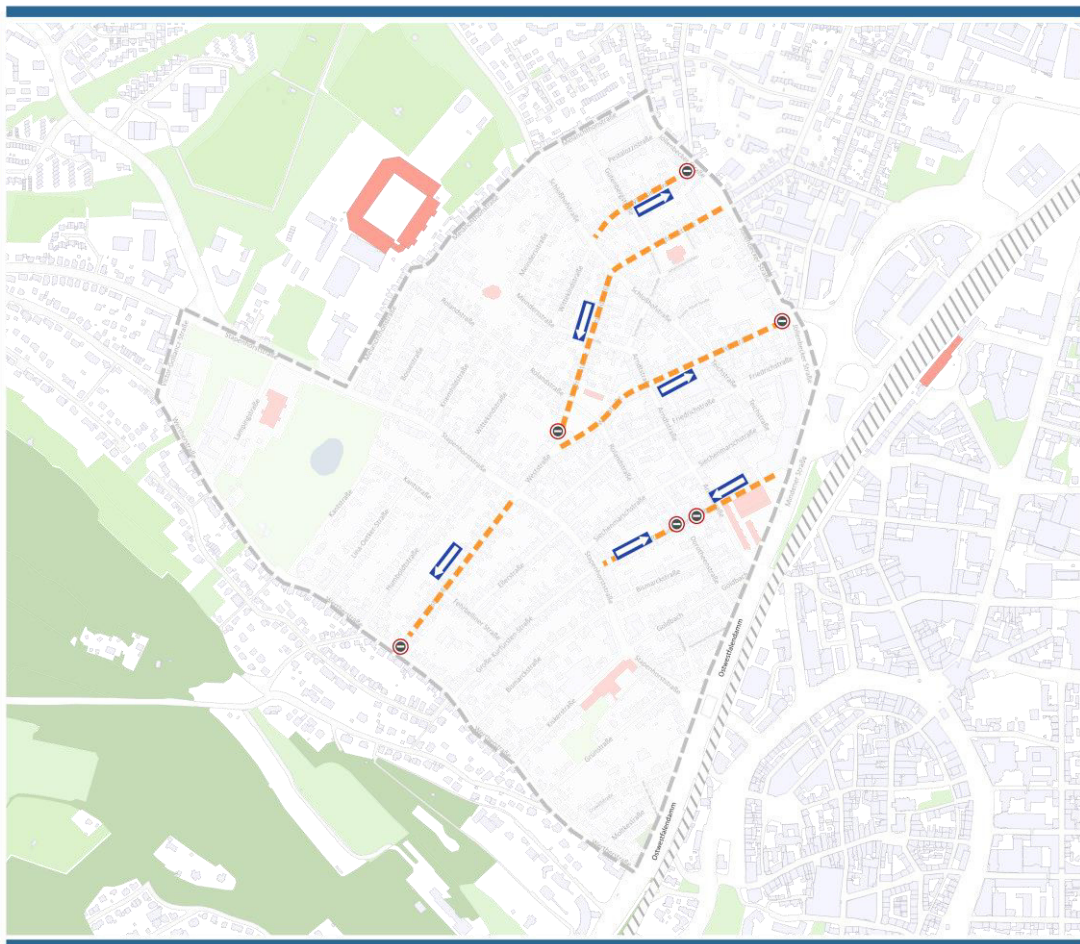
4.2.5 Variante 2+ als Vorzugsvariante

Im Mai 2021 fand nach mehrfacher (pandemiebedingter) Verschiebung eine Bürgerbeteiligung zum Verkehrskonzept Bielefelder Westen statt. Die Veranstaltung fand ersatzweise als Online-Format statt. Darin wurden die Grundzüge des Konzepts mit seinen verschiedenen Varianten vorgestellt und anschließend in drei Gruppen zwischen dem Gutachter-Team, der Stadt Bielefeld und den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. Die circa. 80 Teilnehmenden sprachen sich in den drei Diskussionsgruppen mehrheitlich für eine noch stringenter Reduzierung der Durchgangsverkehre durch Einbahnstraßen aus. Die als Exkurs vorgestellte 2+-Variante komme am ehesten dem Ziel der Verkehrsberuhigung im Bielefelder Westen entgegen, so dass diese Variante nicht lediglich einen Exkurs darstellen soll, sondern als gleichwertige Variante ins Konzept aufgenommen wird.

Die grundlegende Idee ist, dass das gesamte Betrachtungsgebiet fast ausschließlich von der Stapenhorststraße bzw. der Wertherstraße sowie der Jöllenbecker Straße durch Schleifen und Einbahnstraßen erschlossen wird. Der Variante liegen die in den Varianten 1+2 getroffenen Maßnahmen

zugrunde. In der 2+-Variante kommen nun weitere Einbahnstraßen hinzu, die eine Durchfahrung des Gebiets zunehmend erschweren und somit durch Verkehrsvermeidung eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Priorisierung der Nahmobilität darstellen. Die neu hinzukommenden Einbahnstraßen und die jeweiligen Eingänge ins Gebiet sind auf folgender Karte dargestellt und in der Tabelle erläutert:

Abbildung 57: Neu hinzukommende Einbahnstraßen

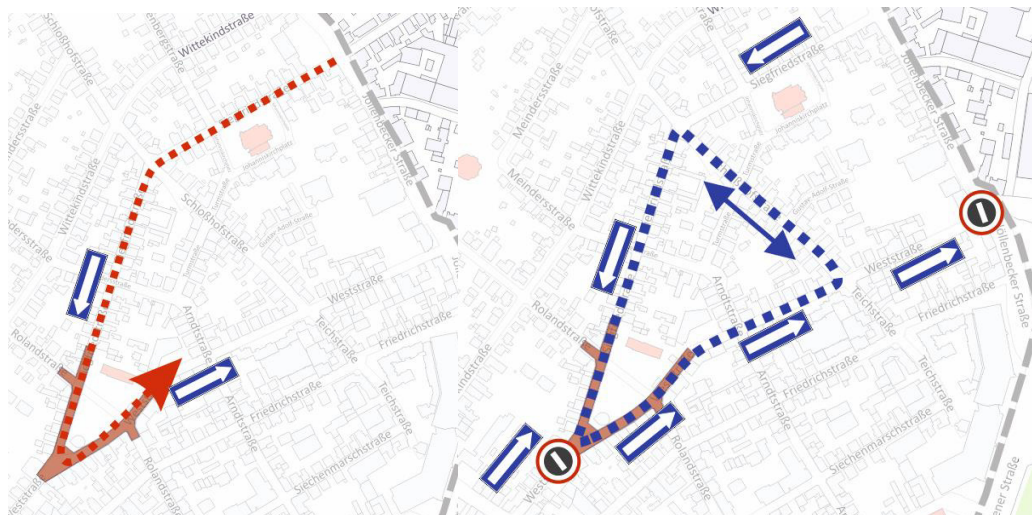


Neu hinzukommende Einbahnstraßen	Eingänge von der Jöllenbecker Straße	Eingänge von der Stapenhorststraße
Wittekindstraße: keine Einfahrt von Jöllenbecker Straße möglich	Melanchthonstraße (bis Schloßhofstraße)	Melanchthonstraße
Siegfriedstraße: Einfahrt von der Jöllenbecker Straße möglich, jedoch ab Siegfriedplatz keine Weiterführung über Weststraße Richtung Stapenhorststraße	Pestalozzistraße	Bossestraße
Weststraße: Ab Siegfriedplatz nur noch Einbahnstraße Richtung Jöllenbecker	Siegfriedstraße	Weststraße

Straße. Ausfahrt möglich, jedoch keine Einfahrt aus der Jöllenbecker Straße möglich		
Weststraße: Einfahrt von Wertherstraße über die Weststraße in Richtung Stapenhorststraße nicht mehr möglich		
Große-Kurfürsten-Straße: Einfahrt aus Stapenhorststraße und Mindener Straße möglich. Die Einbahnstraßen treffen sich auf Höhe Dorotheenstraße – am Treffpunkt beider Einbahnstraßen ist jeweils keine Weiterfahrt/Durchfahrt mehr möglich. Der Radverkehr bleibt hier als Fahrradstraße bevorrechtigt.	Friedrichstraße	Goldbach

In dieser Variante sind Weststraße und Siegfriedstraße weiterhin wichtige *Verteiler* innerhalb des Quartiers, jedoch wird eine komplette Durchfahrt aus Richtung der Jöllenbecker Straße erschwert. Von der Jöllenbecker Straße ausgehend ist es möglich über die Siegfriedstraße hineinzufahren. In Fahrtrichtung Stapenhorststraße wird die Straße ab der Gabelung der Weststraße (Höhe Sparkasse) dann allerdings abgebunden – hier ist keine Einfahrt aus der Weststraße sowie Ausfahrt über die Weststraße möglich. Das heißt, dass von der Siegfriedstraße aus die Straßen Gutenbergstraße, Schloßhofstraße (in beide Richtungen), Meindersstraße und Arndtstraße sowie Rolandstraße erreicht werden können. Ebenfalls eine Umfahrung des Siegfriedplatzes ist möglich, lediglich die Einfahrt in die Weststraße Richtung Stapenhorststraße ist nicht mehr möglich. So können Ziele innerhalb des Quartiers bei gleichzeitiger Verhinderung von Durchgangsverkehren erreicht werden.

Abbildung 58: Einbahnstraßen rund um den Siegfriedplatz (Siegfriedstraße und Weststraße)



Von der Stapenhorststraße ist eine Einfahrt in die Weststraße möglich. Hier besteht ab dem Siegfriedplatz (Höhe Sparkasse) jedoch nicht mehr die Möglichkeit der Einfahrt in die Siegfriedstraße, sondern lediglich die Weiterführung als Einbahnstraße auf der Weststraße bis zur Jöllenbecker Straße. Von der Jöllenbecker Straße bzw. OWD-Abfahrt wird keine Einfahrt in die Weststraße möglich sein.

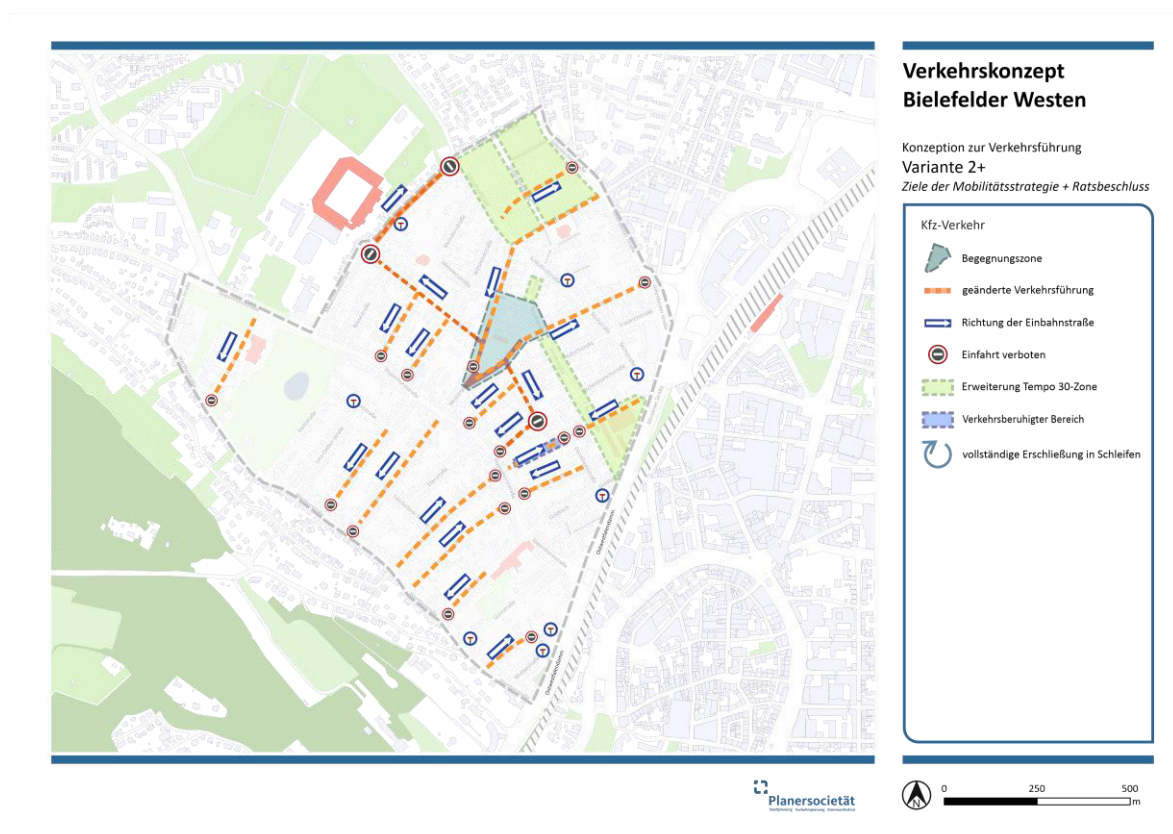
Für die verkehrlichen Auswirkungen dieser Variante gelten zunächst ebenfalls die Auswirkungen, die bereits für Variante 1 & 2 dargestellt sind. Im Folgenden sind die weiteren Effekte dieser Variante dargestellt:

Verkehrsfluss	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Insgesamt wird ein geringeres Verkehrsaufkommen erwartet, da eine Durchfahung des Gebiets erschwert wird. ▪ Erwartet wird ein störungsfreier Verkehrsfluss. Dies liegt vor allem an einer Verkehrsberuhigung der Quartiersmitte bzw. des Siegfriedplatzes, da dieser beidseitig nur von Einbahnstraßen begleitet wird auf denen zudem eine herabgesetzte Geschwindigkeit herrscht (Begegnungszone). ▪ Durch fehlenden Begegnungsverkehr besteht die Möglichkeit, dass auf der Siegfried- und Weststraße höhere Geschwindigkeiten gefahren werden. Die bereits in Variante 2 vorgesehene, vergrößerte verkehrsberuhigte Fläche rund um den Siegfriedplatz kann dies im Quartierszentrum abfangen.
Ruhender Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch eine weitestgehende Führung über Einbahnstraßen können Parksuchverkehre in geringem Maße verstärkt werden.
Fuß- und Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch die Abnahme des Verkehrsaufkommens entstehen weniger Konflikte zwischen dem MIV und der Nahmobilität ▪ Die Umwidmung der West- und Siegfriedstraße zu Einbahnstraßen erhöht vor allem für den Radverkehr den Verkehrsfluss. ▪ Während Einbahnstraßen mitunter das Geschwindigkeitsniveau erhöhen (wenn dem nicht entgegengewirkt wird), kann insbesondere die Kombination aus Einbahnstraßen Begegnungszone eine Verlangsamung des Verkehrs und damit eine bessere Querbarkeit für schwächer Verkehrsteilnehmer erreichen.
Busverkehr	Keine Auswirkungen zu erwarten
abschätzbare Veränderungen der Erreichbarkeit von zentralen Versorgungseinrichtungen und sozialen Einrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erreichbarkeit der Quartiersmitte wird für den Kfz-Verkehr durch Einbahnstraßen gewährleistet und durch eine Abnahme der Kfz-Verkehre für den Fuß- und Radverkehr verbessert
Durchgangsverkehre	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Achse Siegfriedstraße ermöglicht keine Durchgangsverkehre mehr ▪ Eine Durchfahung auf der Weststraße von der Stapenhorststraße bis zur Jöllenbecker Straße ist möglich, jedoch ist diese Relation ver-

	<p>glichen mit der Gegenrichtung (Jöllenbecker Straße → Stapenhorststraße) sowohl vor- als auch nachmittags von deutlich geringerer Bedeutung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch die Einrichtung einer Einbahnstraße auf der Weststraße zwischen Stapenhorststraße und Wertherstraße wird die Stapenhorststraße entlastet: vor allem morgens wird somit keine zusätzliche Verkehrslast in Richtung Bielefeld-Innenstadt von der Wertherstraße auf die Stapenhorststraße verlagert.
Schulen / Schulwege / Hol- und Bringverkehre	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchgangsverkehr auf der Großen-Kurfürsten-Straße wird unterbunden. So wird dieser durch die dortige Schule sensible Bereich stärker geschützt

Die Weiterentwicklung der Einbahnstraßen im Bielefelder Westen geschieht auf Grundlage der vorigen Varianten. Insgesamt stellt die weiterentwickelte Variante 2+ eine stringente Verfolgung der Ziele Verkehrsberuhigung und Verringerung von Durchgangsverkehren dar.

Abbildung 59: Variante 2+



4.3 Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr

Die Analyseergebnisse zeigen auf, dass ein (wohn-)gebietstypischer hoher Parkdruck herrscht. Die Parkraumerhebung im nördlichen Bereich zu verschiedenen Uhrzeiten offenbart, dass die Parkraumauslastung in den meisten Straßenzügen gemittelt über den gesamten Tag hoch ausfällt und die Maximalbelegung abends (20–21 Uhr) und nachts (4–5 Uhr) erreicht wird. Dies geht mit Begleiterscheinungen wie Parksuchverkehren und falschparkenden Kfz, v. a. in Kreuzungsbereichen und auf Gehwegen einher. Vor diesem Hintergrund erscheint die Einführung der Bewohnerparkzonen V und W und damit die Ausweitung auf das gesamte Gebiet Bielefelder Westen als sinnvoll und logischer Schritt, aber allein als nicht ausreichend, um die angespannte Situation spürbar zu verbessern. Die Parkraumerhebung zeigte auf, dass der Parkdruck durch die Anwohnerschaft bereits sehr hoch ist, so dass die Vergabe von Anwohnerparkausweisen nur bedingt Abhilfe schaffen würde, da mit einer sehr großen Nachfrage zu rechnen ist. So sollte eine Kombination verschiedener Ansätze mit Anreizen und Restriktionen verfolgt werden.

Unter derzeitigen Gegebenheiten stehen keine Flächenpotenziale für gebündelte Parkierungsanlagen in Form von wohnstandortnahen Quartiersgaragen zur Verfügung. Perspektivisch könnte eine im südlichen Abschnitt der Arndtstraße gelegene und bereits heute als Parkplatz genutzte Fläche mit einer Größe von rund 450 qm als mehrstöckige Quartiersgarage umgesetzt werden. Das Gebiet verfügt allerdings über nahegelegene Parkhäuser mit einer großen Anzahl an Parkplätzen. Um diesen Vorteil zu nutzen, sollte eine bessere Auslastung der zur Verfügung stehenden Parkhäuser angestrebt werden. Insbesondere mit eigenen Dauerparktarifen für Anwohner im Parkhaus *Am Hauptbahnhof* könnte ein Hebel in Gang gesetzt werden.

Als weiteres Potenzial können untergenutzte Garagen und Flächen in Hinterhöfen identifiziert werden. Beispielsweise sind Parkplatzpotenziale in der Bismarckstraße (Kirche zwischen Stapenhorst- und Dorotheenstraße) sowie in der Stapenhorststraße (Hinterhof zwischen Friedrichstraße und Sichenmarschstraße) vorhanden. Der zweitgenannte Parkplatz wird bereits heute zu Fußballspielen als V.I.P.-Parkplatz genutzt. Um eine bessere Auslastung zu erzielen und gleichzeitig Überauslastungen im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren, kann eine onlinebasierte Plattform für die Stellplatzvermietung initiiert werden. Hierbei ist sowohl die Etablierung und Betreuung einer eigenen Plattform oder die Nutzung einer bestehenden Plattform möglich. Beispielsweise bieten Nachbarschaftsnetzwerke (z. B. *nebenan.de*) die Möglichkeit, dass sich kommunale Ämter dort einen eigenen kostenfreien Auftritt einrichten⁴. Auch andere appbasierte Formen der Stellplatzvermietung sind zukünftig denkbar. So existiert mit *Pavemint* eine Plattform, über die Parkplätze in Los Angeles ähnlich zur Autoleihe für unterschiedliche Zeitfenster angeboten werden können.

Der Bau von vorgezogenen Seitenräumen in Verbindung mit Radanlehnbügel und – wo erforderlich – Pollern tragen wirksam zur Eindämmung des Falschparkens in den Kreuzungsbereichen bei und haben positiven Einfluss auf die Fußgängerfreundlichkeit und Verkehrssicherheit (vgl. Maßnahme in Kap. 4.4).

4 Gottwald 2018

Als ordnungsrechtliche Maßnahmen sollten eine Harmonisierung der Höchstparkdauer verfolgt werden, um quartiersfremde parkende Kfz wirksam zu steuern. Im ersten Schritt sollte daher zumindest eine Höchstparkdauer von zwei Stunden werktags von 8–19 Uhr und samstags von 11–16 Uhr ausgewiesen werden unter Beibehaltung der heutigen Regelungen bezüglich Gebührenpflicht und Parkscheibenregelung. Mit dieser Parkdauer ist ein angemessener Aufenthalt zur Erledigung von Tätigkeiten im Gebiet gewährleistet. Die Halteverbotsregelungen variieren derzeit sehr stark; sowohl zwischen einzelnen Straßen als auch zwischen den gegenüberliegenden Fahrbahnseiten in einer Straße. Eine Harmonisierung der Halteverbotsregelungen trägt zu einer besseren Nachvollziehbarkeit der Regelungen bei, erleichtert die Einhaltung und reduziert damit (unwissentliche) Falschbelegungen. Gleichzeitig können durch die Vereinheitlichung der Regelungen teilweise Beschilderungen entfallen, was zu einer „Entrümpelung“ des öffentlichen Raums beiträgt.

4.4 Maßnahmenfeld Fußverkehr

Eine der Stärken des Quartiers ist die fußläufige Erreichbarkeit sowohl innerhalb des Quartiers, als auch in die Bielefelder Innenstadt. Dabei treten, wie in der Bestandsanalyse genannt, typische Probleme dicht bebauter Quartiere auf. Im Gegensatz zu Neubauquartieren sind Verbesserungen im Bestand mit hohen Eingriffen und Kosten verbunden. Dennoch gibt es Maßnahmen verschiedener Art, die insbesondere für schutzbedürftige Personengruppen den Alltag und die Erlebbarkeit des Bielefelder Westens verbessern.

Im Bielefelder Westen stehen an nahezu allen Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf Querungshilfen zur Verfügung. Punktuelle Lücken treten dabei an zwei Stellen im Quartier auf: an der Kreuzung Weststraße/Arndtstraße queren aktuell bereits zahlreiche zu Fuß Gehende ohne, dass es dort eine Querungshilfe gibt. Ähnlich stellt es sich entlang der Stapenhorststraße dar, wo es zwischen der Melanchthonstraße und Friedrichstraße kein Querungsangebot gibt. Eine heute häufig unregelmäßige Querung findet an der Ecke Siegfriedstraße/Schloßhofstraße statt. Für beide Positionen wird die **Prüfung der Einrichtung von Fußgängerüberwegen oder Mittelinseln (F1)** vorgeschlagen.

Die Mängel an bestehenden Querungshilfen sind vielschichtig in der Bestandsaufnahme beschrieben. Hier gilt es, die **Anpassung bestehender Fußgängerüberwege, Mittelinseln oder Treppen (F2)** vorzunehmen. Querungshilfen aller Art sollten barrierefrei gestaltet sein, was im Bielefelder Westen bislang nur punktuell auftritt. Bei Querungsstellen kommt es zu Zielkonflikten zwischen den Ansprüchen seh- und gehbehinderter Menschen. Während z.B. Personen im Rollstuhl eine möglichst fahrbahngleiche Absenkung benötigen, sind Sehbehinderte auf die gute ertast- bzw. Wahrnehmbarkeit der Bordsteinkante angewiesen. An Querungsstellen sollte daher – wenn immer möglich – eine getrennte Führung von Geh- und Sehbehinderten durch differenzierte Bordhöhen und ein auf die örtliche Situation angepasstes Leit-/ Orientierungssystem erfolgen. Ist dies nicht möglich, kann eine Kompromisslösung angewendet werden. Da Eingriffe im Straßenraum (und Gehwegbereich) wie eingangs erwähnt mit hohen Kosten verbunden sind, sind solche Querungen zu priorisieren, die sich im Umfeld der Schulen befinden. Generell sollte im Sinne eines programmatischen Ansatzes der sukzessive Umbau aller nicht barrierefreien Querungshilfen vorgesehen werden und

jährlich monetäre Mittel für Ausbau und Ertüchtigung mehrerer Querungshilfen bereitgestellt werden. Der einzige im Bielefelder Westen befindliche Fußgängerüberweg auf der Weststraße sollte entsprechend den Richtlinien für die Anlagen und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (vgl. FGSV 2001: Abb. 1a bzw. Tab. 1) überprüft und gegebenenfalls versetzt werden.

Die **Reduzierung des Gehwegparkens (Kfz) (F3)** geht einher mit einem perspektivischen Ansatz. Derzeit fungiert das legalisierte Gehwegparken (gemeint ist nicht das ordnungswidrige Abstellen von Fahrzeugen auf Gehwegen) als Kompromiss v.a. in *Engen* Straßen: Ein Teil des Gehwegs wird dem ruhenden Verkehr zugeschlagen. Dies sichert aktuell die Organisation des Ruhenden Verkehrs in den (vorwiegenden) Wohnstraßen, geht jedoch einher mit einer Verengung des Gehwegs, die so weit reicht, dass Wege für mobilitätseingeschränkte Personen in einigen Fällen nicht mehr nutzbar sind. Auf lange Sicht sollte also die (wenn auch nur punktuelle) Rückgewinnung des Gehwegs für zu Fuß Gehende angedacht werden, wenn das Quartier schrittweise autoärmer wird.

Die **bauliche Verbreiterung der Gehwege (F4)** stellt aufgrund der geringen Straßenquerschnitte sowie der gewachsenen Strukturen oft eine umfassendere Aufgabe dar. Eine bauliche Verbreiterung ohne Einschränkungen (beispielsweise für den ruhenden Kfz-Verkehr) ist häufig aufgrund der bestehenden Situationen nicht möglich. Priorität für die Verbreiterung sollten zunächst die Abschnitte haben, auf denen der Weg derzeit schmaler als 1,50 m ist. Dort besteht Handlungsbedarf, um eine Nutzung der Gehwege für den Fußverkehr zu ermöglichen. Das betrifft im Bielefelder Westen die Schloßhofstraße sowie Teile der Rolandstraße. In allen anderen Straßen sollte – sofern notwendig – bei Neu- oder Umbaumaßnahmen auf eine entsprechende Anpassung der Gehwegbreite geachtet werden.

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass der Oberflächenbelag auf den Gehwegen größtenteils - wenn auch älteren Baujahres – im guten Zustand ist, jedoch die Barrierefreiheit teilweise durch angehobene Gehwegplatten oder älteres Mosaikpflaster nicht vollends gegeben ist. Zudem herrschen entlang der wichtigen Fußverkehrsachsen an den Einmündungen und Kreuzungen hohe Kanten (≥ 3 cm) vor, die die Fortbewegung insbesondere von Gehbehinderten erschweren. Um den Komfort für die zu Fuß Gehenden zu schaffen und ebenfalls die Barrierefreiheit zu sichern, sollte daher die **Beseitigung von Gehwegschäden und das Absenken von Bordsteinkanten im Vordergrund stehen (F5)**. Hier könnte ein sukzessiver Umbau in Form eines programmatischen Ansatzes erfolgen, im Idealfall werden diese Umbauten aus Synergieeffekten mit anderen Maßnahmen wie z.B. Sanierungs-, Erneuerungs- oder Umgestaltungsmaßnahmen gekoppelt.

Auch der **Bau von vorgezogenen Seitenräumen (F6)** dient zur Verbesserung eines durchgängigen Wegenetzes. Vorgezogene Seitenräume erleichtern die Querungssituation bereits durch eine Verkürzung der Querungsdistanz und zusätzlich werden die Sichtverhältnisse verbessert. Besonders im Bereich der Schulen ist das von großer Bedeutung, da die Kinder oftmals zwischen den parkenden Kfz übersehen werden und auch selbst eine schlechte Sicht auf heranfahrende Kfz haben. Ein vorgezogener Seitenraum dient demnach der **Schulwegsicherung im Einzugsbereich (F7)** und ermöglicht ein sichereres Queren. In Kreuzungsbereich können vorgezogene Seitenräume zusätzlich mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden, um den Bereich vor parkenden Kfz zu schützen. Zudem gilt es auf die Kinder aufmerksam zu machen, was in Form von Verkehrsschildern und farbigen Mar-

kierungen möglich ist. Zusätzlich sollte die Verkehrserziehung in den Schulen im Vordergrund stehen und eine enge Kooperation zwischen den Eltern und der Schule zur Sensibilisierung bestehen. Die bereits eingesetzten und gut angenommenen Elternhaltestellen vor der Stapenhorstschule (Große-Kurfürsten-Straße), sollten ausgebaut werden. Um die Hol- und Bringverkehre zu entzerren, sollte jedoch geprüft werden, ob der Einsatz einer weiteren Elternhaltestelle in einer Entfernung von ca. 200 m möglich ist.

Abb. 60: Beispiel eines vorgezogenen Seitenraums in Schwerte



Quelle: Planersocietät

Abb. 61: Fahrradabstellanlagen im vorgezogenen Kreuzungsbereich in Frankfurt-Nordend



Quelle: Planersocietät

Um die Straßen rund um das Schulgelände für die Kinder sowie auch für die Anwohner sicherer und attraktiver zu machen, soll hier ein **Verkehrsberuhigter Bereich (F8)** eingerichtet werden. Zu Fuß Gehende dürfen die Straße dann in ihrer gesamten Breite nutzen und Kinderspiele sind überall erlaubt, während der Kfz-Verkehr Schrittgeschwindigkeit einhalten muss. Neben der Beschilderung sind Einbauten zur Verkehrsberuhigung (Blumenkübel, Pflanzbereiche) vorzusehen. Das Parken ist anschließend nur noch in gekennzeichneten Bereichen erlaubt und kann z. B. alternierend angelegt werden, um den Kfz-Verkehr auszubremsen. Das Ziel ist die Gestaltung von Straßenräumen mit hoher Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit für alle Menschen und insbesondere für Kinder der Schulen.

Lichtsignalanlagen, an denen zu Fuß Gehende mehr als 40 Sekunden warten müssen, führen dazu, dass sie – wenn möglich – bei Rot queren. Insbesondere in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen und auf Schulwegen ist ein kurzer Phasenumlauf zu empfehlen. Außerdem sollte an jeder signalisierten Kreuzung das Queren aus allen Seiten möglich sein. Im Bielefelder Westen befinden sich einige Lichtsignalanlagen im Bereich der Schulwege. Diese gilt es auf **Anpassung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (F9)** auf fußverkehrsfreundliche Zeiten (insb. Verlängerung der Grünphasen und Reduzierung der Wartezeiten) zu prüfen. Zudem gilt es auch an Lichtsignalanlagen die Barrierefreiheit zu gewährleisten, was neben der angepassten Räumzeit auch mit der Installation eines Blindenleitsystems sowie eines Auffindetons (auch nachts wahrnehmbar) einhergeht.

Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Ein langes Verweilen findet im Bielefelder Westen bisher vorrangig auf dem Siegfriedplatz oder im Stadtpark statt. Davon abgese-

hen ist die Anzahl öffentlicher Verweilmöglichkeiten sehr gering oder veraltet bzw. nicht gut gepflegt. Aus diesem Grund sollte der **Neubau von Sitzmöglichkeiten (F10)** im öffentlichen Raum einen höheren Stellenwert bekommen. Dabei ist auch darauf hinzuweisen, dass moderne Sitzgelegenheiten (z. T. auch Anlehngelegenheiten) in ihrer Gestaltung vielfältig sein können oder in und mit vorhandenen Elementen im öffentlichen Raum integriert werden können. Ziel ist es, Möglichkeiten für Pausen, zum Aufenthalt und das Verweilen, besonders auch für Senioren oder mobilitätseingeschränkte Personen zu schaffen.

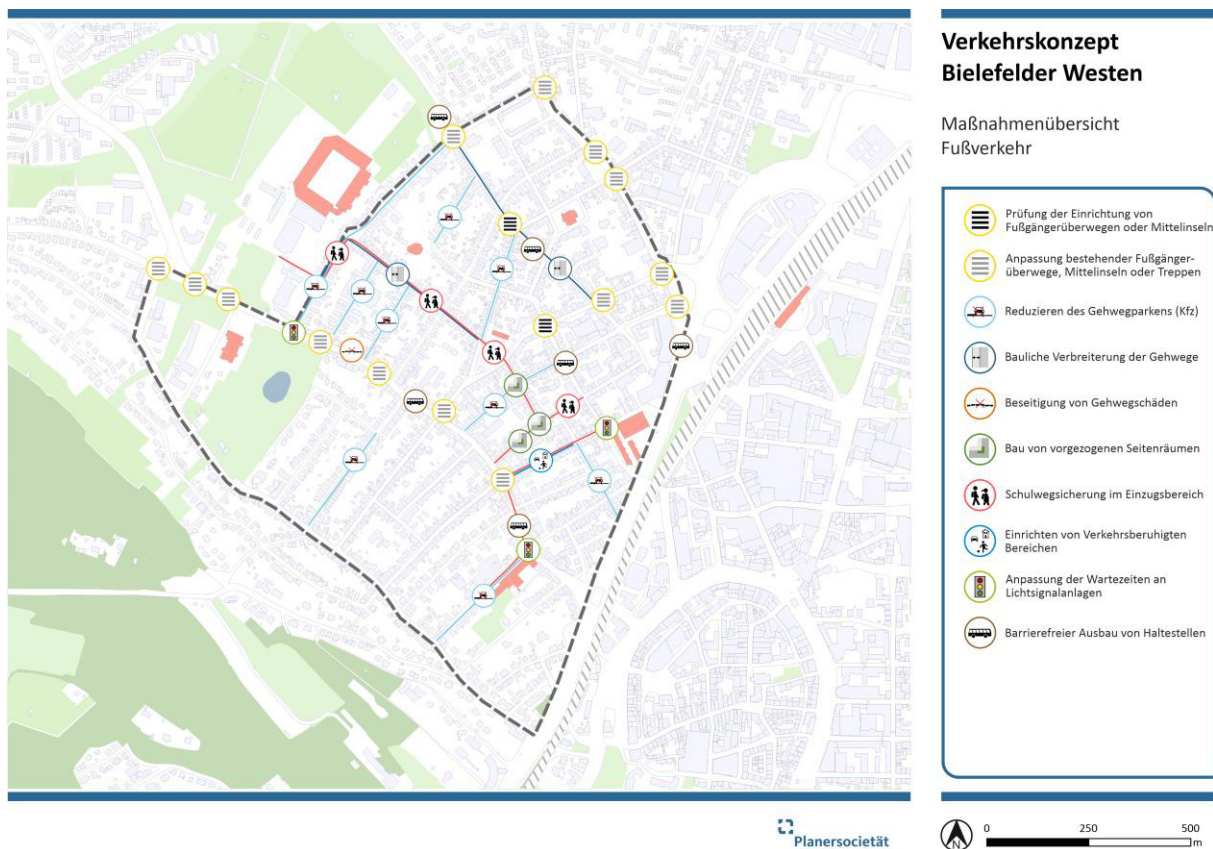
Tab. 9 Maßnahmenpakete Fußverkehr

Nr.	Maßnahme	Verortungen	Kosten	Priorität	Hinweise
F1	Prüfung der Einrichtung von Fußgängerüberwegen oder Mittelinseln	Weststraße/ Arndtstraße Siegfriedstraße/ Schloßhofstraße	€€€	sehr hoch	Die Entscheidung über Fußgängerüberwege oder Mittelinseln ist von der zukünftigen Bedeutung beider Straßen abhängig
F2	Anpassung bestehender Fußgängerüberwege, Mittelinseln und Treppen	flächendeckend im gesamten Quartier	programmatisch (jährliches Budget)	hoch	Zusätzlich sind eine ausreichende Beleuchtung sowie regelmäßige Grünpflege zu berücksichtigen, um gute Sichtverhältnisse zu gewährleisten
F3	Reduzierung des Gehwegparkens (Kfz)	Enge Straßen	programmatisch	hoch	Es ist zu prüfen, ob teilweise das Parken auf der Fahrbahn möglich ist und so die Stellplätze nicht komplett wegfallen; folglich ist die Markierung zu ändern
F4	Bauliche Verbreiterung der Gehwege	Schloßhofstraße Rolandstraße	€€€	mittel	
F5	Beseitigung von Gehwegschäden und Absenken von Bordsteinrändern	Flächendeckend im gesamten Quartier	programmatisch	sehr hoch	Auch die Versetzung/ Beseitigung oder Verbreiterung des Gehweges ist zu prüfen, wenn Wurzelwerk die Oberfläche beschädigt
F6	Bau von vorgezogenen Seitenräumen	Siechenmarschstraße (vor der Schule) Knoten Rolandstraße/ Friedrichstraße Knoten Rolandstraße/ Siechenmarschstraße	€€€	hoch	Der Straßenraum wird verengt, sodass Stellplätze für den Kfz-Verkehr wegfallen; im besten Fall ist auch das Halten in diesem Bereich nicht möglich, da sonst die Durchfahrt versperrt werden würde
F7	Schulwegsicherung im Einzugsbereich	Rolandstraße Umgebung der Schulen Elternhaltestelle Große-Kurfürsten-Straße	€€€	sehr hoch	Steht im engen Zusammenhang mit F6 und F8

Nr.	Maßnahme	Verortungen	Kosten	Priorität	Hinweise
		(Abschnitt Dorotheenstraße – Arndtstraße)			
F8	Einrichten Verkehrsberuhigter Bereiche	Große-Kurfürsten-Straße (Abschnitt Stapenhorststraße bis Dorotheenstraße)	€€€	hoch	Parken ist nur in gekennzeichneten Bereichen zulässig
F9	Anpassung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen	Knoten Stapenhorststraße/Melanchthonstraße Knoten Stapenhorststraße/Kiskerstraße Knoten Große-Kurfürsten-Straße/Arndtstraße	€€€	hoch	Barrierefreiheit an LSA zusätzlich durch abgesenkte Bordsteine, taktile Leitlinien sowie Auffindetöne gewährleisten
F10	Neubau von Sitzmöglichkeiten	Flächendeckend im gesamten Quartier	€€€	mittel	Sitzmöglichkeiten können vielseitig sein; es ist die Barrierefreiheit zu berücksichtigen

Quelle: Planersocietät

Abb. 47: Maßnahmenfeld Fußverkehr



Quelle: Planersocietät

4.5 Maßnahmenfeld Radverkehr

Mit den durch das Quartier verlaufenden Fahrradstraßen sowie des Vorhandenseins von Anlagen für den Radverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen, findet der Radverkehr bereits Berücksichtigung im Bielefelder Westen. Um den Anteil der Nutzung des Fahrrads zu erhöhen, können einige Maßnahmen getroffen werden, um das Fahrradfahren im Quartier attraktiver und sicherer zu gestalten.

Um den Radfahrenden eine schnelle Fortbewegungsmöglichkeit und ein sicheres Gefühl im Straßenverkehr zu schaffen, ist das **Schließen von Netzlücken im Quartier (R1)** ein wichtiger Bestandteil. Der Ausbau des Radwegenetzes umfasst die konsequente Führung des Radverkehrs, besonders an Hauptverkehrsstraßen, an denen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h vorliegt. Hier gilt es, eine mögliche sichere Führungsform für den Radverkehr zu entwickeln. Auf den vielen Wohnstraßen im Bereich der Tempo-30-Zone wird das Führen des Radverkehrs im Mischverkehr (also auf der Fahrbahn zusammen mit dem Kfz-Verkehr) weiterhin empfohlen.

Knotenpunkte stellen auch im Bielefelder Westen ein Risiko für Unfälle dar. Insbesondere schlechte Sichtverhältnisse, unzureichende Verdeutlichung von Vorrangsituationen oder das Radfahren entgegen der Fahrtrichtung sind hierfür verantwortlich. Dies ist sowohl an Knoten mit als auch ohne Lichtsignalanlage der Fall. Das Führen von Radfahrenden auf der Fahrbahn ist eine gute Möglichkeit, um mit Markierungen in Knotenpunkten die Regelungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen. Die **Umgestaltung von Knotenpunkten unter der besonderen Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs (R2)** soll die Sicherheit erhöhen und den Fuß- und Radverkehr mehr in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs bringen. Es gibt eine Vielzahl von Möglichkeiten, Knotenpunkte fahrradfreundlich umzugestalten. Maßnahmen reichen von Markierungsmaßnahmen, der Integration des Radverkehrs in die Signalumläufe an Kreuzungen mit eventueller Bevorrechtigung bis hin zu einem kompletten Umbau der Knotenpunkte. Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende sollten möglichst getrennt im Knotenpunkt geführt werden, um Konflikte zu vermeiden.

Für den Radverkehr ist es besonders wichtig, Abstellanlagen in direkter Lage zur Quelle und zum Ziel nutzen zu können. Diese müssen eine entsprechende Qualität in Bezug auf die Sicherheit aufweisen. Im Rahmen der Besichtigungen konnten einige Orte identifiziert werden, an denen wild abgestellte Fahrräder vermehrt vorzufinden sind. Daher ist es ebenfalls notwendig, in den Wohngebieten selbst mehr sichere Abstellanlagen zu schaffen und so gleichzeitig eine räumliche Ordnung zu gewährleisten. Insbesondere für die Verknüpfung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bahn und Fahrrad spielen die Abstellanlagen an den Stadtbahnhaltepunkten eine wichtige Rolle. Es lassen sich mehrere Orte ausfindig machen, an denen der **Neubau oder Ausbau von Fahrradabstellanlagen (R3)** sinnvoll ist. Unter anderem bietet die Alm/SchücoArena, besonders an Heimspieltagen, Potenzial für das Einrichten von Abstellanlagen. Auch auf dem Siegfriedplatz konnte Potenzial für weitere Abstellanlagen ermittelt werden. Die Bedeutung des Siegfriedplatzes kann mit der Installation von Leihrädern noch erhöht werden. Zusätzlich sollte die Möglichkeit überprüft werden, Anlehnbügel in Kreuzungsbereichen an vorgezogenen Seitenräumen zu installieren (vgl. Abb. , Kap. 4.4) Neben der Schaffung von Abstellanlagen für den Radverkehr, ist das Parken auf den Gehwegen nicht mehr möglich. Dies verbessert wiederum die Sichtachsen und das sichere Queren für den Fußverkehr. Insgesamt lässt sich feststellen, dass das Angebot von Fahrradabstellanlagen sowohl

an öffentlichen Einrichtungen, als auch an Haltestellen des ÖPNV sowie im Straßenraum vorhanden ist.

Zudem gilt es, die Sichtbarkeit des Radverkehrs durch eine entsprechende Markierung zu verdeutlichen. Diese dient sowohl als Orientierung für die Radfahrenden selbst, als auch dazu Aufmerksamkeit bei den anderen Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Zum Teil ist diese bereits auf den Fahrradstraßen und in Kreuzungsbereichen vorhanden, größtenteils aber abgenutzt. Zudem kann die Sichtbarkeit und die damit einhergehende Sicherheit des Radverkehrs durch eine auffälligere Gestaltung im Straßenraum erhöht werden. Abb. 48 zeigt ein Beispiel einer Fahrradstraße (eRad-schnellweg) in Göttingen. Zudem bedarf auch der Zweirichtungsradweg auf der Stapenhorststraße eine deutliche Markierung zur Trennung der zwei Fahrspuren. Eine Möglichkeit dafür zeigt das Beispiel aus Langenfeld in Abb. 49. Es gilt, die **Markierungen für den Radverkehr auszubessern (R4)** und so ein sicheres Fahrgefühl mit erhöhter Sichtbarkeit zu erzeugen.

Abb. 48: Markierung einer Fahrradstraße (eRad-schnellweg) in Göttingen



Quelle: Planersocietät

Abb. 49: Zweirichtungsradweg in Langenfeld



Quelle: Planersocietät

Um den Radfahrenden einen höheren Fahrkomfort zu bieten, ist eine ebene Oberfläche auf der Fahrbahn vonnöten. Im Quartier des Bielefelder Westens sind, wie bei der Bestandsaufnahme bereits beschrieben, teilweise Löcher oder Flicker im Asphalt vorhanden, die den Fahrkomfort vermindern. Daher wird in einigen Bereichen eine **Oberflächenverbesserung (R5)** von Asphalt- sowie Pflasterdecken als sinnvoll erachtet.

Die Stapenhorststraße ist heute schon mit einem Radfahrstreifen und teilweise auch mit einem baulichen Radweg ausgebaut. Der Radverkehr wird also bevorzugt auf diese Wegeverbindung geleitet. Um einen besseren Verkehrsfluss für die Radfahrenden und ein Sicheres Queren an Kreuzungen zu gewährleisten kann mit einer **Anpassung der LSA-Schaltung (R6)**, der Radverkehr dem Kfz-Verkehr vorgeschaltet werden. Dies ermöglicht das frühere Einfahren der Radfahrenden in die Kreuzung und sichert diesen frühzeitig in das Sichtfeld des MIV zu gelangen.

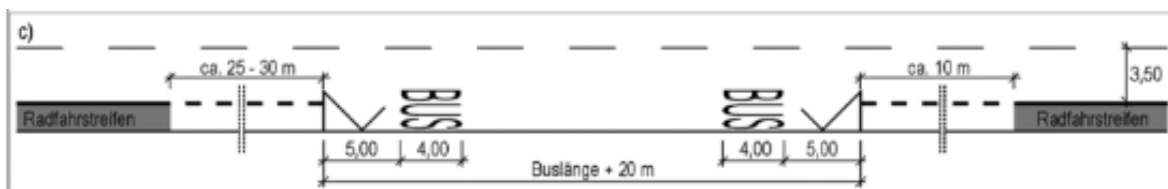
Der Bielefelder Westen ist mit einigen Einbahnstraßen ausgestattet. Zum größten Teil sind diese für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben. Lediglich die Wittekindstraße ist für alle Verkehrsteilnehmenden nur in eine Richtung zu befahren. Daher gilt es zu überprüfen, ob die **Einbahnstraße für den Radverkehr geöffnet werden kann (R7)** und so ein durchgängiges Wegenetz im gesamten

Gebiet geschaffen werden kann. Auch bei zukünftigen Maßnahmen, bei denen es zu Einbahnregelungen kommt, sollte die Möglichkeit der Befahrbarkeit der Straßen vom Radverkehr in beiden Richtungen überprüft werden.

Wie bereits aus der Bestandanalyse zu entnehmen ist, sind einige Radverkehrsanlagen im Quartier vorhanden. Aktuell ist der Radfahrstreifen auf der Stapenhorststraße sowie der Fahrradweg auf der Schloßhofstraße allerdings so schmal, dass es häufig zu Konflikten zwischen dem ruhenden sowie fahrenden Kfz-Verkehr und Radfahrenden und auch zwischen zu Fuß Gehenden und dem Radverkehr kommt. Um eine höhere Sicherheit zu gewährleisten und Konflikte zu vermeiden, sollte daher perspektivisch eine **Umgestaltung des Straßenquerschnittes (R8)** angestrebt werden. Dabei sollte eine Verbreiterung von Radverkehrsanlagen nach Regemaßen gemäß VwV StVO bevorzugt behandelt werden. Durch den Wegfall von Stellplätzen auf dem Gehweg auf der Stapenhorststraße, ist eine Anpassung der Geh- und Radwege möglich. Eine weitere Möglichkeit wäre anstelle eines Radfahrstreifens, einen breiteren Schutzstreifen anzulegen, der auch von dem Kfz-Verkehr überfahren werden darf, aber insgesamt mehr Fläche für Radfahrende bietet. Auf der Schloßhofstraße würde dagegen das Einführen einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h, eine gemeinsame Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ermöglichen. Der Fahrradweg würde dementsprechend wegfallen und den zu Fuß Gehenden mehr Fläche auf dem Gehweg bieten.

Der Schutzstreifen auf der Stapenhorststraße wird teilweise von den Bushaltestellen unterbrochen. Die teilweise farbliche Markierung des Gehweges und der abgesenkte Bordstein führen zu einer nicht eindeutigen Radverkehrsführung. Daher sollte eine klare **Führung des Radverkehrs an Bushaltestellen (R9)** angestrebt werden. Die Abb. 50 zeigt die Möglichkeit der Radverkehrsführung durch das klare Unterbrechen des Radfahrstreifens.

Abb. 50: Führung des Radverkehrs an Bushaltestellen



Quelle: FGSV (Rast 06).

Tab. 10: Maßnahmenpakete Radverkehr

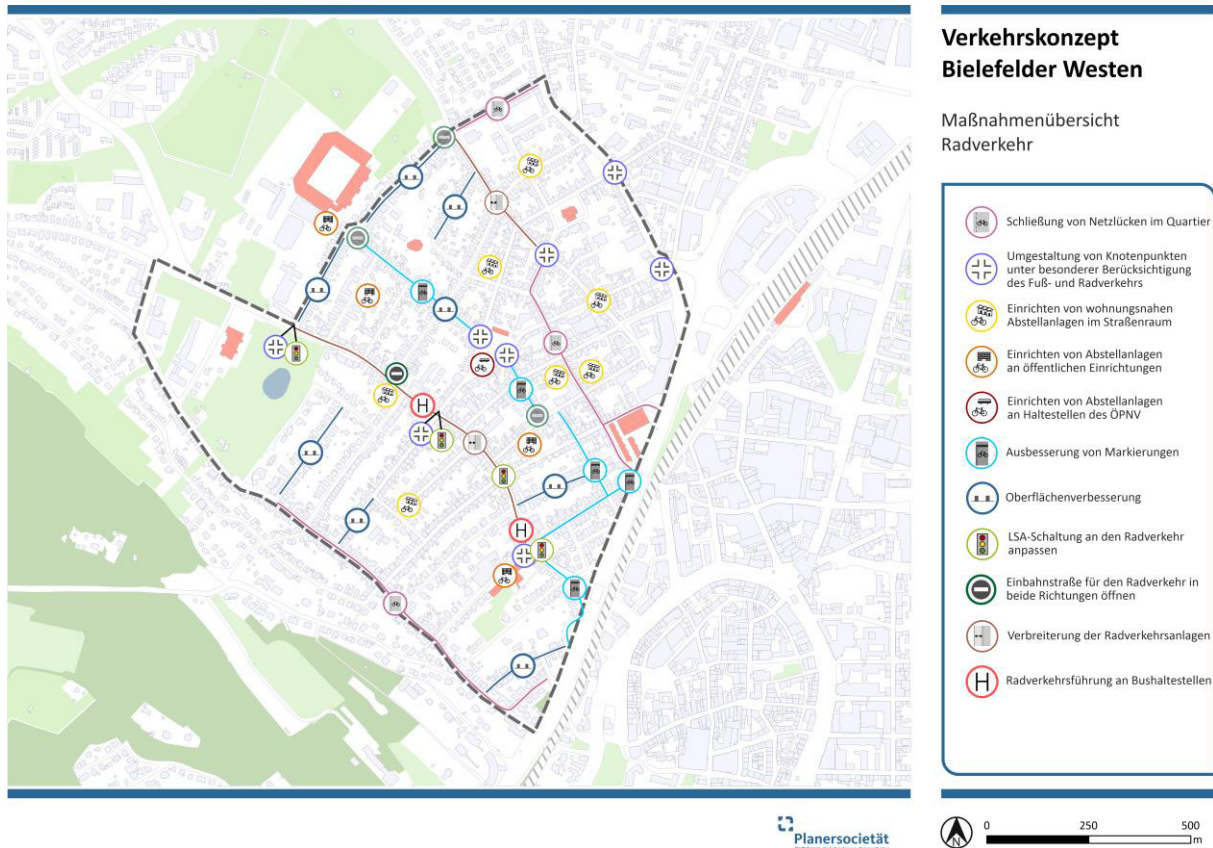
Nr.	Maßnahme	Verortungen	Kosten	Priorität	Hinweise
R1	Schließen von Netzlücken im Quartier	Arndtstraße Große-Kurfürstenstraße (Arndtstraße bis Mindener Straße) Melanchthonstraße (Jölllenbecker Straße bis Schloßhofstraße) Moltkestraße Turmstraße (Schloßhofstraße bis Arndtstraße)	€€€	hoch	Abhängig von der zukünftigen Bedeutung der Straßen (zu prüfen bei Geschwindigkeits-Reduktion auf 30 km/h im gesamten Quartier); Arndtstraße als Hauptroute durch das Quartier vorstellbar, wenn dort zukünftig eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h vorherrscht

Nr.	Maßnahme	Verortungen	Kosten	Priorität	Hinweise
		Wertherstraße (Lina-Oetker-Straße bis Moltkestraße)			
R2	Umgestaltung von Knotenpunkten unter der besonderen Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs	LSA Stapenhorststraße/ Melanchthonstraße LSA Stapenhorststraße/ Weststraße LSA Stapenhorststraße/ Kiskerstraße Markierung Jöllenbecker Straße/Siegfriedstraße Markierung Jöllenbecker Straße/Weststraße Knoten Siegfriedplatz/ Siegfriedstraße/Weststraße Knoten Turmstraße/ Schloßhofstraße	€€€ programmatisch	sehr hoch	Die Optimierung von Knotenpunkten ist eine Daueraufgabe.
R3	Neubau von Fahrradabstellanlagen	Bosseschule Ellerstraße (Kreuzung Fehrbelliner Straße) Franziskus Hospital Knoten Gutenbergstraße/Wittekindstraße Knoten Weststraße/ Schloßhofstraße/ Teichstraße Alm/SchücoArena Siegfriedplatz Stapenhorstschule (Siechenmarschstraße) Stapenhorststraße (Höhe Haus-Nr. 81) flächendeckend im gesamten Quartier	€€€	hoch	Bereits gut ausgelastete Fahrradabstellanlagen gilt es zu erweitern (Siegfriedplatz, Franziskushospital); es ist zu prüfen, wo sich im Gebiet weitere vereinzelt Fahrradabstellanlagen installieren lassen um ggf. auch dort ein Gehwegparken zu verhindern
R4	Ausbesserung der vorhandenen Markierungen	Fahrradstraßen: Rolandstraße, Dorotheenstraße, Goldbach Zweirichtungsradweg Stapenhorststraße Knotenpunkte gemäß R2	€€€	hoch	In Bezug auf den Zweirichtungsradweg sollte entsprechend den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (vgl. FGSV 2002: 31 bzw. Abb. 32) das Umlaufgitter auf der Stapenhorststraße überprüft und gegebenenfalls ersetzt werden
R5	Oberflächenverbesserung	Bismarckstraße (abschnittsweise)	€€€	mittel	

Nr.	Maßnahme	Verortungen	Kosten	Priorität	Hinweise
		Crüwellstraße Lina-Oetker-Straße Meindersstraße (abschnittsweise) Melanchthonstraße (abschnittsweise) Knoten Rolandstraße/ Wittekindstraße Weststraße (abschnittsweise)	programma- tisch		
R6	Anpassung der LSA-Schaltung an den Radverkehr	Stapenhorststraße	€€€	mittel	
R7	Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr	Wittekindstraße (Rolandstraße) (Melanchthonstraße)	€€€	mittel	Werden die Rolandstraße sowie die Melanchthonstraße gemäß der Variantenanschläge zu Einbahnstraßen ausgebaut, sind diese für den Radverkehr weiterhin in beiden Richtungen zu befahren.
R8	Umgestaltung des Straßenquerschnitts	Stapenhorststraße Schloßhofstraße	€€€	hoch	Bevorzugt ist zu überprüfen, inwiefern die Möglichkeit besteht, Radverkehrsanlagen zu verbreitern.
R9	Führung des Radverkehrs an Bushaltestellen	Stapenhorststraße; Haltestellen: Weststraße, Franziskus Hospital	€€€	hoch	

Quelle: Planersocietät

Abb. 51: Maßnahmenpakete Radverkehr



Quelle: Planersocietät

4.6 Maßnahmen Öffentlicher Personennahverkehr und Sharing-Angebote

Laut Gesetzgeber ist im ÖPNV bis 2022 eine "vollständige Barrierefreiheit zu erreichen" (§8 Abs.3 PBefG). Der **barrierefreie Ausbau von Haltestellen (Ö1)** ist eines der wichtigsten Themen, wenn es um die Schaffung einer "barrierefreien Mobilität im ÖPNV" geht. Die weitere Ausstattung und Nachrüstung der Haltestellen ist ein wichtiger Aspekt, um die Attraktivität des ÖPNV für alle Personengruppen zu erhöhen. Hierzu zählen insbesondere ein Witterungsschutz sowie Sitzmöglichkeiten. Zudem gilt es, an beengten Haltestellen den Konflikt zwischen auf den Bus wartenden Menschen und zu Fuß Gehenden zu lösen, indem man den Haltestellenbereich verlegt oder ausbaut.

Nr.	Maßnahme	Verortungen	Kosten	Priorität	Hinweise
Ö1	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Flächendeckend im gesamten Quartier	€€€	hoch	Haltestellen, die lediglich durch ein Haltestellenschild (inkl. Fahrplaninformation) auf dem Gehweg zu erkennen sind, sollten vermieden werden (Konflikt mit Durchgangsverkehr)

Darüber hinaus gibt es zahlreiche Maßnahmen, die nicht lokal im Bielefelder Westen verortbar sind, sondern eher aus der gesamtstädtischen Betrachtung stammen. So sind Stadtbahnausbau und konsequente Bevorrechtigungen des Busverkehrs aktuell in Bielefeld angeschobene Maßnahmen, die somit auch im Bielefelder Westen von Relevanz sind. Darüber hinaus wurde zuletzt (2021) ein Fahrradverleihsystem implementiert. wird aktuell der Aufbau eines Fahrradverleihsystems angestrebt und auch das Carsharing-Angebot ist in den vergangenen zwei Jahren gewachsen. Der zentrale Siegfriedplatz bietet bereits jetzt einen Ort, an dem diese Angebote miteinander verzahnt werden können.

4.7 Weitere Maßnahmenfelder

Die Bedeutung und Möglichkeiten der Nahmobilität werden häufig unterschätzt. Im Quartier und auf kurzen Wegen ist insbesondere der Fußverkehr ein effizientes Fortbewegungsmittel. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und durchgängige Barrierefreiheit machen Straßen für zu Fuß Gehende sicherer und damit attraktiver. Grundsätzlich profitieren von einer Förderung des Fußverkehrs alle Menschen in einem Quartier. Dafür ist es ratsam, das Zufußgehen im Alltag zu bewerben. Die infrastrukturellen Maßnahmen für den Radverkehr hingegen sind meist in einem gesamtstädtischen Kontext zu betrachten, Fußverkehr findet jedoch lokal im Bielefelder Westen statt. Durch den Radverkehr kann das Quartier jedoch an die umliegenden Stadtteile und die Bielefelder Innenstadt sowie die Universität angebunden werden. Für die Förderung des Radverkehrs sind daher neben den infrastrukturellen Maßnahmen auch begleitende Maßnahmen im Quartier wichtig.

Um den Fuß- und Radverkehr im Bielefelder Westen zukünftig sicherer, komfortabler und attraktiver zu gestalten, werden die vorgeschlagenen baulichen Verbesserungen deshalb durch nicht-investive Maßnahmen (z. B. Öffentlichkeitsarbeit) ergänzt. Eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit kann neben dem stetigen Ausbau und der Verbesserung der Infrastruktur dazu beitragen, ein rad- und fußverkehrsfreundliches Klima im Quartier zu etablieren und Verkehre vom MIV auf Fuß und Rad zu verlagern. Als Zielgruppen sollen vor allem Personen angesprochen werden, die beides bisher wenig oder gar nicht im Alltagsverkehr nutzen. Hierzu ist es wichtig, verschiedene Akteure als Multiplikatoren zu gewinnen und darüber die Zielgruppen mit speziellen Kampagnen anzusprechen. Dabei sollte der persönliche Nutzen (das Plus für die eigene Gesundheit, ökonomische Vorteile usw.) ebenso aufgezeigt werden wie Klimaschutzaspekte.

Möglichst viele Projekte und Maßnahmen sollten durch die Medien (Presse, Lokalradio) sowie online (z.B. über die Homepage der Stadt oder Vereine wie „Rund um den Siggie e.V.“) begleitet und entsprechend auf vielfältige Weise präsent gemacht werden, um positive Effekte an die Öffentlichkeit zu kommunizieren.

Als übergeordnete – dennoch *weiche* Maßnahme – fungiert hier die Etablierung einer eigenen Stadtteilmarke, wie z. B. im Kaiserstraßenviertel (Dortmund), in der Pfeilstraße (Köln) oder in der Neubaugasse (Wien) initiiert wurde. An den definierten Eingangstoren können auffällige Hinweise angebracht werden, dass hier ein Eingang in das Quartier erfolgt, was einerseits identitätsstiftend ist, andererseits auch bewusstseinsbildend speziell an den Eingängen Kfz-Fahrer darauf aufmerksam macht, dass ab diesem Punkt ein lebendiges Quartier befahren wird.

Der Bielefelder Westen ist als Name bereits fest in Bielefeld verankert, ohne eine genaue statistische Definition zu haben, sodass der erste Schritt zur Etablierung einer Stadtteilmarke bereits geschehen ist, insbesondere durch die lokalen Vereine und Initiativen. Nachfolgend werden mögliche Maßnahmen auf Quartiersebene sowie auf Ebene der Gesamtstadt aufgezeigt.

Maßnahmen im Quartier

Quartiersfest mit dem Schwerpunkt „Mobilität im Bielefelder Westen“	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausprobieren von unterschiedlichen Mobilitätsformen (z.B. Lastenrad, Pedelec) ▪ Informationen über geplante Maßnahmen ▪ Austausch Verwaltung / Bürgerinnen und Bürger im Bielefelder Westen
Fahrtraining	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Training mit Pedelecs ▪ Training mit Fahrradanhänger ▪ Training mit Lastenrädern
Lastenradverleih im Quartier	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verleih von Lastenrädern und / oder Fahrradanhängern ▪ z.B. durch Vereine/Bürgerwache
Fahrradbörse	<ul style="list-style-type: none"> ▪ z.B. für einkommensschwache Familien ▪ insbesondere für Kinderfahrräder (häufiger Wechsel der Größe)
Repair-Café	<ul style="list-style-type: none"> ▪ regelmäßige Hilfe bei der Reparatur von Fahrrädern ▪ Organisation und zur Verfügung stellen von Werkzeug und Material
Schulisches Mobilitätsmanagement an den Schulen (insb. Grundschulen)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schulwegpläne ▪ Teilnahme „Verkehrszähmer“ ▪ Verkehrssicherheitstage ▪ Schulwegmarkierungen ▪ Elterninformationen
Mobilitätsmanagement für bestehende KiTas / neue KiTas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elterninformationen ▪ Organisation der Hol- und Bringverkehre
Sensibilisierung von Politik und Verwaltung für das Thema Nahmobilität	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gemeinsame Begehungen ▪ Workshops ▪ Leitfaden Barrierefreiheit
„Nahmobilität“ bei zukünftigen Quartierskonferenzen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informationen über geplante Maßnahmen ▪ Austausch Verwaltung / Bürgerinnen und Bürger des Quartiers ▪ Ausprobieren

Maßnahmen auf gesamtstädtischer Ebene

Radverkehrskonzept	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtstädtisches Konzept für den Radverkehr
--------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Radverkehrsnetz und Maßnahmen
Stellplatzsatzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implementierung von Maßnahmen für den Radverkehr in der Satzung ▪ Anzahl und Ausstattung von Abstellanlagen ▪ Möglichkeit zur Förderung des Radverkehrs durch Ausgleichmaßnahmen
Werbekampagne zum Rad- und Fußverkehr in Bielefeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kampagnen für Verkehrssicherheit ▪ Weiterführung Stadtradeln ▪ Ansprache von Zielgruppen (Arbeitnehmende/-gebende, Schüler, Kunden)
Winterdienst und Pflege von Fuß- und Radwegen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtstädtisches Konzept für Pflege und Winterdienst der Fuß und Radwege ▪ Prioritätenliste der Wege
Wegepaten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mängelmeldungen ▪ Beobachtung der Wege durch Nutzer
Gestaltung (übergeordnet)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entrümpelung des öffentlichen Raums (Fernhalten von Mülltonnen von Gehwegen, Reduzierung der Beschilderungen auf ein notwendiges Maß ▪ Verbesserte Baustellenführung

5 Fazit

Für den Bielefelder Westen liegt ein Konzept vor, um den Verkehr im Quartier verträglicher zu gestalten und dabei die Nahmobilität zu stärken. Durch die Steigerung der Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs können insbesondere kurze Autofahrten eingespart werden. Die Aufenthalts- und Lebensqualität im Quartier wird durch eine konsequente Förderung der Nahmobilität erhöht und der Bielefelder Westen gewinnt weiter an Attraktivität für die Bewohner. Vor diesem Hintergrund wurden zentrale Handlungsfelder und Maßnahmen zur Förderung der Aufenthaltsqualität, des Fußverkehrs sowie des Radverkehrs – in Zusammenarbeit mit der Verwaltung sowie durch Unterstützung der Bürgerinnen und Bürger und Politikerinnen und Politiker im Rahmen der Spaziergänge im Quartier – erarbeitet. Die gemeinsam entwickelten Lösungen zielen nicht darauf ab, den motorisierten Verkehr zu verbannen, sondern unter anderem durch alternative Führungen den Verkehr verträglicher zu gestalten. Ein wesentlicher Baustein ist dafür die Vermeidung quartiersfremder Verkehre.

Zukünftig wird es weiter darum gehen, den Fuß- und Radverkehr weiter als System zu fördern und in seiner Gesamtheit zu betrachten. Die Stadt Bielefeld ist aktuell in vielen Bereichen bestrebt, den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV zu fördern. Die diversen Planungen und Planwerke stehen im Einklang mit diesem Konzept und es wurde darauf geachtet, dass sich die entwickelten Vorschläge in die Mobilitätsstrategie sowie das Radverkehrskonzept integrieren lassen.

Neben der alternativen Verkehrsführung steht der Siegfriedplatz im besonderen Fokus dieses Konzeptes. Durch die unterirdische StadtBahn-Haltestelle, die geografische Lage in der Quartiersmitte der Funktion als Marktplatz und Treffpunkt und nicht zuletzt durch die Ergänzung von Sharing-Angeboten entwickelt sich der Platz derzeit weiter zu einem zentralen Mobilitätspunkt. Durch die Verkehrsberuhigung wird die Verteilfunktion für den Fuß- und Radverkehr stärker qualifiziert, ohne den fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr zu verdrängen.

Für einige der vorgeschlagenen Maßnahmen wird ein viel Engagement erforderlich sein. Die im Verkehrskonzept enthaltenen, teils innovativen Ansätze und Ideen sind nicht nur als reine Lösung von (zumeist verkehrlichen) Problemen zu verstehen; sie prägen vielmehr den Bedarf an attraktiven Lebens- und Bewegungsräumen im Bielefelder Westen.

Quellenverzeichnis

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2009): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06. Ausgabe 2006, Köln.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2009): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen – R-FGÜ 01. Ausgabe 2001, Köln.

Gottwald, Anne (2018): Bürgerkommunikation. Nachbarschaftsplattform nebenan.de öffnet sich für gemeinnützige Organisationen und Kommunen. Online unter: <https://www.egovernment-computing.de/nachbarschaftsplattform-nebenande-oeffnet-sich-fuer-gemeinnuetzige-organisationen-und-kommunen-a-732891/> (letzter Abruf am: 10.11.2019).

Stadt Bielefeld (2018) (Hrsg.): Mobilitätsstrategie Bielefeld, Rupprecht Consult. Bielefeld/Köln, 2018.