



SHP Ingenieure



Bielefeld

Verkehrskonzept 5. Kanton
Abschlussbericht

Bielefeld
Verkehrskonzept 5. Kanton

– Bericht zum Projekt Nr. 21057 –

Auftraggeber:

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
Abt. Mobilitätsplanung
August-Bebel-Str. 92
33602 Bielefeld

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:

Sebastian Groß M.Sc.

Hannover, Januar 2023

Inhalt

Seite

1	Problemstellung und Zielsetzung	1
2	Beteiligungen	3
3	Bestandsanalyse	6
3.1	Nutzungen	6
3.2	Nahmobilität	7
3.3	ÖPNV	9
3.4	Kfz-Verkehr (fließend)	11
3.4.1	Verkehrsstärken	11
3.4.2	Geschwindigkeiten	13
3.4.3	Durchgangsverkehre	14
3.5	Kfz-Verkehr (ruhend)	17
3.5.1	Parkraumangebot	17
3.5.2	Parkraumauslastung	19
3.6	Unfallanalyse	29
3.7	Defizite und Mängel	34
3.8	Qualitäten	39
4	Zielbild	41
5	Maßnahmenkonzept	43
5.1	Fußverkehr	43
5.2	Radverkehr	51
5.3	ÖPNV & Multimodalität	57
5.4	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	61
5.4.1	Basismaßnahmen	61
5.4.2	Maßnahmen zur erweiterten Verkehrsberuhigung	66
5.4.3	Bewertung Option Bewohnerparken	67
5.5	Weiterführende Hinweise	69
5.5.1	Berücksichtigung Straßenbaumkonzept	69
5.5.2	Öffentlichkeitsarbeit	70

1 Problemstellung und Zielsetzung

Die Stadt Bielefeld ist ein lebendiges Kultur- und Wirtschaftszentrum mit rund 340.000 Einwohnern. Im Nordosten des Bezirks Mitte liegt das Quartier „5. Kanton“ mit gut 10.000 Einwohnern. Er wird begrenzt durch die Eckendorfer Straße im Norden, die Ziegelstraße im Osten, die Heeper Straße im Süden sowie die Straße Am Stadtholz bzw. die Bahntrasse im Westen. Das Quartier ist von Wohnnutzung geprägt, wobei verschiedene Strukturen vorkommen, neben wenigen Einfamilienhäusern gibt es vor allem Mehrfamilienhäuser und Blockbebauung. Im Norden und Westen sowie Am Stadtholz dominieren bereichsweise gewerbliche Strukturen. Im Untersuchungsgebiet befinden sich eine Grundschule und vier Kindertagesstätten.

Das Quartier hat mit den typischen innenstadtnah anzutreffenden Problemen zu tun. Dazu gehören den Durchgangsverkehr fördernde Schleich- und Umfahrvorgänge, was bei den BürgerInnen den Wunsch nach Geschwindigkeitsbeschränkungen und Lkw-Fahrverboten aufkommen lässt. Zudem wird ein überhöhter Parkdruck wahrgenommen, Bewohnerparkregelungen gibt es bisher nicht. Da nur der Norden des Quartiers über eine Stadtbahnbindung verfügt, liegt die Hauptlast im Nahverkehr auf einigen Buslinien. Ziel des Verkehrskonzepts ist die Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbunds, um die beschriebenen, negativen Auswirkungen zu reduzieren, Spiel- und Schulwege sollen sicherer werden. Ansatzpunkte sind neben der Attraktivitätssteigerung für die Nahmobilität auch Anpassungen im MIV und im ruhenden Verkehr. Beispiele aus anderen Kommunen zeigen, dass mit angepassten Wegführungen im Netz auch temporäre Beschränkungen oder Durchfahrtsbeschränkungen verbunden sein können. Dabei soll die gute Erreichbarkeit aus der Sicht der QuartiersbewohnerInnen erhalten bleiben.

Folgendes methodische Vorgehen ist Grundlage der Bearbeitung:

- In Schritt 1 erfolgt eine Bestandsanalyse, um die aktuelle Situation mit dem vorhandenen Leidensdruck aber auch die vorhandenen Vorzüge des Quartiers zu dokumentieren. Ergänzend erfolgt hier eine Analyse der verschiedenen sektoralen Bereiche und eine Einordnung von möglichen quartiersspezifischen Handlungsbedarfen. Die Bestandsanalyse schließt mit der Diskussion möglicher Optionen und einem zusammenfassenden Zielbild ab.
- In Schritt 2 werden die sich ergebenden Perspektiven für den fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehr herausgearbeitet. In einem iterativen Ansatz mit Schritt 3 werden Wirkungen und Rückkopplungen durchgeführt, ausgerichtet an der vereinbarten Zielstrategie.
- In Schritt 3 werden die sich ergebenden Perspektiven für die Förderung der Nahmobilität herausgearbeitet. In einem iterativen Ansatz mit Schritt 2 werden Wirkungen und Rückkopplungen durchgeführt, wiederum ausgerichtet an der vereinbarten Zielstrategie.

Das gesamte Verfahren wurde durch eine Bürgerbeteiligung begleitet. Dabei wurden Planungs- bzw. Quartiersspaziergänge durchgeführt, die den einzelnen Arbeitsschritten zugeordnet wurden. Die BürgerInnen sollten in den einzelnen Planungsphasen mitgenommen und eingeladen werden, ihre Meinungen und Erkenntnisse miteinzubringen. Ziel war, dass bereits mit der Fertigstellung des Gutachtens eine erste Phase der Konsensfindung abgeschlossen ist. In Verknüpfung mit den einzelnen Beteiligungsschritten wurde eine begleitende politische Projektgruppe gegründet, worin Vertreter der unterschiedlichen Fraktionen aus der Lokalpolitik anwesend waren.

2 Beteiligungen

Das Projekt hat sich durch eine breite Beteiligung der BürgerInnen im Quartier „5. Kanton“ ausgezeichnet. Ziel ist es gewesen, dass Hinweise zu Mängeln im Quartier, Aspekte des Zielkonzeptes sowie konkrete Vorschläge miteingebracht werden konnten. Bereits in der Projektstartphase wurde ein Austausch mit der Bürgerinitiative „Gemeinsam Leben im 5. Kanton“ initiiert, die sich bei den beiden Beteiligungsveranstaltungen entsprechend eingebracht hat.

Bereits im Vorfeld der Konzepterstellung wurde im Rahmen von "Planen für die Zukunft" eine Befragung der Kinder im Quartier nach der aktuellen Verkehrssituation und den Wünschen durchgeführt¹. Diese Ergebnisse wurden hinsichtlich ihrer zentralen Aussagen im Rahmen der Bestandsanalyse und der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

Folgende Quartiersrundgänge (vgl. Abb. 1) wurden durchgeführt:

- 1. Quartiersrundgang am 06.11.21
thematische Schwerpunkte: Bestands- und Mängelanalyse, Inhalte Zielbild
- 2. Quartiersrundgang am 07.05.22
thematische Schwerpunkte: Vorstellung Maßnahmenkonzept, Austausch und Diskurs zur Verbesserung von Mobilitätsangeboten und Erhöhung der Verkehrssicherheit

¹ Stadtkinder GmbH 2021: Kinder- und Jugendbeteiligung im Vorlauf zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes für den 5. Kanton



Verkehrskonzept für den 5. Kanton - Quartiersrundgang am 06.11.21

Aktuell erarbeitet das Amt für Verkehr in Zusammenarbeit mit dem beauftragten Planungsbüro SHP Ingenieure ein Verkehrskonzept für den 5. Kanton. Um mit den Bewohnerinnen und Bewohnern des Quartiers vor Ort ins Gespräch zu kommen, lädt die Stadt Bielefeld alle Interessierten zu einem Quartiersrundgang am 06.11.21 ein. Treffpunkt ist um 14.15 Uhr der Spielplatz Bleichstraße/ Auf dem Tönsplatz. Die Teilnehmerzahl ist auf 30 Personen begrenzt.
Anschließend lädt die AWO im Aktivitätszentrum Meinolfstraße zu Kaffee und Tee ein.
Anmeldungen zum Rundgang per E-Mail an:
Annika Nagai – Amt für Verkehr, E-Mail: annika.nagai@bielefeld.de, Telefon: 0521 51 6826



Kreisverband Bielefeld e.V.

Verkehrskonzept für den 5. Kanton - Quartiersrundgang am 7. Mai

Aktuell erarbeitet das Amt für Verkehr in Zusammenarbeit mit dem beauftragten Planungsbüro SHP Ingenieure ein Verkehrskonzept für den 5. Kanton. Aufbauend auf der Bestandsanalyse sollen nun Maßnahmen für die Verbesserung der Verkehrssituation entwickelt werden. Bei einem Quartiersspaziergang am 7. Mai möchten wir Ihnen erste Maßnahmvorschläge vorstellen und mit Ihnen diskutieren!

Nach dem Rundgang lädt die AWO zu Kaffee und Tee im Aktivitätszentrum Meinolfstraße ein.



Treffpunkt ist um 10.00 Uhr der Spielplatz Bleichstraße / Auf dem Tönsplatz

Die Teilnehmerzahl ist auf 30 Personen begrenzt.

Um Anmeldung wird gebeten:

Amt für Verkehr, Annika Nagai, E-Mail: verkehrskonzepte@bielefeld.de, Tel.: 0521 / 51-6826.



Kreisverband Bielefeld e.V.



Kreisverband Bielefeld e.V.

Abb. 1 Einladungsplakate für die Quartiersrundgänge

An den Quartiersrundgängen nahmen jeweils 15-25 Personen aus dem Quartier teil. Nach jeweils ausgiebigen Rundgängen durch das Quartier (Beispielroute 2. Quartiersrundgang, vgl. Abb. 2) und dem direkten Austausch zwischen Gutachter, AnwohnerInnen und der Auftraggeberin, mündeten die Rundgänge im AWO-Aktivitätszentrum. Hier gab es für die Beteiligten noch die Gelegenheit, die gewonnenen Erkenntnisse zu diskutieren und wesentliche Anmerkungen und Hinweise mit Hilfe von Karten zu dokumentieren.

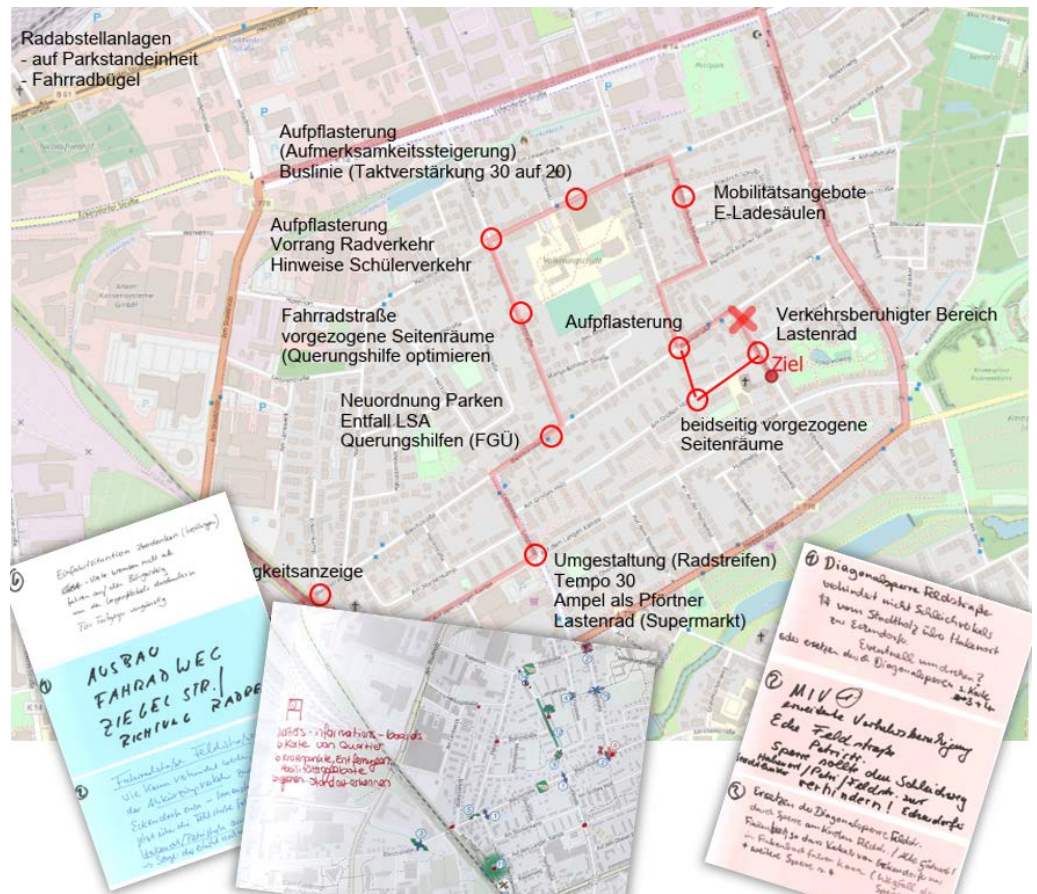


Abb. 2 Route des 2. Quartiersrundgangs

Bei einem dritten Beteiligungstermin für BürgerInnen wurde am 13.09.22 eine finale Veranstaltung durchgeführt, wo die Entwürfe der einzelnen Maßnahmenkonzepte vorgestellt und noch einmal weitere Anregungen und Hinweise entgegengenommen wurden.

Innerhalb der gegründeten Projektgruppe „Verkehrskonzept 5. Kanton“ (mit politischen Vertretern der Bezirksvertretung Mitte) wurden im Nachgang der Beteiligungsformate die Inhalte noch einmal vorgestellt, gemeinsam diskutiert und ergänzt. Insgesamt wurden drei Projektgruppensitzungen durchgeführt:

- 02.03.2022
- 11.05.2022
- 22.06.2022

Die im Rahmen der verschiedenen Beteiligungsformate gesammelten Hinweise, Erkenntnisse und Informationen wurden vom Gutachter festgehalten, dokumentiert und in den jeweiligen Arbeitsphasen mitberücksichtigt.

3 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse verfolgt das Ziel, den Ist-Zustand der verkehrlichen Belange darzustellen. Aufgedeckte Mängel, Defizite und Problemlagen werden dargestellt und bilden im Weiteren die Grundlage zur Entwicklung von Maßnahmen. In der Bestandsanalyse sind auch die Erkenntnisse aus den beiden durchgeführten Beteiligungsformaten (1. und 2. Quartiersrundgang) eingeflossen.

3.1 Nutzungen

Das Quartier „5. Kanton“ ist primär durch Wohnnutzungen geprägt. Teils durch Einfamilienhäuser, teils durch Mehrfamilienhäuser. Die Struktur der BewohnerInnen ist insgesamt als heterogen zu beschreiben. Im Norden des Quartiers, entlang der Eckendorfer Straße und im Westen entlang der Straße Am Stadtholz sind gewerbliche Nutzungen verortet. Im letzteren Bereich wurde durch die Entwicklung des „Lenkwerks“ eine moderne Gewerbeeinheit (z.B. mit Co-Working-Bereichen) errichtet und ist somit auch das Zielgebiet vieler ArbeitnehmerInnen.

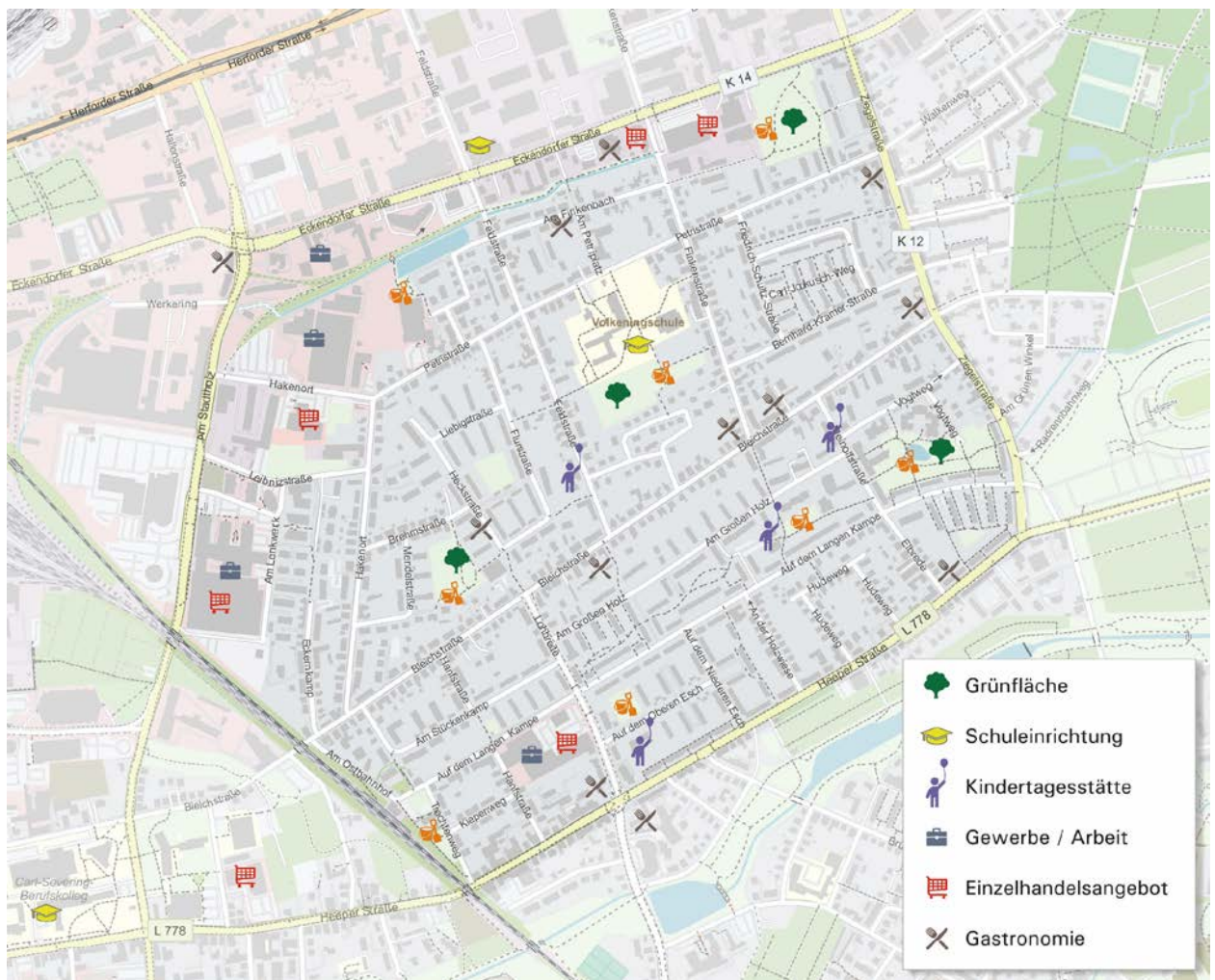


Abb. 3 Vorhandene Nutzungen im Quartier

In zentraler Lage des Quartiers befindet sich die Volkeningschule (vgl. Abb. 3), sowie angrenzend im Norden an der Eckendorfer Straße die Helingskampschule. In Summe sind insgesamt 4 Betreuungseinrichtungen (KiTas) – insbesondere im südlichen Quartiersteil – verortet. Dies führt dazu, dass hier viele junge und unerfahrene VerkehrsteilnehmerInnen (bzw. SchülerInnen) unterwegs sind. Darüber hinaus sind dezentral im Quartier viele Spielplätze und Grünflächen zum Aufenthalt verortet. Nahversorgungsmöglichkeiten sind insbesondere in den gewerblichen Bereichen zu finden, Ecke Lohbreite / Auf dem Langen Kampe ist ein für das Quartier wichtiger Supermarkt verortet. Vereinzelt sind gastronomische Angebote vorhanden.

3.2 Nahmobilität

Das Quartier zeichnet sich bereits heute durch eine hohe Durchlässigkeit insbesondere für die Verkehrsträger der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) aus (vgl. Abb. 4).

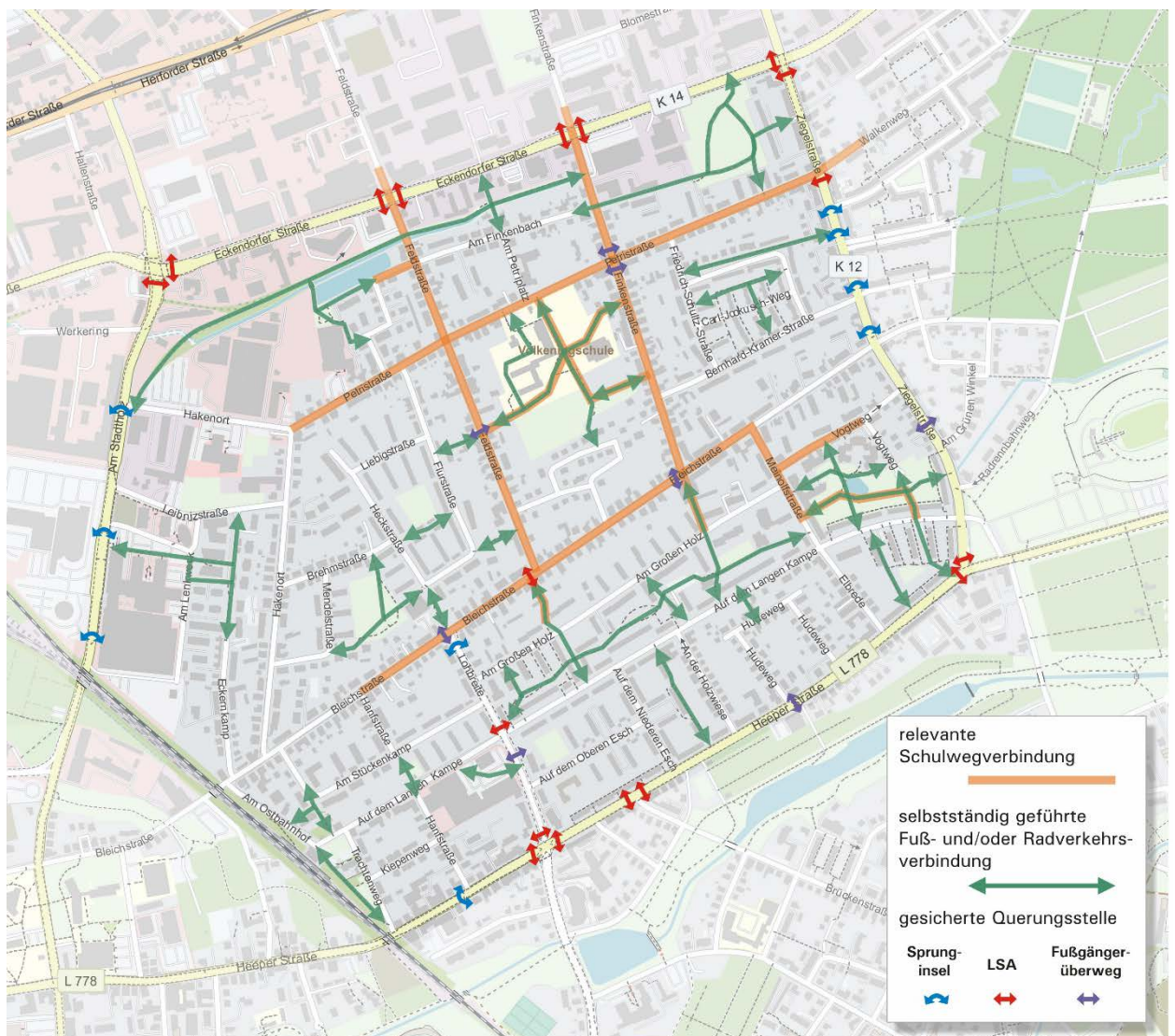


Abb. 4 Bestandsanalyse Nahmobilität

Einerseits sind parallele Verbindungen (zumeist selbstständig geführte Gehwege bzw. kombinierte Geh- und Radwege) mit hoher Aufenthaltsqualität vorhanden (z.B. Fußweg am Finkenbach entlang der alten Gleisstraße). Andererseits werden durch direkte Wegeverbindungen kürzere Gehzeiten innerhalb des Quartiers ermöglicht (z.B. Verbindung zwischen Bleichstraße und Heckstraße). Dennoch ist weiteres Potential vorhanden, ergänzende Verbindungen zur Stärkung der Nahmobilität im Quartier herzustellen. Entlang der Wohn- und Erschließungsstraßen sind nahezu durchweg straßenbegleitende Fußwege im Seitenraum vorhanden. Defizitär ist, dass die Fußwege, die in der Regel über ein ausreichendes Maß verfügen, durch das verkehrsrechtlich angeordnete „aufgesetzte Parken“, in vielen Bereichen deutlich eingeengt werden, was die Sicherheit und Aufenthaltsqualität wesentlich einschränkt.

Der Radverkehr wird flächendeckend, mit Ausnahme der Straße Lohbreite, auf der Fahrbahn geführt. In „Tempo-30-Zonen“ ist diese Führungsform auch so vorgesehen. Lediglich auf der Bleichstraße (Tempolimit von 50 km/h) kommt es gerade durch die unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus zu Nutzungskonflikten zwischen dem Rad- und Autoverkehr auf der gemeinsam genutzten Fahrbahn.

Durch Lichtsignalanlagen gesicherte Querungsstellen sind insbesondere entlang der beiden Hauptverkehrsstraßen Heeper Straße (im Süden) und Eckendorfer Straße (im Westen) zu finden. Im Quartier selbst gibt es zwei solcher Querungshilfen. Die vorhandene (mit einer Lichtsignalanlage gesicherte) Querungsstelle am Knotenpunkt Bleichstraße / Feldstraße stellt im Sinne der Durchgängigkeit und der Abfolge an gleichen Querungshilfen entlang der Bleichstraße tendenziell einen Mangel dar. Rund um die Volkensschule sind vermehrt Fußgängerüberwege vorhanden, wo der/dem FußgängerIn der Vortritt gewährt werden muss. Dies ist insbesondere der Schulwegsicherheit zuträglich, denn gerade im zentralen Bereich des Quartiers bündeln sich viele relevante Schulverbindungen (vgl. Stadtkinder GmbH 2021, s.o.), die insbesondere in östliche Richtung fortgeführt werden. Sprunginseln, werden besonders in der Ziegelstraße und Am Stadtholz eingesetzt und verfügen über eine verhältnismäßig dichte Abfolge, was die Erreichbarkeit des Quartiers tendenziell verbessert. Innerhalb des Quartiers ist nur eine Sprunginsel (über die Straße Lohbreite am Knotenpunkt Bleichstraße) vorhanden.

Im Quartier sind auch Sharing-Angebote im Nahmobilitätsbereich zu finden. Das städtische (öffentliche) Verleihsystem *mein Sigg* stellt ein relevantes, stadtweites Bike-Sharing-Angebot zur Verfügung. Dabei können die Räder in einzelnen Straßenraumbereichen abgestellt werden und nicht nur an dezentral eingerichteten Stationen. Die Möglichkeit, die Leihräder teilweise auch in der Fläche abstellen zu können führt dazu, dass diese (beim unachtsamen Abstellen) häufig zusätzliche Barrieren darstellen. Zusätzlich sind mehrere Anbieter von E-Scootern präsent. Diese sind flächendeckend im öffentlichen Straßenraum verfügbar und können überall (außer in dafür definierten Parkverbotszonen, z.B. Grünanlagen) abgestellt werden, wodurch gerade eng dimensionierte Seitenräume häufig versperrt werden.

3.3 ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot im „5. Kanton“ zeichnet sich grundsätzlich durch eine gute Angebotsqualität aus. Mindestens drei Buslinien durchqueren das Quartier, und weitere vier Linien tangieren dieses. Durch die vielen verschiedenen Busverbindungen können also recht unmittelbar verschiedene Stadtgebiete erreicht werden. In Abb. 5 sind die Bushaltepunkte mit Einzugsradien von je 300 m dargestellt. Hier ist ersichtlich, dass vor dem Hintergrund dieses Kriteriums, eine vollständige qualitative Abdeckung durch den ÖPNV gegeben ist. Bereiche, wo sich Einzugsradien (ggf. von verschiedenen Linien) überschneiden, weisen noch einmal eine erhöhte Verbindungsqualität auf.

Durch den Regionalbahnhof „Bielefeld Ost“ an der Süd-West-Grenze des Quartiers, ist auch eine direkte Verbindung an den Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) gegeben. Hier verkehrt die Regionalbahn RB73 („Der Lipperländer“). Dieser verbindet Bielefeld (Startpunkt Hbf) mit der Stadt Lemgo, unter anderem über Oerlinghausen und Lage. Allerdings zeigt sich auch, dass durch die Randlage nur ein Teil der AnwohnerInnen im Quartier durch dieses Angebot unmittelbar profitieren kann. Dennoch ist der Bahnhof von überall aus dem Quartier innerhalb von 5 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar.

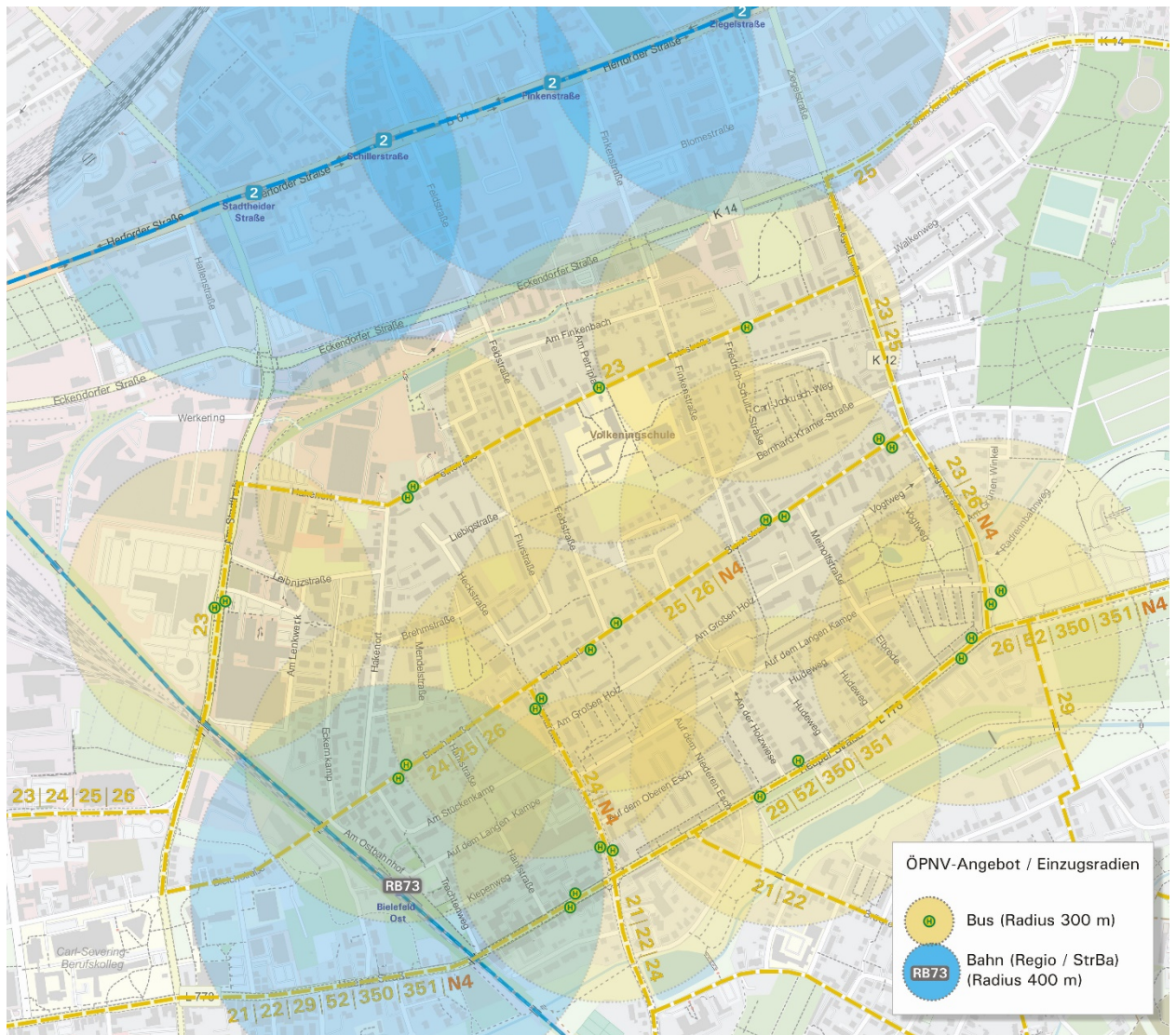


Abb. 5 ÖPNV-Angebot im „5. Kanton“

Vom Angebot der Stadtbahnlinie 2, die entlang der Herforder Straße weiter nördlich verkehrt, können (fußläufig) tendenziell nur die AnwohnerInnen aus dem nördlichen Bereich profitieren; die Einzugsradien von 400 m tangieren lediglich die Quartiersgrenze.

Die Qualität des ÖPNVs, die sich zunächst durch das Angebot verschiedener Linien zeigt, wird noch einmal besonders durch die vorhandene Taktichte determiniert. Abb. 6 zeigt die vorhandene Taktichte wochentags und sonntags (am Wochenende) in den verschiedenen Abschnitten. Hier zeigen sich unterschiedliche Qualitäten. Während die Haltepunkte in den westlichen Abschnitten der Straßen Bleichstraße und Heeper Straße unter der Woche zur Hauptverkehrszeit im 5- bis 7-Minuten-Takt und am Wochenende im 10- bis 12-Minuten-Takt bedient werden, ist die Angebotsqualität auf der Petristraße wesentlich geringer. Hier werden die Haltepunkte (durch nur eine Linie [23]) zur Hauptverkehrszeit wochentags alle 30 Minuten bedient, am Wochenende nur stündlich.

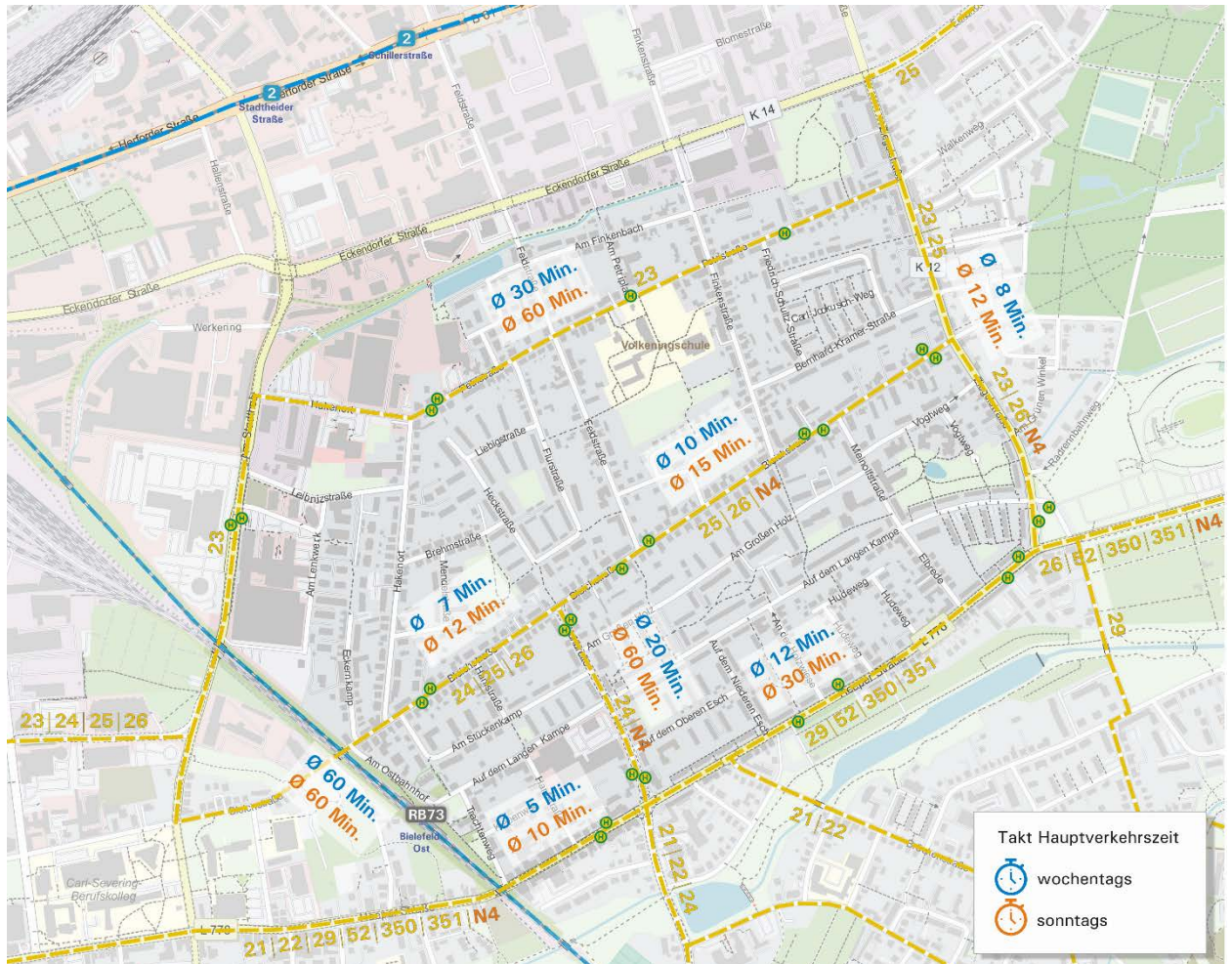


Abb. 6 Taktichte zur Hauptverkehrszeit in Abhängigkeit der Wochentage

In Summe zeigt sich also ein vielfältiges ÖPNV-Angebot im 5. Kanton, dass zunächst aus Sicht der Einzugsbereiche die gesamte Quartiersfläche abdeckt. Bei Auswertung der Taktfrequenz sind allerdings größere Qualitätsunterschiede festzustellen. Gerade der nördliche Bereich des Quartiers kann hier nur eingeschränkt profitieren.

3.4 Kfz-Verkehr (fließend)

3.4.1 Verkehrsstärken

Im Kraftfahrzeugverkehr bilden insbesondere die Verkehrsstärken auf den einzelnen Verbindungen einen wesentlichen Indikator ab. Abb. 7 zeigt die unterschiedlichen Verkehrsstärken im Quartier und in den begrenzenden Straßenräumen. Mit bis zu 32.000 Kfz (in 24h) ist auf der Eckendorfer Straße (K4), die in diesem Bereich über eher wenige sensible Nutzungen verfügt, das Belastungsniveau am höchsten. In den anderen quartiersumgebenden Hauptverkehrs- bzw. Sammelstraßen sind Belastungen im Bereich zwischen 8.000 und 12.000 Kfz/24h vorzufinden. Diese Werte wurden dem Bielefelder Verkehrsmodell (Analysefall 2019) entnommen. Die dort vorhandenen Werte für die inneren Quartiersstraßen weisen modell-

bedingte Unplausibilitäten auf, dementsprechend wurden diese mit eigenen Erhebungen nachgecheckt. Auf Basis dieses Mengengerüsts wurden für weitere kleinteilige Straßenzüge Schätzungen vorgenommen, um auch hier Aussagen zu den Verkehrsmengen treffen zu können. Bei Straßenabschnitten, für die keine Belastungswerte dargestellt sind (in der Regel kleinere Wohnstraße ohne Sammelfunktion) sind lediglich Belastungen zu erwarten, welche die Verkehrsstärke von 1.000 Kfz/24h unterschreiten.

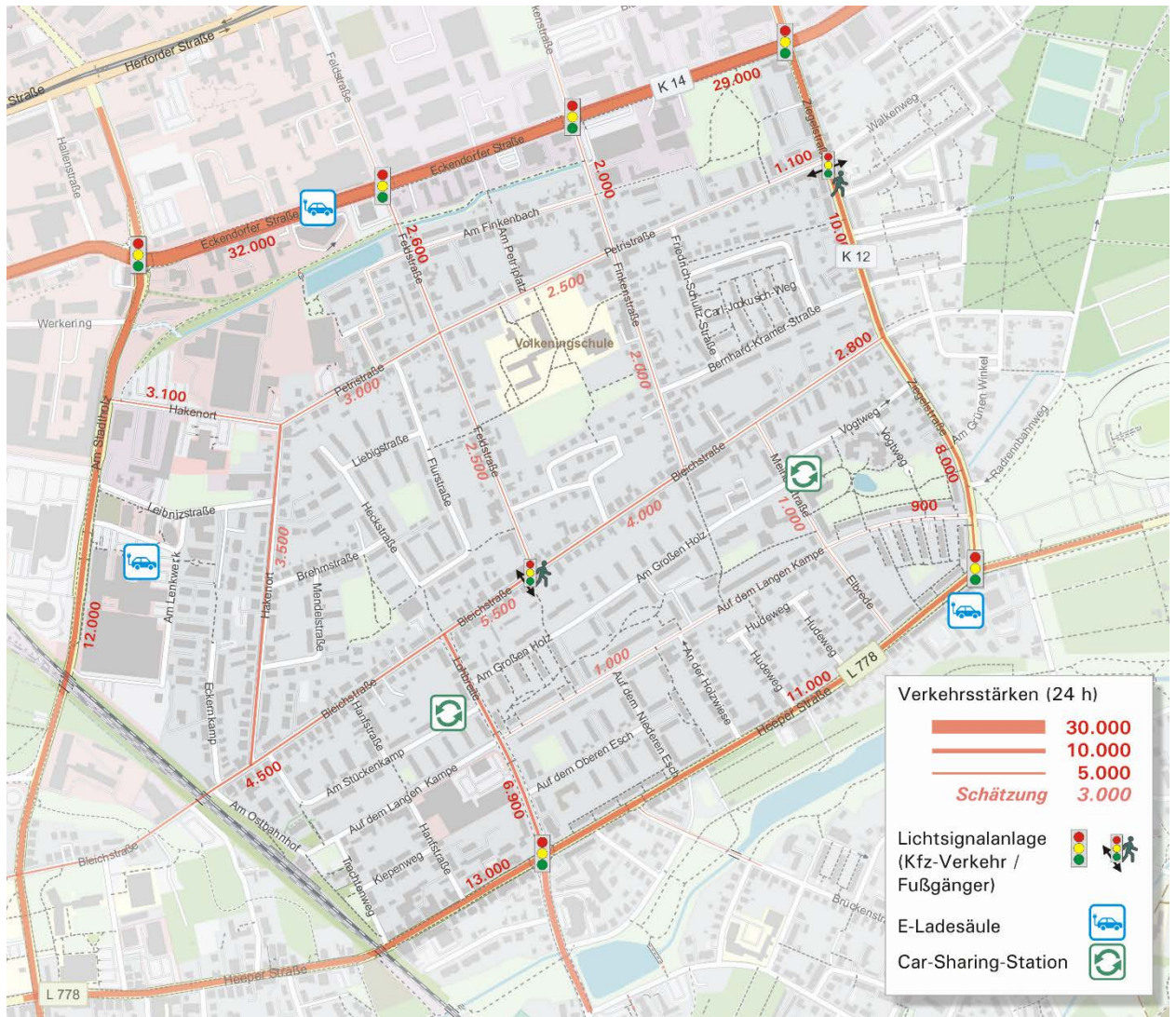


Abb. 7 Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr und erweiterte Angebote

Im Quartier selbst stellen insbesondere die Straßenräume mit Sammelfunktion in mehreren Abschnitten eine größere Herausforderung dar (unter anderem für die Nahmobilität bzw. die Aufenthaltsqualität). Zu nennen sind hier die Bleichstraße, die Lohbreite, der Hakenort sowie die Petristraße, die in einzelnen Bereichen Belastungen zwischen 3.000 und knapp 7.000 Kfz/24h aufweisen. Gerade dort, wo höhere Verkehrsstärken mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zusammenwirken, stellt dieser Verkehr eine Barriere, ein potentielles Sicherheitsrisiko und eine deutliche Minderung der Aufenthalts- und Lebensqualität für Menschen im Quartier dar. In Kapitel 3.4.3 wird dargelegt, ob die Verkehrsbe-

lastungen in einzelnen Straßenräumen lediglich durch quartiersbezogene Fahrten oder durch Durchgangsfahrten erzeugt werden.

In einem Großteil der Bereiche (insbesondere in den „Tempo-30-Zonen“) sind die Verkehrsstärken als verträglich einzustufen, trotz der größeren Sensibilität der Verkehrsträger im Bereich der Nahmobilität (wie z.B. der Fuß- und der Radverkehr).

Im südlichen Teilbereich des Quartiers sind zwei Car-Sharing-Stationen des Anbieters „Cambio“ (Am Stückenkamp und an der Meinolfstraße) vorhanden.

Angebote öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur sind in den Randbereichen des Quartiers zu finden. Je ein Standort befindet sich an der Heeper Straße (Ost), Eckendorfer Straße (Höhe TÜV Nord) und „Am Lenkwerk“. Bisweilen ist noch kein stadtweites E-Mobilitätskonzept vorhanden, welches bestimmte Suchräume für Ladeinfrastruktur oder eine benötigte Anzahl je statistischer Einheit definiert.

3.4.2 Geschwindigkeiten

In Abb. 8 sind die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für die einzelnen quartiersrelevanten Straßen dargestellt. Alle umgebenden Hauptverkehrsstraßen weisen hier eine Begrenzung von 50 km/h auf. Auch für die Quartierssammelstraßen Bleichstraße und Lohbreite sowie für den Hakenort (Abschnitt zwischen Am Stadtholz und Petristraße) gilt dieselbe Begrenzung. Alle übrigen Wohnstraßen sind als „Tempo-30-Zone“ ausgewiesen. „Verkehrsberuhigte Bereiche“ (mit maximal zulässiger Schrittgeschwindigkeit) sind im Quartier nicht vorhanden.

Gerade in den sensibleren Straßenräumen Bleichstraße und Lohbreite innerhalb des Quartiers zeigt sich, dass die verhältnismäßig hohen Geschwindigkeiten in der Bleichstraße zu Konflikten mit dem Radverkehr führen da hier kein eigenes Angebot vorhanden ist und das freie Queren erschwert wird.

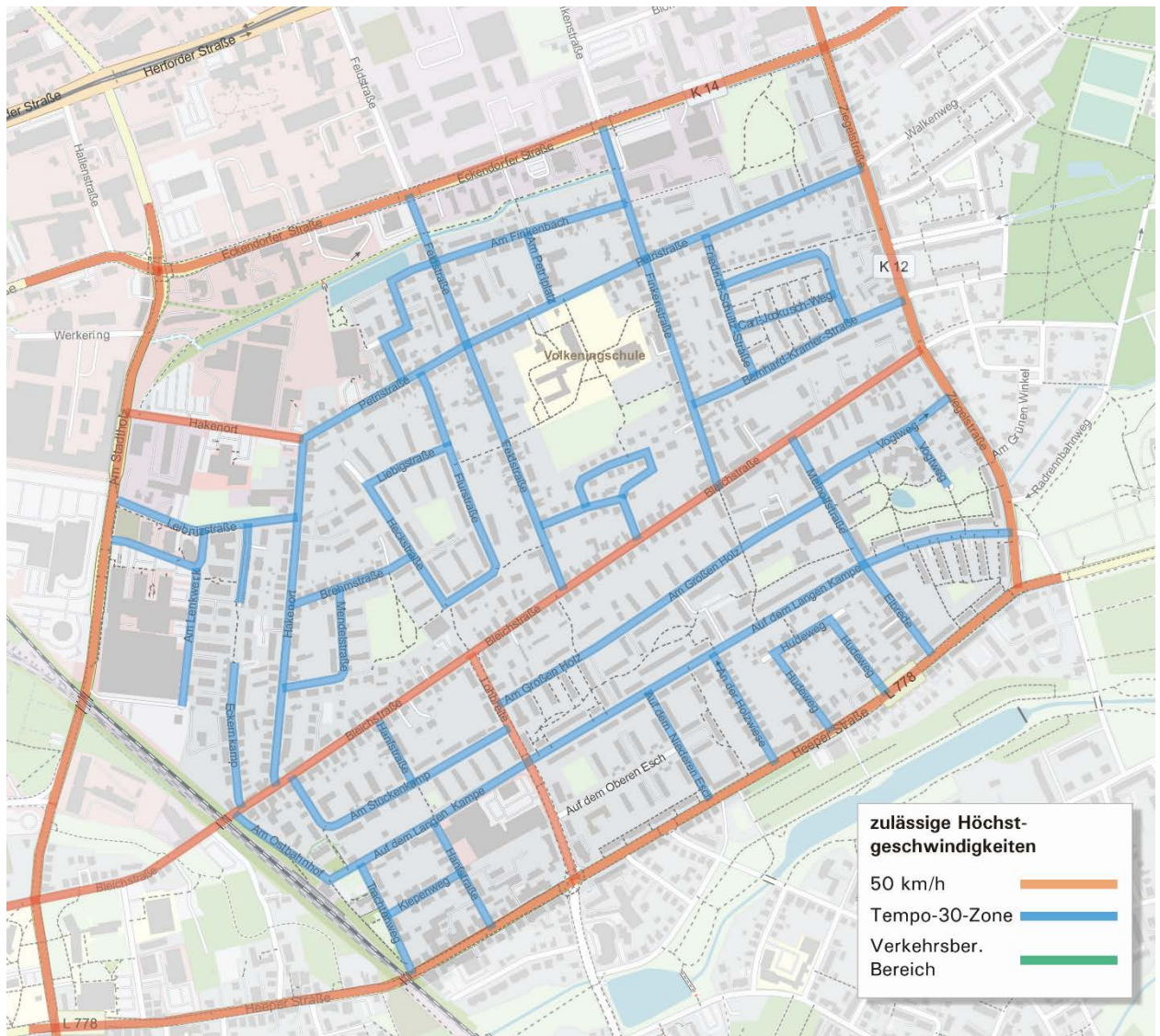


Abb. 8 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Quartier

3.4.3 Durchgangsverkehre

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden mittels einer Kennzeichenerfassung die Verkehre an den acht wesentlichen Quartiersein- bzw. -ausgängen erhoben und anschließend der Anteil der Durchgangsverkehre ermittelt. Die Erhebung wurde jeweils in einem 2,5-stündigen Zeitfenster am Morgen und am Nachmittag durchgeführt. In diesem Zeitbereich wurde die jeweilige Spitzenstunde ermittelt und ausgewertet. Diese werden im Rahmen der nachfolgenden Analyse näher beleuchtet.

In Abb. 9 sind die Verbindungen des Durchgangsverkehrs in der morgendlichen Spitzenstunde dargestellt. Prozentual liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs hier bei 27%, das entspricht 518 Kfz-Fahrten, die ohne Quelle oder Ziel innerhalb dieser Stunde das Quartier durchfahren haben. Die am stärksten vom Durchgangsverkehr betroffenen Straßenabschnitte sind die Bleichstraße sowie die Lohbreite. Bedingt ist auch die Feldstraße von spürbareren Durchgangsverkehren belastet. Das Gros der Durch-

gangsverkehre ist stadteinwärts (in westliche Richtung) orientiert. Relevante bzw. auffällige Durchgangsverkehrsbeziehungen durch Lkw spielen keine Rolle.

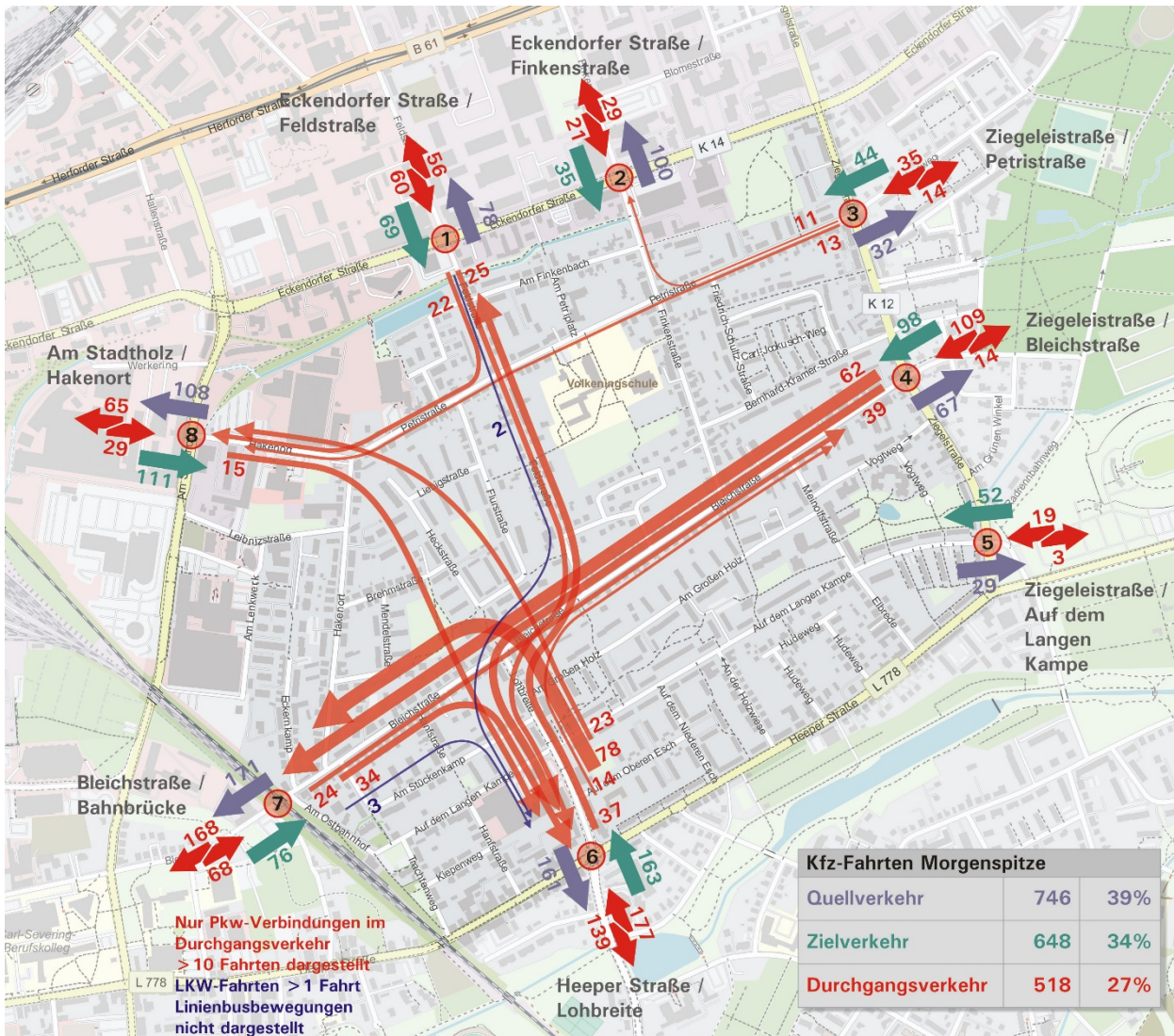


Abb. 9 Analyse Durchgangsverkehr Kfz-Fahrten Morgenspitze

In Abb. 10 sind die Verbindungen des Durchgangsverkehrs in der nachmittäglichen Spitzenstunde dargestellt. Prozentual liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs hier bei 24%, das entspricht 552 Kfz-Fahrten. Dieser Anteil ist leicht geringer als zur Morgenspitze, absolut aber höher, da das Gesamtverkehrsaufkommen am Nachmittag größer ist. Die am stärksten vom Durchgangsverkehr betroffenen Straßenabschnitte sind (genauso wie am Morgen) die Bleichstraße sowie die Lohbreite. Auch die Feldstraße ist teilweise von spürbaren Durchgangsverkehren belastet. Während der Nachmittagsspitze weist auch die Finkenstraße leichte Anteile von Durchgangsverkehren auf. Das Gros der Durchgangsverkehre ist zur Nachmittagsspitze stadtauswärts (in östliche Richtung) orientiert. Relevante bzw. auffällige Durchgangsverkehrsbeziehungen durch Lkw spielen (genauso wie am Morgen) keine Rolle.

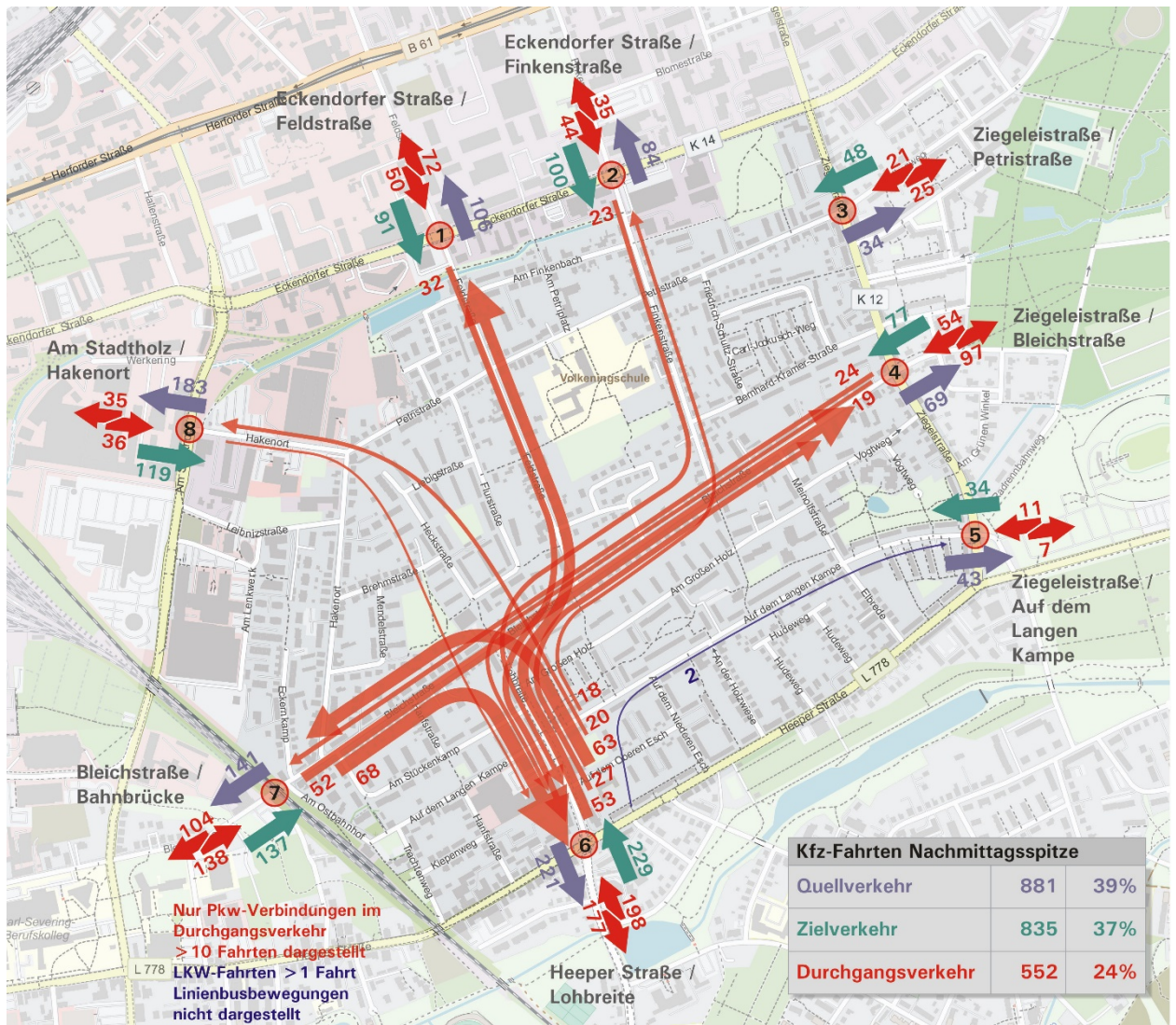


Abb. 10 Analyse Durchgangsverkehr Kfz-Fahrten Nachmittagsspitze

Durch die heutige Schaltung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Heeper Straße / Lohbreite / Otto-Brenner-Straße wird das Einfahren in das Quartier aus südlicher Richtung (Otto-Brenner-Straße) begünstigt und ein wesentlicher Teil der Fahrten nicht auf die weniger sensible Heeper Straße gelenkt.

Die Analyse hat gezeigt, dass trotz leichter Unterschiede am Morgen und am Nachmittag, folgende Relationen durch quartiersfremde Verkehre genutzt werden:

- Heeper Straße/Lohbreite (6) <-> Bleichstraße/Bahnbrücke (7)
- Heeper Straße/Lohbreite (6) <-> Eckendorfer Straße/Feldstraße (1)
- Bleichstraße/Bahnbrücke (7) <-> Ziegeleistraße / Bleichstraße (4)

In Bezug auf die Anzahl der Gesamtfahrten, durch welche das Quartier tangiert wird, ist der Durchgangsverkehr zahlenmäßig deutlich spürbar, aber dennoch auf einem moderaten Niveau.

Maßnahmen, welche das Durchfahren unattraktiver machen (z.B. durch Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten), können hier schon wesentliche Erfolge bringen.

3.5 Kfz-Verkehr (ruhend)

Im Rahmen des vorliegenden Verkehrskonzeptes wurde ebenfalls eine Parkraumerhebung zur Ermittlung des Auslastungsniveaus durchgeführt. Diese basierte auf dem Erhebungsdesign einer vorangegangenen Erhebung², die allerdings nur einzelne Straßenabschnitte umfasste. Auf dieser Basis wurden weitere zu erhebende Abschnitte ergänzt und die ergänzende Erhebung im Dezember 2021 durchgeführt. Die Erhebungsrundgänge wurden zu folgenden Zeitfenstern durchgeführt:

- 4-6 Uhr
- 10-12 Uhr
- 16-18 Uhr
- 20-22 Uhr

Die einzelnen Auslastungsgrade werden in Kapitel 3.5.2 vergleichend dargestellt.

3.5.1 Parkraumangebot

Das erhobene Parkraumangebot geht aus Abb. 11 hervor. In Summe ergeben die einzelnen Abschnitte ein Angebot von 1.180 Parkständen im öffentlichen Straßenraum³. Damit ist der Großteil des vorhandenen öffentlichen Parkraums)abgedeckt und die Aussagen bzgl. des Auslastungsgrades sind repräsentativ. Bei der Auswahl der einzelnen Abschnitte wurde darauf geachtet, dass unterschiedliche Straßenraumcharakteristiken abgedeckt worden sind.

² innovaPlan 2020: MIV-Konzept Bielefeld

³ Wird davon ausgegangen, dass ca. zwei Drittel des Parkraumangebots erhoben worden ist, kann von einem Gesamtangebot von rd. 1.800 Stellplätzen ausgegangen werden.



Abb. 11 Vorhandenes Parkraumangebot in den erhobenen Straßenräumen

3.5.2 Parkraumauslastung

Nachfolgend werden die Ergebnisse der erhobenen Parkraumauslastung für die einzelnen Erhebungszeiträume in Bezug auf die einzelnen Abschnitte dargestellt. Aus Abb. 12 kann dabei auf Basis des Auslastungsgrades eine qualitative Bewertung des Parkdrucks erfolgen. Dabei beginnt ein geringer Parkdruck erst ab 70% Auslastung, bei über 90% Auslastung wird von einem sehr hohen Parkdruck gesprochen.

- > 90 % Auslastung	sehr hoher Parkdruck
- 80 – 90 % Auslastung	hoher Parkdruck
- 70 – 80 % Auslastung	mittlerer Parkdruck
- < 70 % Auslastung	geringer Parkdruck
- < 60 % Auslastung	kein Parkdruck

Abb. 12 Qualitative Einordnung des erhobenen Parkdrucks⁴

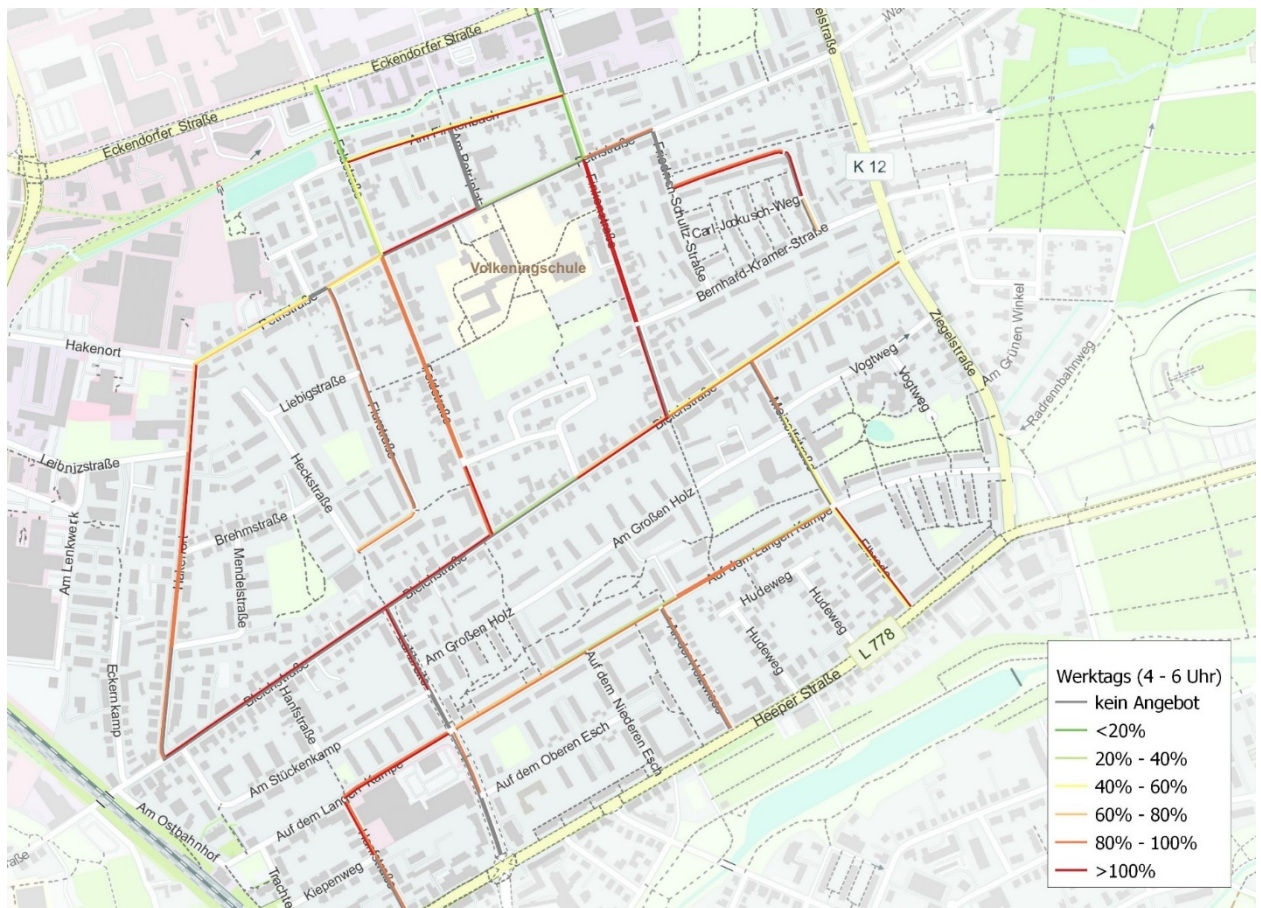


Abb. 13 Parkraumauslastung werktags (Zeitbereich zwischen 4 und 6 Uhr)

⁴ Einordnung gemäß Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012

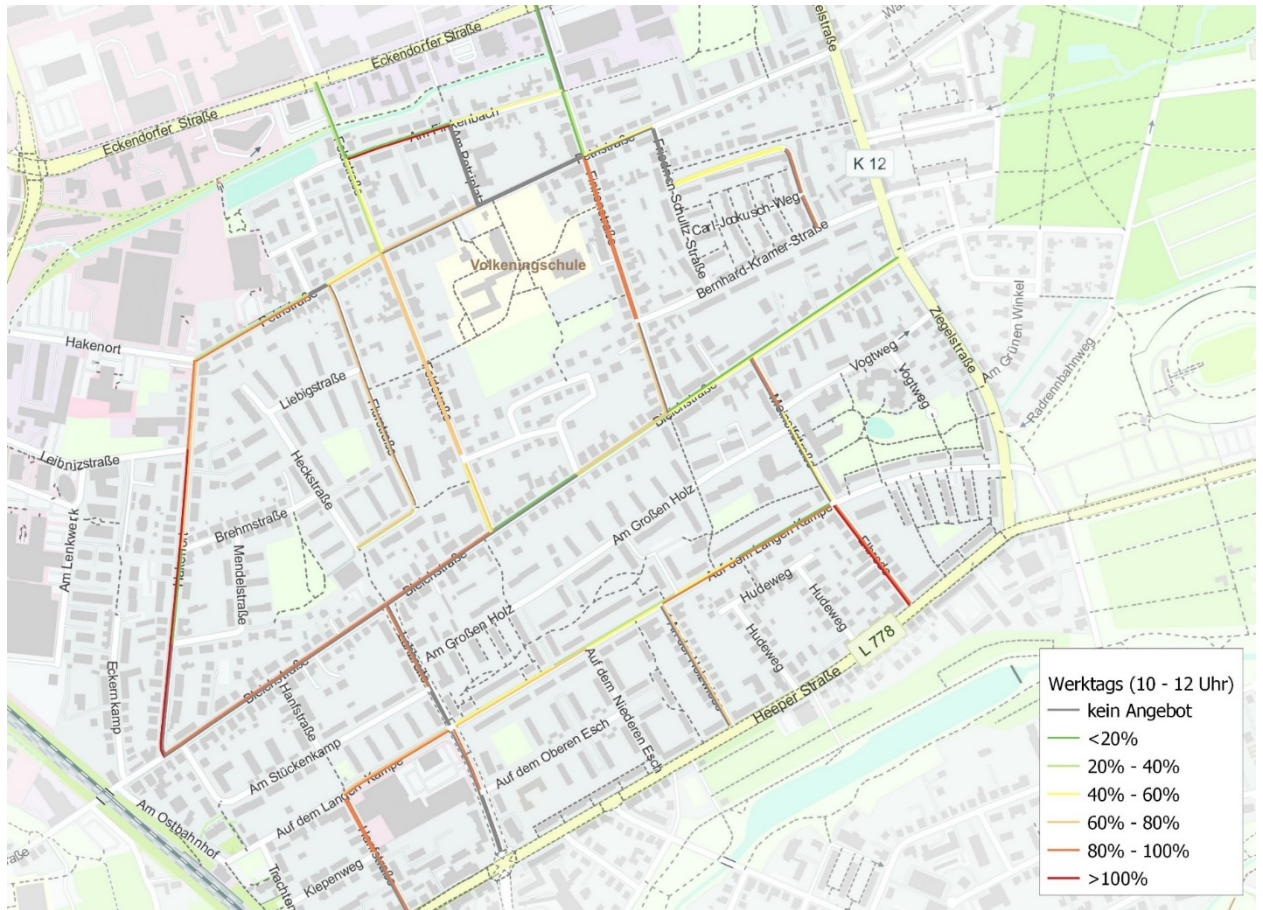


Abb. 14 Parkraumauslastung werktags
(Zeitbereich zwischen 10 und 12 Uhr)



Abb. 15 Parkraumauslastung werktags
(Zeitbereich zwischen 16 und 18 Uhr)

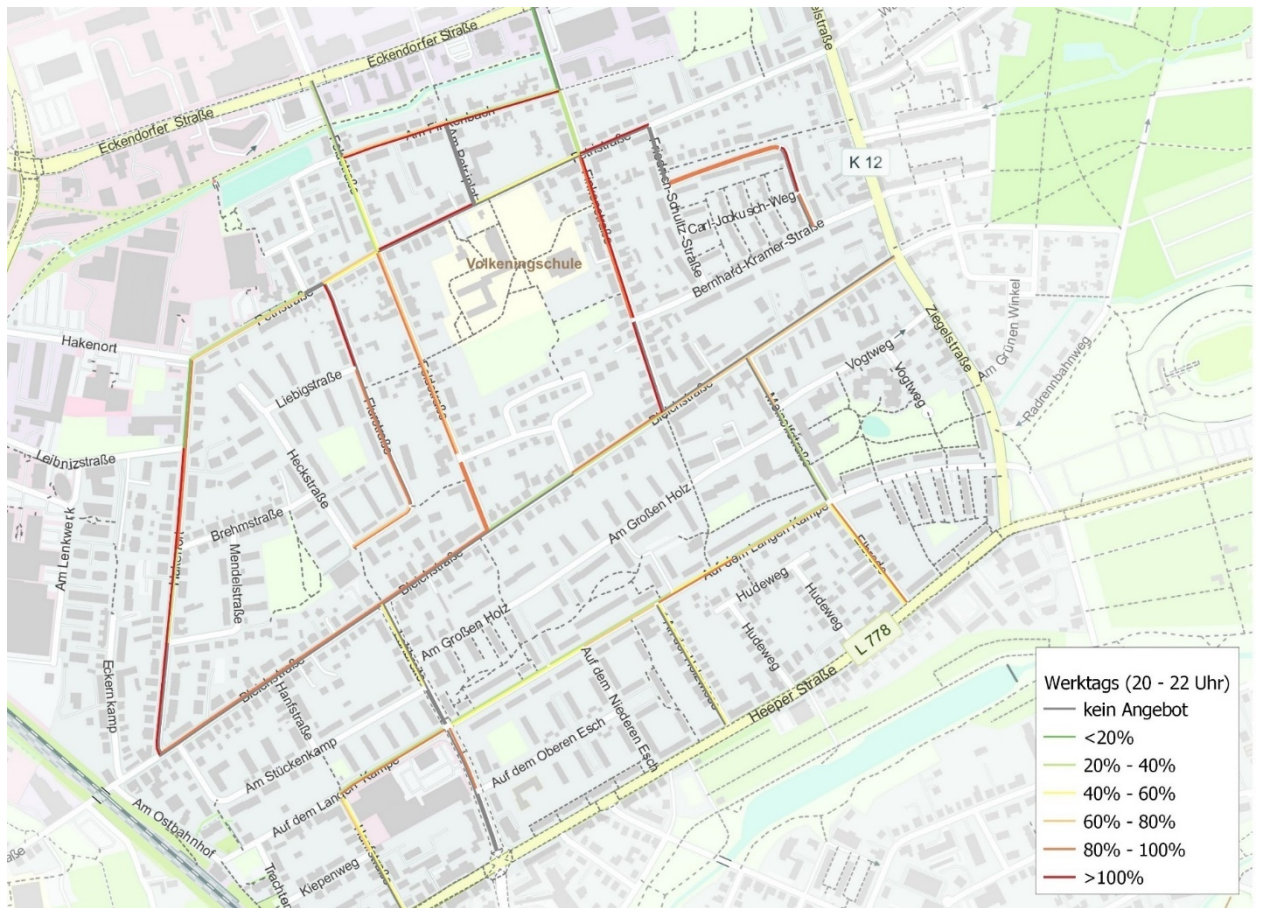


Abb. 16 Parkraumauslastung werktags
(Zeitbereich zwischen 20 und 22 Uhr)

Bei der Auslastung der verschiedenen Zeitbereiche (vgl. Abb. 13 bis Abb. 16) zeigt sich, dass einzelne Straßenabschnitte durchaus einen sehr heterogenen Auslastungsgrad aufweisen. Wenngleich einzelne Abschnitte sehr hoch ausgelastet sind und über keine Kapazitäten mehr verfügen, zeigt sich, dass im Gesamten noch ausreichende Reserven vorhanden sind.

Im Gesamtvergleich der einzelnen Zeitbereiche (in Bezug auf das gesamte Quartier) zeigt Abb. 17, dass die maximale Auslastung (in der Nacht, wenn die BewohnerInnen wieder auf das Parkraumangebot zurückgreifen) bei 74% liegt, was einen „mittleren Parkdruck“ bedeutet. Das heißt, dass in Bezug auf das gesamte Angebot jeder 4. Parkstand unbesetzt bleibt.

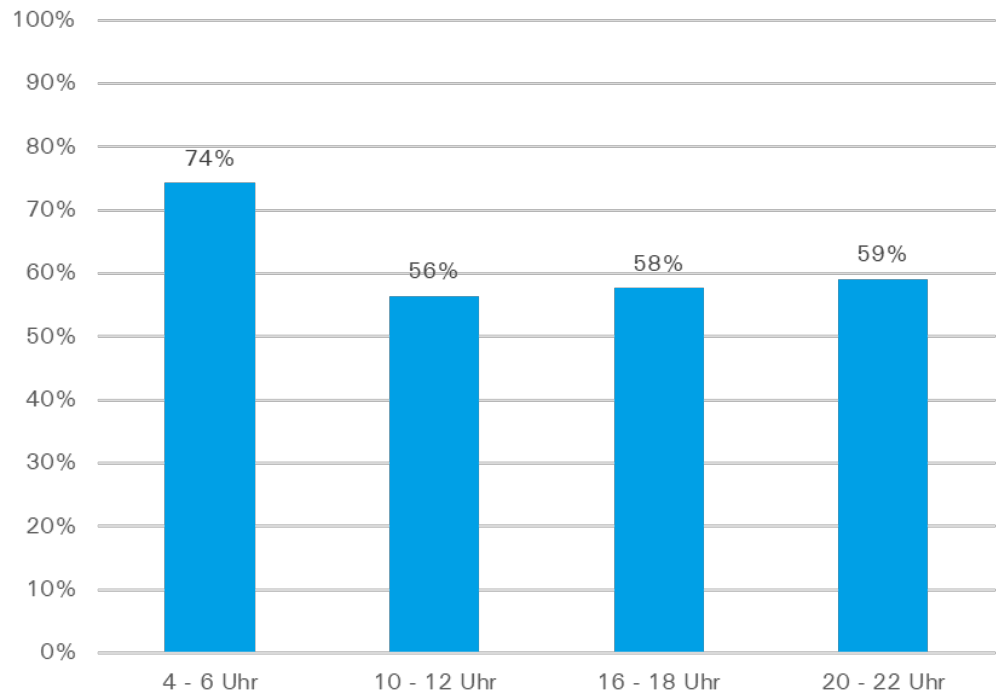


Abb. 17 Vergleichende Darstellung der Auslastung auf das Gesamtangebot (werktags)

Nachfolgend wird das Auslastungsbild für jeden der vier Zeitbereiche in Abhängigkeit der einzelnen Straßenabschnitte an einem Samstag dargestellt (vgl. Abb. 18 bis Abb. 21).

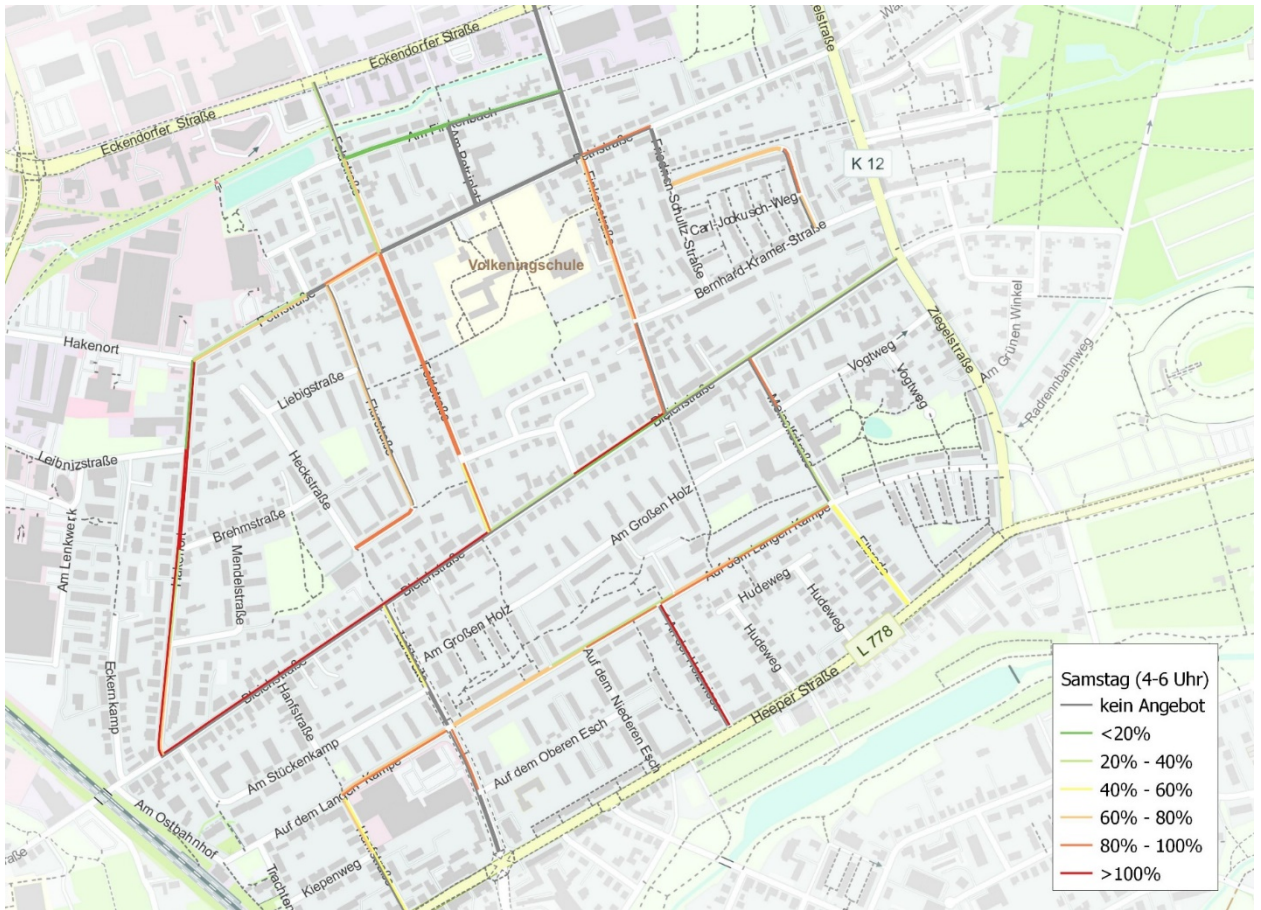


Abb. 18 Parkraumauslastung Samstag
(Zeitbereich zwischen 4 und 6 Uhr)



Abb. 19 Parkraumauslastung Samstag
(Zeitbereich zwischen 10 und 12 Uhr)

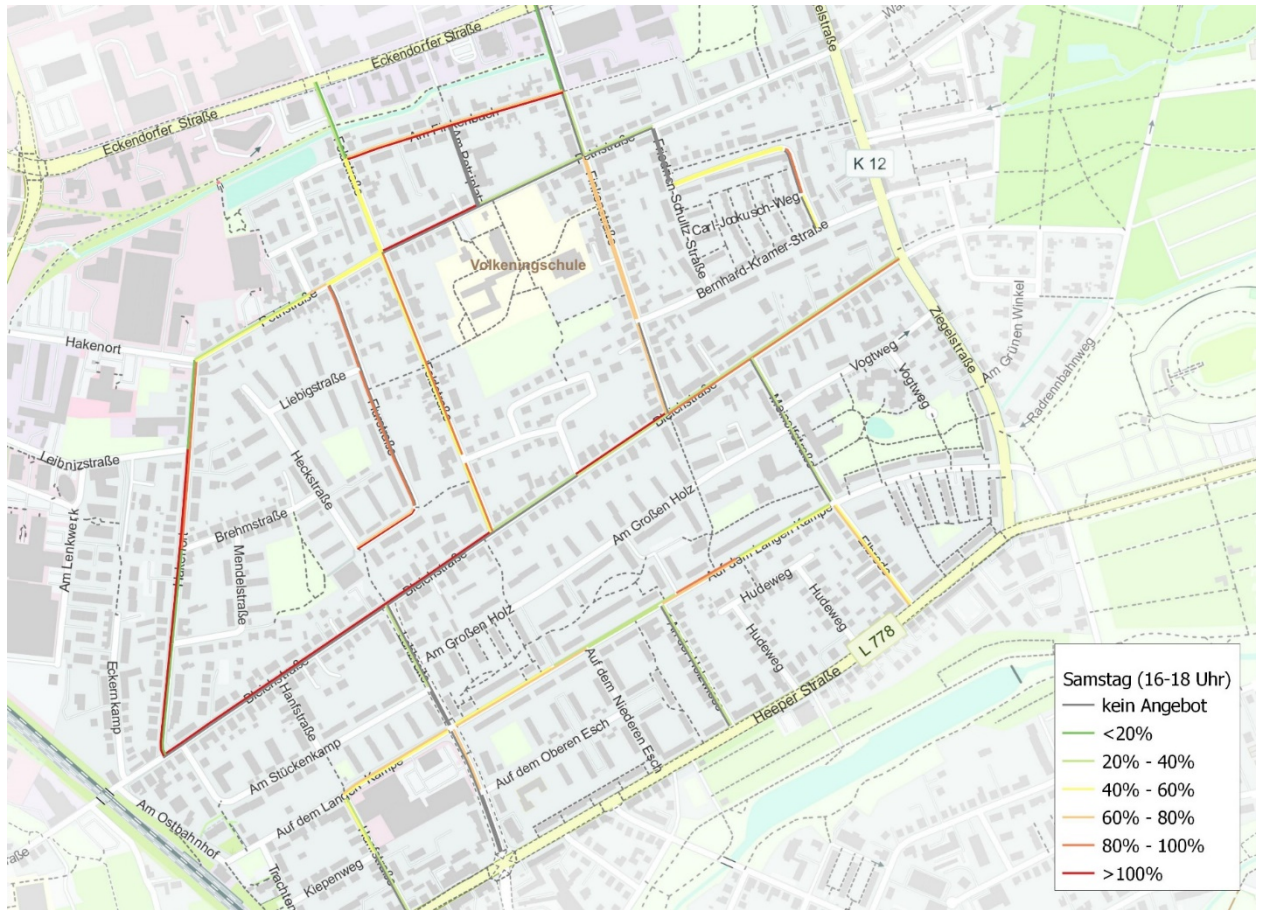


Abb. 20 Parkraumauslastung Samstag
(Zeitbereich zwischen 16 und 18 Uhr)



Abb. 21 Parkraumauslastung Samstag
(Zeitbereich zwischen 20 und 22 Uhr)

Hinsichtlich des Vergleichs der verschiedenen Auslastungen am Samstag zeigt sich, dass der Auslastungsgrad in Summe auf einem Niveau zwischen 54 und 57% bleibt. Da die Auslastung von 60% nicht erreicht wird, kann nicht von einem Parkdruck gesprochen werden. Die im Tagesverlauf eher gerade Ganglinie kann darauf hindeuten, dass das Parkgeschehen nicht nur durch den Bewohnerverkehr beeinflusst wird, sondern auch andere Besucher (z.B. zwecks Erledigungen) hier parken. Dabei bleibt die Gesamtauslastung gleich, aber es erfolgt ein anteiliger „Tausch“ der Nutzergruppen. Die im Vergleich zum Werktag leicht niedrigere Gesamtauslastung ist ein Indiz dafür, dass hier das Parkraumangebot durch Berufstätige, die im 5. Kanton arbeiten, am Wochenende nicht beansprucht wird.

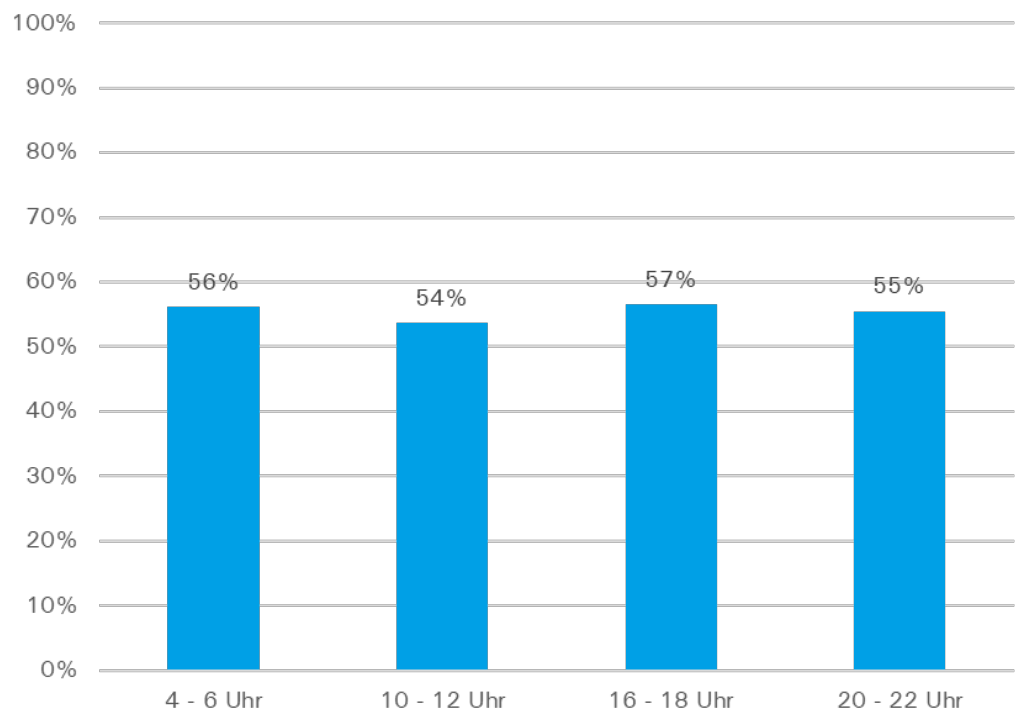


Abb. 22 Vergleichende Darstellung der Auslastung auf das Gesamtangebot (samstags)

Im Gesamten zeigt sich werktags also lediglich ein moderater Parkdruck, an Samstagen ist die Auslastung nochmals geringer. Auch wenn einzelne Straßenabschnitte eine hohe Auslastung aufweisen, sind aber weitreichende Kapazitäten im näheren Umfeld (bis maximal 300 bis 500 m fußläufig zumutbarer Entfernung) vorhanden.

3.6 Unfallanalyse

Nachfolgend werden die zur Verfügung gestellten Unfalldaten für das Quartier analysiert. Die ausgewerteten Daten beziehen sich jeweils auf Mitte 2018 bis Mitte 2021, also auf insgesamt drei Jahre. Für die Jahre 2019 und 2020 liegen vollständige Datensätze vor. Es zeigt sich, dass die jährliche Anzahl an Unfällen in diesem Zeitraum leicht gesunken, insgesamt aber auf einem vergleichbaren Niveau geblieben ist (vgl. Abb. 23).

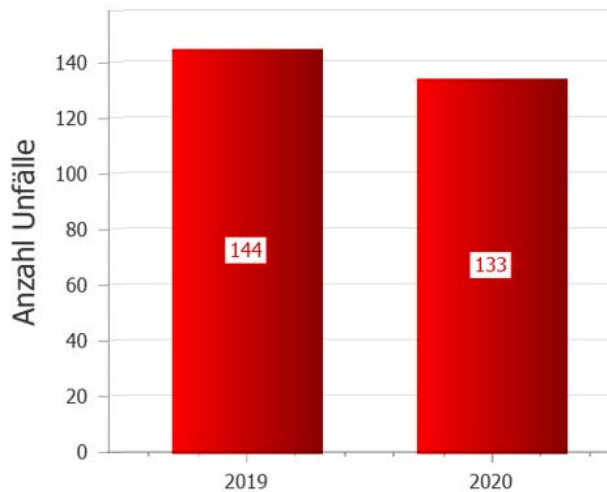


Abb. 23 Anzahl der Unfälle in 2019 und 2020

Innerhalb von drei Jahren wurden durch Unfälle 14 Personen schwer und 119 Personen leicht verletzt. Keine Person verlor im Untersuchungsgebiet durch einen Unfall ihr Leben (vgl. Abb. 24).

	Anzahl			Gesamt
	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	
2018	0	2	19	21
2019	0	4	42	46
2020	0	6	36	42
2021	0	2	22	24
Gesamt	0	14	119	133

Abb. 24 Unfälle mit Personenschäden

Die am häufigsten in Unfälle verwickelte Gruppe bzw. Verkehrsträger sind Pkw. Von insgesamt 755 Unfallverwicklungen waren insgesamt 550 Kfz betroffen. Innerhalb des Betrachtungszeitraumes waren Radfahrende lediglich 38-mal betroffen, FußgängerInnen insgesamt 15-mal (vgl. Abb. 25).

	Anzahl
Gruppe 1: Personenkraftwagen	550
Gruppe 2: Fahrräder	38
Gruppe 3: Fußgänger	15
Gruppe 4: Liefer- und Lastkraftwagen	36
Gruppe 5: Busse	8
Gruppe 6: motorisierte Zweiräder	14
Gruppe 7: andere Fahrzeuge	94
Gesamt	755

Abb. 25 In Unfälle verwickelte Gruppen bzw. Verkehrsträger

Die beiden am häufigsten im Quartier aufgetretenen Unfalltypen waren Typ 5 (Unfall durch ruhenden Verkehr) und Typ 7 (sonstiger Unfall), vgl. Abb. 26. In der Kategorie „sonstiger Unfall“ sind häufig Unfälle subsummiert, deren Ursache oftmals bei einem Fehler des Fahrzeugführers im Zusammenhang mit dem Ein- und Ausparken liegt und nicht mehr als „Blebschäden“ verursacht werden.

	Typ							Gesamt	Typ 1: Fahrunfall (F)	Typ 2: Abbiegeunfall (AB)	Typ 3: Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	Typ 4: Überschreiten-Unfall (ÜS)	Typ 5: Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	Typ 6: Unfall im Längsverkehr (LV)	Typ 7: Sonstiger Unfall (SO)	
	1	2	3	4	5	6	7									
2018	1	12	7	1	10	4	11	46								
2019	8	9	23	0	44	23	37	144								
2020	12	10	10	2	29	21	49	133								
2021	3	8	6	0	21	7	11	56								
Gesamt	24	39	46	3	104	55	108	379								

Abb. 26 Statistik Unfalltypen

Hinsichtlich des Auftretens gleicher Unfalltypen an einem Ort zeigen sich keine Auffälligkeiten, aber im Hinblick auf die Häufungsstellen ungeachtet der Kategorie. Das Gros der Unfälle findet auf den quartiersumgebenden Hauptverkehrsstraßen statt. In diesen Abschnitten sind zumeist die Knotenpunkte die Kristallisationspunkte. Häufungen (welche durch die überlagerte transparente „HeatMap“ dargestellt sind) können insbesondere an den Knotenpunkten Ziegelstraße / Eckendorfer Straße und Lohbreite / Heeper Straße festgestellt werden. Unfallhäufungen an Knotenpunkten hängen insbesondere damit zusammen, da sich hier viele potentielle Konfliktpunkte zwischen Verkehrsteilnehmern befinden. Auf einem freien Streckenabschnitt ist die Unfallgefahr also wesentlich geringer.

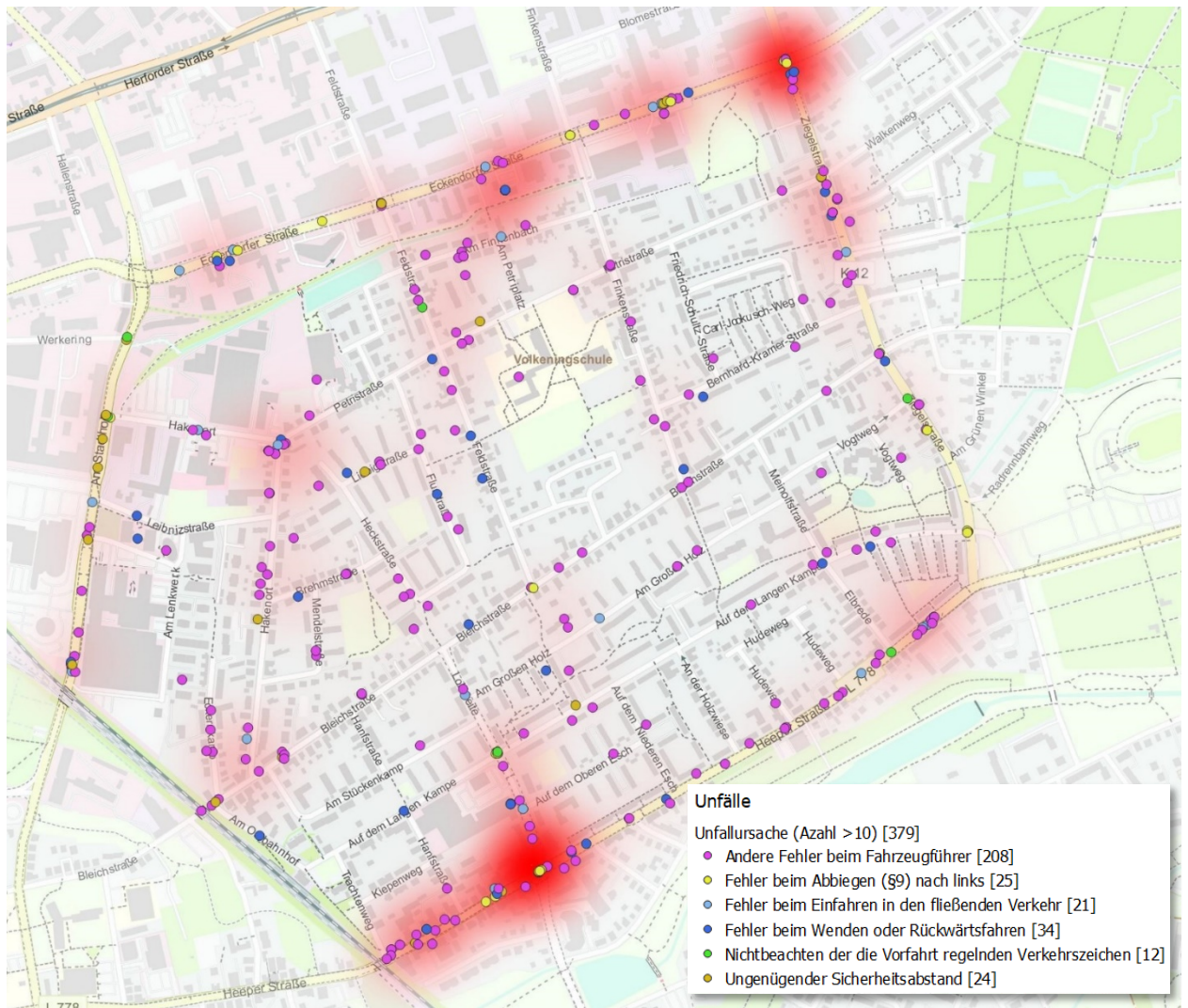


Abb. 27 Verortung Unfalltypen

Die Unfälle, die schwerverletzte Personen zur Folge hatten, fanden in der Regel auf den Hauptverkehrsstraßen statt (vgl. Abb. 28). Innerhalb der Quartiersstraßen gab es lediglich einen Unfall mit einem schwerverletzten Radfahrer auf der Bleichstraße. Innerhalb des Quartiers ist auffällig, dass die Unfälle mit Verletzungen tendenziell häufiger innerhalb der Straßenräume stattfanden, in denen Tempo 50 erlaubt ist. Das zeigt, dass die Verlangsamung des Verkehrs tendenziell auch zu einem höheren Sicherheitsniveau führen kann.

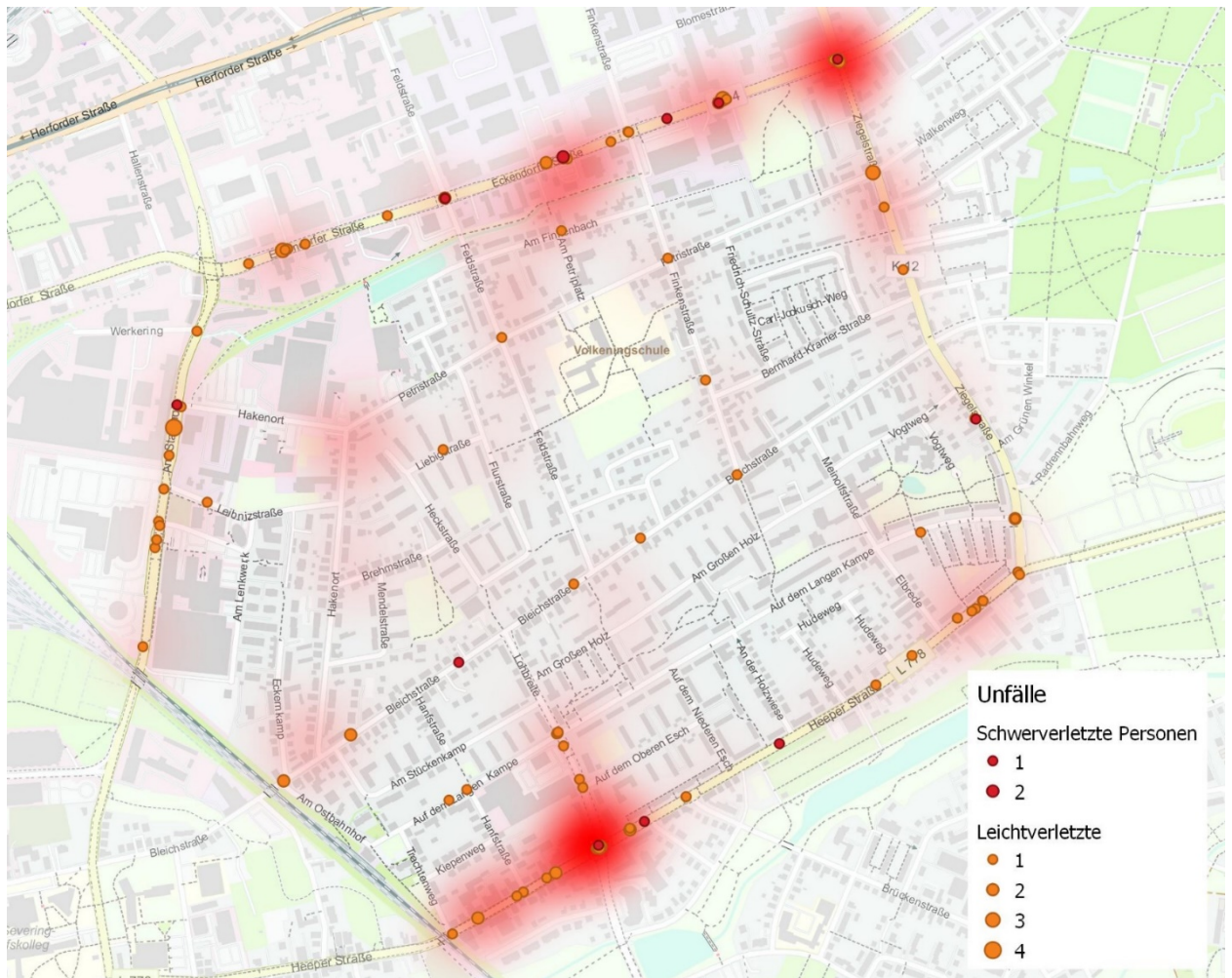


Abb. 28 Verortung Unfälle mit Personenschaden

Von insgesamt 51 Unfällen, an denen RadfahrerInnen oder FußgängerInnen beteiligt waren, fand der Großteil auf Hauptverkehrsstraßen statt. Im Quartier selbst waren lediglich 14 Personen aus beiden Personengruppen betroffen. In mehr als zwei Drittel der Fälle (innerhalb dieser Gruppe) waren RadfahrerInnen verwickelt (vgl. Abb. 29).

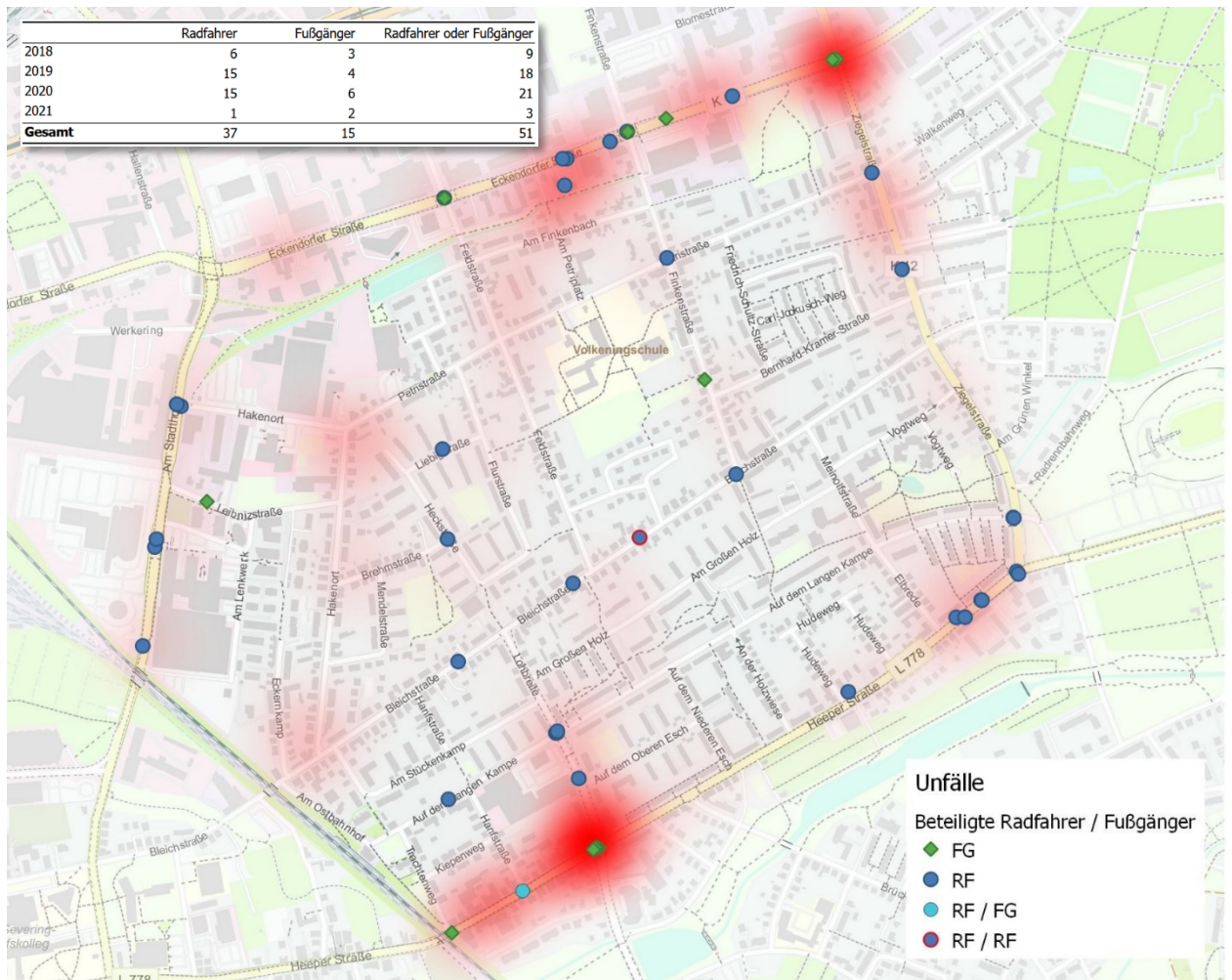


Abb. 29 Beteiligung von Radfahrenden und FußgängerInnen

Die Auswertung der Unfalldaten hat ergeben, dass es prinzipiell keine Häufungsstellen von schweren Unfällen im betrachteten Raum gibt. Allerdings zeigen sich die Häufungsstellen an zwei Knotenpunkten entlang der Hauptverkehrsstraßen. Hier sind bei geplanten Umbaumaßnahmen die entsprechenden Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen. Viele der Unfälle, die innerhalb des Quartiers stattfanden, waren auf die Parkvorgänge der Kfz beschränkt und mit keinen schweren Folgen verbunden. Verhältnismäßig war eine geringe Anzahl an FußgängerInnen und RadfahrerInnen in Unfälle verwickelt, diese Zahl gilt es in den kommenden Jahren weiter zu senken. Innerhalb des Quartiers kann gerade für diese „vulnerable“ Gruppe das Unfallrisiko durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit für Kfz gesenkt werden.

3.7 Defizite und Mängel

Im Folgenden werden die detektierten Mängel im Quartier beschrieben. Einige dieser Mängel und Defizite wurden bereits in der Betrachtung der einzelnen Verkehrsträger beschrieben. Hinsichtlich der Größe des gesamten Quartiers, sind diese überschaubar. In Großteilen erfüllen die Straßenräume und Verkehrsanlagen ihren Zweck. Teilweise lassen sich gar explizite Qualitäten beschreiben (vgl. nachfolgendes Kapitel).



Beispiel Bleichstraße



Beispiel Bleichstraße / Lohbreite

Abb. 30 Hohe Verkehrsdichte auf Bleichstraße und Lohbreite

Ein Straßenraum mit einigen Defiziten ist die Bleichstraße, wo durch verhältnismäßig starke Verkehrsbelastungen und hohe Geschwindigkeiten (zulässige Höchstgeschwindigkeit ist 50 km/h) das Sicherheitsgefühl und die Aufenthaltsqualität stark eingeschränkt sind. Hier zeigt sich ein Missverhältnis zwischen Straßenraumdimension und -funktion. Das heißt, dass der Straßenraum so viele Funktionen abdecken muss, die er hinsichtlich seiner zur Verfügung stehenden Flächen nicht umfänglich abbilden kann. Die dann verhältnismäßig hohen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr verschärfen diese Situation zusätzlich. Zum Beispiel verfügt der Radverkehr in diesem Bereich über keine eigenen Anlagen, ist also „gezwungen“ auf der Fahrbahn zu fahren. Auf der Fahrbahn entstehen durch das stark divergierende Geschwindigkeitsniveau Konfliktsituationen zwischen dem Pkw- und Radverkehr. Zusätzlich verkehrt hier auch eine Buslinie, die ebenfalls entsprechenden Raum einnimmt. Am Knotenpunkt Bleichstraße / Lohbreite, wo viele Fahrten innerhalb des Quartiers verteilt werden, werden die bereits erwähnten Mängel ersichtlich. Die unklaren Führungsformen für den Radverkehr auf der Lohbreite führen hier zu Unsicherheiten. Auch das sichere Queren über die Bleichstraße wird für FußgängerInnen durch die hohen Belastungen und Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr erschwert.



Beispiel Bleichstraße



Beispiel Haakenort

Abb. 31 Beispiel Defizite durch aufgesetztes Parken

Ein weiteres Defizit im Quartier ist die Regelung, dass in einigen Straßenräumen aufgesetztes Parken angeordnet ist (vgl. Beispiele in Abb. 31). Ziel dieser Anordnung ist wohl die Ermöglichung des Kfz-Begegnungsfalls und das Bereithalten eines größeren Stellplatzangebotes gewesen, welche aber hinsichtlich verträglicherer Geschwindigkeiten im Quartier kontraproduktiv wirkt. Dadurch ergeben sich über längere Abschnitte hinweg in der Dimensionierung stark eingeschränkte Seitenräume. Der eigentlich vorhandene Seitenraum, der in vielen Bereichen das Regemaß erfüllt, wird durch die vorhandene Regelung zum Parken stark eingeschränkt und erschwert den Begegnungsfall von Passanten – gerade dann, wenn zusätzlich noch außerhalb der Markierungen geparkt wird. Zusätzlich engen häufiger abgestellte Mülltonnen oder E-Scooter den vorhandenen Gehwegbereich ein.



Beispiel Haakenort



Beispiel Finkenstraße

Abb. 32 Beispiel von abgesenkten Borden

In den Straßen Haakenort und Finkenstraße sind teilweise durchgehend abgesenkte Borde als Resultat von Oberflächensanierungen (durch das

Auftragen einer neuen Deckschicht) vorhanden (vgl. Abb. 33). Dies führt dazu, dass Kfz-Fahrer im Begegnungsfall oftmals (dann auch mit größeren Geschwindigkeiten) über den Gehweg ausweichen. Dies stellt eine wesentliche Einschränkung der Sicherheit für den Fußverkehr dar. Die Regelung des aufgesetzten Parkens animiert zusätzlich zu diesem „Fehlverhalten“, da es als selbstverständlich angenommen wird, dass der Raum für den Fußverkehr auch durch den Kfz-Verkehr mitgenutzt werden kann. In diesem Bereich zeigt sich eine Mobilitätskultur, welche die gegenseitige Rücksichtnahme verschiedener Verkehrsteilnehmer noch nicht im erforderlichen Maß achtet.



Beispiel Petristraße



Beispiel Petristraße/Finkenstraße

Abb. 33 Beispiel von fehlenden Markierungen

Fehlende bzw. abgenutzte Markierungen (vgl. Abb. 33) tragen auch dazu bei, dass die Verkehrssicherheit in einigen Bereichen zusätzlich eingeschränkt wird. Gerade der wiederholende Hinweis auf geltende Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30) kann hier einen wesentlichen Beitrag leisten.

Zusätzlich führen schadhafte Oberflächen (vgl. Beispiele in Abb. 34) insbesondere zu Komfort- und Sicherheitseinschränkungen für Radfahrende, die ja weitestgehend auf der Fahrbahn fahren. Gerade bei schwierigen Sicht- oder Witterungsverhältnissen müssen hier Sicherheitsrisiken in Kauf genommen werden.



Beispiel Auf dem Niederen Esch



Beispiel Liebigstraße

Abb. 34 Beispiel von schadhafte Fahrbahnoberflächen

Darüber hinaus sind einige Bereiche im Quartier vorhanden, die eine örtlich geminderte Aufenthaltsqualität durch funktional nicht angepasste Straßenräume bzw. Plätze aufweisen. In Abb. 35 sind beispielhaft zwei Straßenräume aufgeführt, die pauschal über ein höheres Gestaltungspotential verfügen, dieses aber vor dem Hintergrund des aktuellen Ausbaus durch reine asphaltierte Flächen/Fahrbahnen nicht gehoben werden kann. Hier sind entsprechende Gestaltungskonzepte notwendig, die ein Zukunftsbild mit Lebens- und Aufenthaltsqualität beschreiben.



Beispiel Heckstraße



Vorplatz am Ostbahnhof

Abb. 35 Beispiel von geminderter Aufenthaltsqualität

In Abb. 36 ist die Gesamtheit aller verortbaren, detektierter und relevanter Defizite bzw. Mängel dargestellt. Das Gros der Mängel wurde bereits in den zuvor gezeigten Abbildungen und Texten skizziert. Die linienhaften Mängel (Buchstaben A bis I) beschreiben u.a. Defizite hinsichtlich höherer Verkehrsbelastungen (unter anderem durch Durchgangsverkehr begünstigt), durch das vorhandene Geschwindigkeitsniveau, Konflikte zwischen dem Kfz- und Radverkehr, eingeschränkte Seitenräume durch die vorhandene Parkordnung sowie überdimensionierte Straßenräume durch veränderte Funktionsanforderungen (s. Heckstraße).

Punktueller Mängel sind in Abb. 36 insbesondere in den Bereichen fehlender bzw. falsch positionierter Querungsstellen, fehlender Verbindungen (für den Fuß- und Radverkehr), mangelnder Aufenthaltsqualität, schadhafte Oberflächen, fehlender Bordsteinabsenkungen (Thema Barrierefreiheit) und vorhandener Barrieren durch den ruhenden Verkehr oder durch Umlaufsperrungen ersichtlich. Das Gros der hier beschriebenen Punkte wurde ebenfalls in der Mängel- und Defizitbeschreibung mit entsprechenden Abbildungen umfassend beleuchtet.

Im Hinblick auf den im Quartier vorhandenen Durchgangsverkehr und der Verkehrsbelastung unterstützt die vorhandene Schaltung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Heeper Straße / Lohbreite / Otto-Brenner-Straße das unmittelbare Einfahren in das Quartier (insbesondere aus südlicher Richtung).

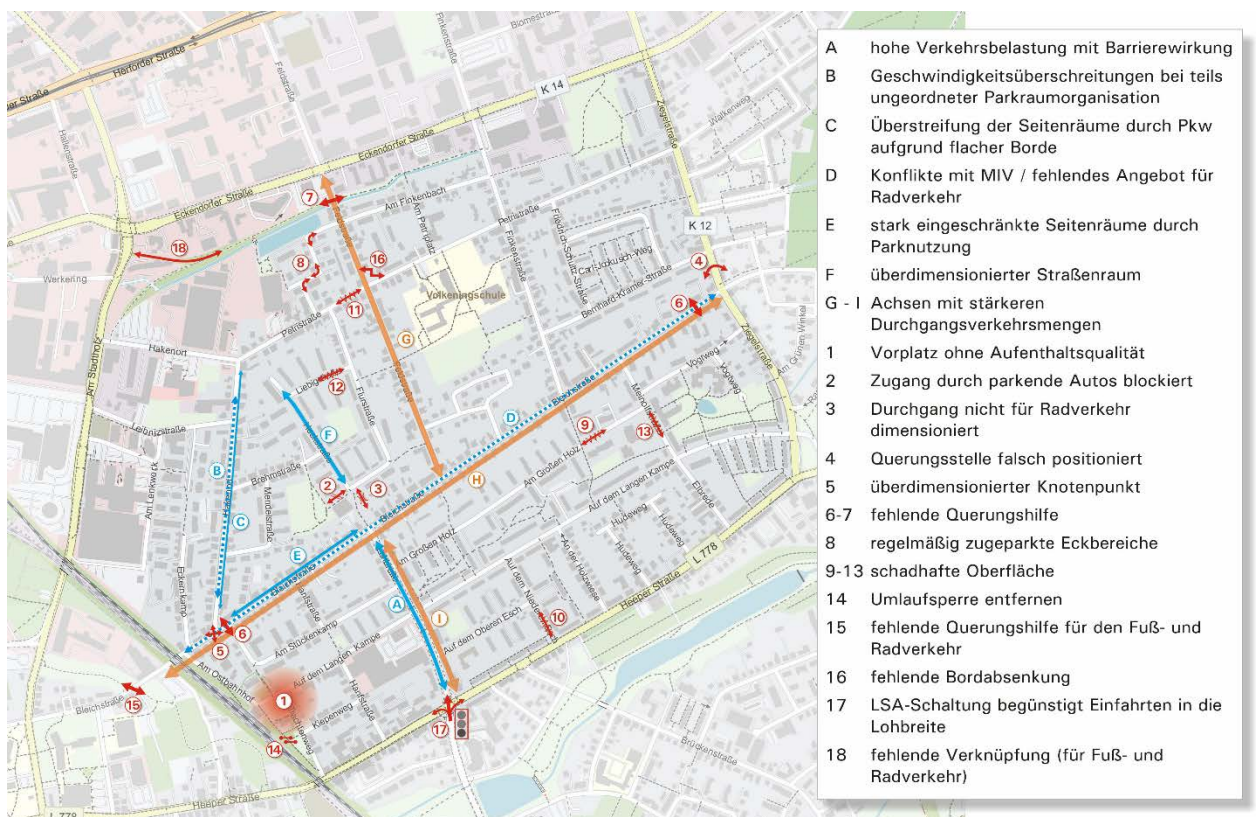


Abb. 36 kartografische Darstellung verortbarer Mängel

Darüber hinaus sind weitere Mängel zu nennen, die nicht explizit verortet werden können, im Rahmen der Analyse aber maßgeblich sind.

Im Rahmen der Beteiligungen wurde von häufig wahrgenommenen Geschwindigkeitsüberschreitungen im MIV-Verkehr berichtet, gerade auch in Bereichen der Tempo-30-Zonen. Dies erzeugt bei Radfahrenden häufig ein eingeschränktes Sicherheitsgefühl, da das Überholen dann mit einem deutlichen Geschwindigkeitsunterschied erfolgt.

In Einzelfällen (in Straßenräumen mit hohem Parkdruck) wurde im Rahmen der Begehungen beobachtet, dass Einmündungsbereiche von Knotenpunk-

ten zugeparkt wurden, sodass die abgesenkten Borde und somit auch die Querungsbereiche für FußgängerInnen blockiert waren. Aus diesen Einzelfällen kann aber kein grundsätzliches Problem für das Quartier abgeleitet werden.

Besonders auffällig ist allerdings der Mangel an öffentlich zugänglichen Radabstellanlagen (z.B. Anlehnbügel). Entsprechende Angebote sind bislang nur am Ostbahnhof und am Aktivitätenzentrum in der Meinolfstraße vorhanden. Hier ist ein wesentlich höherer Bedarf an dezentralen Angeboten erforderlich.

3.8 Qualitäten

Neben den zuvor beleuchteten Defiziten sollen aber auch zwei wesentliche Qualitäten im Quartier hervorgehoben werden, welche die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbundes fördern.

Abb. 37 zeigt gute Beispiele für bereits umgesetzte (selbstständig geführte) Wegeverbindungen mit einer hohen Aufenthaltsqualität, die teilweise sogar für den Radverkehr freigegeben sind. Das Vorhandensein dieser qualitativ hochwertigen Verbindungen ermöglicht nicht nur kurze Wegeverbindungen innerhalb des Quartiers, sondern fördert auch den Fuß- und Radverkehr, da die Verbindungen mit ihren Naherholungsqualitäten mehr als bloße Transiträume darstellen.



„Schollenweg“ Verbindung Meinolfstraße



Nordanbindung „Von den alten Gärten“



Weg „Am Finkenbach“

Abb. 37 Beispiele für selbstständig geführte Wegeverbindungen mit hoher Aufenthaltsqualität

Darüber hinaus gibt es im Quartier auch Straßenräume, die durch eine gelungene Integration von Funktion und Gestaltung herausstechen. Besonders herauszustellen ist hier der Straßenraum „Auf dem langen Kampe“. Hier werden die grundsätzlichen funktionalen Anforderungen im Straßenraum abgedeckt und das sichere Queren des Straßenraums an vielen Stellen (durch vorgezogene Seitenräume) ermöglicht. Außerdem wird durch ansprechende Gestaltungselemente (z.B. punktuelle Aufpflasterungen) die Aufmerksamkeit von Kfz-Führenden erhöht und das Geschwindigkeitsniveau kann auf dem gewünschten Level gehalten. Darüber hinaus ist die hochwertige Freiflächengestaltung (siehe Allee in Abb. 38) auffällig, die gerade hinsichtlich der erforderlichen Resilienz in Bezug auf das Stadtklima einen wesentlichen Beitrag leisten kann.



Straßenraum „Auf dem langen Kampe“



Straßenraum „Auf dem langen Kampe“

Abb. 38 Beispiel für ein Straßenraum mit einer ineinandergreifenden Funktion und Gestaltung

4 Zielbild

Im Rahmen der Bestandsanalyse, der durchgeführten Beteiligungen und auf Basis aktueller Erkenntnisse im Verkehrsplanungs- und Mobilitätssektor lassen sich für den das Quartier „5. Kanton“ insgesamt vier Zielfelder definieren, die unterschiedliche Schwerpunkte setzen (vgl. Abb. 39).

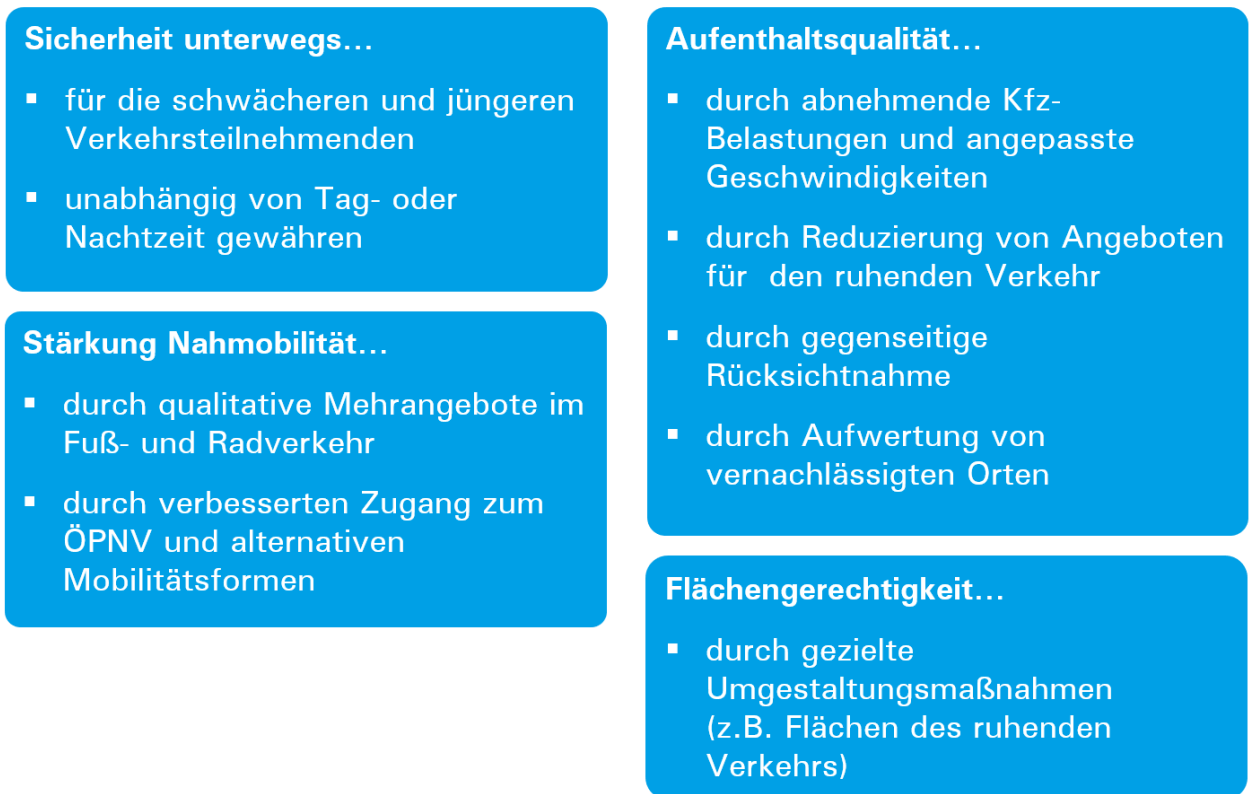


Abb. 39 Darstellung Zielbild für das Verkehrskonzept

Beim Thema Verkehrssicherheit sollen insbesondere die mit dem Quartier verbundenen Schüler und Schülerinnen profitieren, die durch sichere Gestaltungen bereits wichtige Mobilitätskompetenzen erwerben können und für die Nutzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes sensibilisiert werden können. Aber auch die Gruppe der Senioren und weiterer mobilitätseingeschränkter Personen soll durch eine steigende Verkehrssicherheit profitieren können und gerne im Quartier unterwegs sein. Konkretes Ziel im Bereich der Verkehrssicherheit muss sein, dass die Unfallzahlen im Quartier sukzessive und konstant sinken und Unfälle mit Personenschäden minimiert werden können.

Durch die Stärkung der Nahmobilität und der damit im Zusammenhang stehenden erweiterten Angebote, können neben AnwohnerInnen und BesucherInnen auch diejenigen profitieren, die z.B. das Quartier mit ihrem Fahrrad auf ansprechend und sicher gestalteten Führungsformen durchqueren. Durch die Präsenz entsprechender Angebote im Umweltverbund soll die Wahrnehmung auf die (zumeist schwächeren) VerkehrsteilnehmerInnen verstärkt und die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert werden. Darüber hinaus kann durch die Erweiterung der entsprechenden Ange-

botsseite auch ganz konkret Einfluss auf das Verkehrsmittelwahlverhalten genommen werden, das wesentlich zum städtischen Klimaschutz beitragen kann – gerade im Verkehrssektor, der hier in der Bringschuld steht.

Damit eng verknüpft ist genauso die Schaffung neuer Aufenthaltsqualitäten, wodurch mehr als die Beseitigung städtischer „Unorte“ gemeint ist. Gerade durch verkehrslenkende und stärker reglementierende Maßnahmen für den im Quartier stark dominierenden Kfz-Verkehr, kann diese Aufenthalts- und Lebensqualität hervorgebracht werden. Es gilt, hier ein ausgewogenes Verhältnis herzustellen, sodass die Belange der verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen gleichermaßen berücksichtigt werden können.

Dies bedeutet in der Konsequenz auch eine sukzessive Herbeiführung einer „Flächengerechtigkeit“: Das heißt zum Beispiel, dass für den Fuß- und Radverkehr mehr Fläche zur Verfügung gestellt wird, sodass die Verkehrssicherheit aber auch der Komfort auf ein ansprechendes Maß erhöht werden kann. Das heute noch praktizierte „aufgesetzte Parken“ im Quartier ist ein gutes Beispiel für die heutige Ausgangslage und zeigt einen möglichen Ansatzpunkt für ein konkretes Handlungsfeld auf.

5 Maßnahmenkonzept

Auf Basis der umfangreichen Bestandsanalyse, der Hinweise aus den Beteiligungsformaten und des entwickelten Leitbildes, werden nachfolgend die entwickelten Maßnahmen (das Maßnahmenkonzept) vorgestellt. Die Maßnahmen sind entsprechend des maßgeblichen Verkehrsträgers sortiert: Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV & Multimodalität und motorisierter Individualverkehr (MIV). Einige der hier vorgestellten Maßnahmen, die aus anderen Konzepten übernommen wurden (z.B. Radverkehrskonzept), werden mit einem entsprechenden Hinweis in der Maßnahmentabelle aufgeführt. Die Verknüpfung mit anderen Konzepten ist hier ein wesentlicher Bestandteil, da nur so ein quartiersübergreifendes und integratives Verkehrskonzept umgesetzt werden kann. Viele der vorzustellenden Maßnahmen stehen in Verbindung zu Maßnahmen aus anderen Sektoren; der Hinweis auf solche Verknüpfungen ist für eine integratives Planungsverständnis ebenfalls relevant und wird in den Maßnahmentabellen dokumentiert.

Darüber hinaus wurden die einzelnen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Priorität eingeschätzt. In der Priorität fließen die Dringlichkeit sowie die Bedeutung bzw. die Wichtigkeit zum Erreichen des gesteckten Zielbildes mit ein. Nachfolgend werden die entsprechenden Priorisierungsstufen definiert:

- **Sehr hoch:** sehr zeitnahe Umsetzung (bis spätestens 2024) oder sehr hohe thematische Bedeutung/Wichtigkeit
- **Hoch:** Umsetzung bis spätestens 2027 oder hohe Bedeutung zur Umsetzung des Zielbildes
- **Mittel:** Umsetzung bis spätestens 2030 oder sekundäre Bedeutung zur Umsetzung des Zielbildes

5.1 Fußverkehr

Das Maßnahmenkonzept „Fußverkehr“ ist in Abb. 40 ersichtlich. Insgesamt sind 18 Maßnahmen(-gruppen) adressiert. Die Einzelmaßnahmen sind gesammelt in einer Maßnahmentabelle (am Ende des Kapitels) aufgeführt.



Abb. 40 Maßnahmenkonzept Fußverkehr

Besonders wichtig ist das Thema der Einrichtung oder der Verdichtung von Querungsstellen. Dadurch kann die Verkehrssicherheit (insbesondere für den SchülerInnenverkehr) maßgeblich erhöht und gleichermaßen die Förderung des Fußverkehrs durch kurze und komfortable Wege erreicht werden. Dementsprechend sind diese Maßnahmen mit einer „sehr hohen“ Priorisierung bewertet, da durch verhältnismäßig geringe Eingriffe eine große Wirkung erzielt werden kann. Zunächst ist die Einrichtung verschiedener Fußgängerüberwege vorgesehen (vgl. **F1** und **F2**). In diesem Zuge sollte auch die Fußgängerampel am Knotenpunkt Bleichstraße/Feldstraße demontiert und dafür ein Fußgängerüberweg eingerichtet werden, sodass Kfz-FührerInnen auf der Bleichstraße mit den gleichen Querungshilfen rechnen können und ihr Fahrverhalten entsprechend anpassen. Für diese Maßnahme ist allerdings Voraussetzung, dass auf der Bleichstraße Tempo 30 umgesetzt wird. Nur so kann auch das Sicherheitsgefühl für die dort aufkommenden SchülerInnenverkehre aufrechterhalten bzw. verbessert werden. Insgesamt ist die Einrichtung von fünf Fußgängerüberwegen vorgesehen.

Eine weitere Maßnahme ist die Einrichtung vorgezogener Seitenräume (Maßnahme **F3**, vgl. Abb. 41), wodurch die FußgängerInnen beim Queren (gerade in Verbindung mit selbstständig geführten Wegeverbindungen) besser gesehen werden können. Maßnahme **F15** sieht vor, den bestehenden Fußgängerüberweg so zu optimieren, dass dieser mit vorgezogenen

Seitenräumen gestaltet wird (vgl. Umsetzungsbeispiel aus Abb. 41). Für den Knotenpunkt Hakenort / Bleichstraße ist zu prüfen, inwieweit der stark aufgeweitete Knotenpunkt so optimiert werden kann, dass die Querungsdistanz für zu Fuß Gehende durch eine Hilfe verkürzt werden kann (vgl. Maßnahme **F5**). Genauso ist die Einrichtung einer Querungshilfe über die Heeper Straße (Höhe Bahnbücke) zu berücksichtigen, welche direkt an einer Fußwegeverbindung (weiter in südliche Richtung) anknüpft.

Gerade für den SchülerInnenverkehr ist die Erhöhung der Aufmerksamkeit auf die noch unerfahrenen VerkehrsteilnehmerInnen von wesentlicher Bedeutung. Dementsprechend sollen die vier Knotenpunkte, die rund um die Schule positioniert sind, aufgepflastert werden (vgl. **F6**, mit Umsetzungsbeispiel aus Abb. 41). Hier ist weiterhin die Vorfahrt für den Kfz-Verkehr vorgesehen, dennoch kann durch diese Maßnahme das Fahrverhalten und das Geschwindigkeitsniveau in diesen sensiblen Straßenräumen entsprechend positiv beeinflusst werden. In Maßnahme **F7** ist ebenfalls die flächenhafte Aufpflasterung (Umsetzungsbeispiel in Abb. 41) über einen längeren Abschnitt der Petristraße auf Höhe des Nordeingangs der Volkeningschule vorgesehen. Hiervon kann genauso das geplante Seniorenheim profitieren. Darüber hinaus sollten auf den relevanten Schulwegen im Quartier (vgl. Abb. 4) Hinweistafeln bzgl. des dort zu erwartenden SchülerInnenverkehrs installiert werden (s. Maßnahme **F14**). Hier sollten durchaus kreativere und aufmerksamkeitssteigernde Elemente als lediglich das StVO-Schild (VZ 136) verwendet werden. Zur Verbesserung der sozialen Sicherheit kann die Beleuchtungssituation (südlich der Volkeningschule) beitragen (vgl. Maßnahme **F19**, selbständig geführte Verbindung zur Straße „In den Alten Gärten“).



Abb. 41 Beispiele für Aufpflasterungen und vorgezogene Seitenräume

Durch die Herstellung von neuen Wegeverbindungen, die für den Fuß- und Radverkehr kurze Routen innerhalb des Quartiers ermöglichen (vgl. Maßnahme **F16**), kann das bereits gute Netz weiter ergänzt werden. Gerade die hochwertige Grünverbindung entlang des Finkenbachs kann mit einem Verknüpfungspunkt (über eine heute stillgelegte und überwucherte Gleisraste) nahe des Knotenpunktes Eckendorfer Straße / Am Stadtholz eine wesentliche Netzergänzung darstellen.

Des Weiteren sollten ganz konkrete Barrieren abgebaut werden, sodass sämtliche Wegeverbindungen zu Fuß komfortabel und sicher sind. Hier ist die Verbindung zwischen Heckstraße und Lohbreite ggf. durch die Einrichtung von Pollern von parkenden PKW freizuhalten (s. Maßnahme **F9**). Darüber hinaus ist die Einrichtung der Bordsteinabsenkung am Knotenpunkt Petristraße / Feldstraße vorzunehmen (s. Maßnahme **F8**, ggf. kombinierbar mit **F6**). Außerdem ist die Umlaufsperre auf der selbstständig geführten Wegeverbindung (zwischen Heeper Straße und Ostbahnhof) zu entfernen (s. Maßnahme **F13**), die keinerlei Funktion erfüllt.

Ein wesentliches Ziel, das im Leitbild definiert ist, ist die Schaffung von Aufenthaltsqualität im Quartier. Zunächst einmal hat die Analyse gezeigt, dass bislang noch keine „Verkehrsberuhigten Bereiche“ vorhanden sind. Dieser Straßenraumtyp gibt dem Fußverkehr den Vorrang vor allen anderen Verkehrsarten und kann – bei entsprechenden Rahmenbedingungen (z.B. eine Verkehrsstärke unterhalb von 400 Kfz/h) – zielführend einge-

setzt werden. In Maßnahme **F10** sind zwei Abschnitte definiert, für die eine Ausweisung als „Verkehrsberuhigter Bereich“ zielführend erscheint:

- Meinolfstraße (zwischen „Auf dem Langen Kampe“ und „Am Großen Holz“): Mit der Lage des Aktivitätszentrums auf der Ostseite und des Wochenmarktes auf der Westseite bietet sich diese Fläche zu Umgestaltung an. Gleichermäßen treffen hier auch mehrere selbstständig geführte Wegeverbindungen zusammen.
- Zur Alten Gärtnerei: Dieser Straßenraum ist im Bestand nahezu wie ein „Verkehrsberuhigter Bereich“ niveaugleich ausgebaut. Bisweilen ist hier der ruhende Verkehr sehr ungeordnet und versperrt Kurvenradien und Sichtachsen. Die Ausweisung eines solchen Bereichs mit der Festlegung von Parkbuchten würde die Mischverkehrsfläche als Begegnungsort freihalten und würde dadurch mehr Aufenthaltsqualität erzeugen.
- In den Alten Gärten / Marga-Böhmer-Straße: Auch dieser Straßenraum ist im Bestand niveaugleich ausgebaut und zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität ist eine Ausweisung als „Verkehrsberuhigter Bereich“ zielführend

Mit der Ausweisung eines solchen Straßentyps würde in diesen Straßenräumen das Trennungsprinzip (zwischen Fahrbahn und Seitenraum) verworfen und eine Mischverkehrsfläche umgesetzt. Der Fahrbahnbereich kann hier gestalterisch angedeutet werden. Beginn und Ende dieser Bereiche sind baulich klar vom angrenzenden Straßentyp zu unterscheiden. Zur Oberflächengestaltung bietet sich die Verwendung von Pflasterstein an, da sie zumeist eine entsprechende Unterscheidung zur angrenzenden Oberfläche bringt. Eine Ausweisung als „Verkehrsberuhigter Bereich“ ist vorab durch die Straßenverkehrsbehörde auf Erfüllung von entsprechenden Kriterien zu überprüfen.

Darüber hinaus sollten zur Generierung von Aufenthaltsqualität zwei weitere Straßenräume umgestaltet werden. Der Vorplatz am Ostbahnhof benötigt eine grundlegende Umgestaltung (s. Maßnahme **F11**), die Oberflächen, Funktionen und Angebote neu definiert. Hier ist eine Verknüpfung mit den Maßnahmen **R12** (Schaffung hochwertiger Radabstellanlagen) und **MÖ5** (Einrichtung Mobilstation) vorzusehen. Zur Verbesserung der sozialen Sicherheit ist auch die Beleuchtungssituation am Ostbahnhof maßgeblich zu verbessern (vgl. Maßnahme **F19**). Auch die Umgestaltung des Straßenraums „Heckstraße“ kann zu einer wesentlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich beitragen (siehe Maßnahme **F12**). Hier ist der Fahrbahnbereich wesentlich zu verkleinern und die Seitenräume und das Parken neu zu definieren und zu ordnen. Darüber hinaus ist in dieser Bereich mit Straßengrün aufzuwerten. Hier gilt es, Funktion und Gestaltung miteinander zu verbinden. Gegebenenfalls kann das gute Beispiel „Auf dem Langen Kampe“ hier als Vorbild dienen.

Außerdem kann das Errichten von Sitzgelegenheiten oder anderem Stadtmobiliar ebenfalls ein Beitrag zu mehr Aufenthaltsqualität leisten (s. Maßnahme **F17**). Im Maßnahmenplan sind diverse Möglichkeiten aufgezeigt (zum Beispiel am Ostbahnhof, nördlich der Volkeningschule oder an der

Meinolfstraße), wo solche Angebote verortet werden könnten, die bisher im Quartier fehlen.

Gerade für BesucherInnen des Quartiers bietet sich an, gute Orientierungshilfen zu schaffen. Hier wird vorgeschlagen (s. Maßnahme **F18**) an einigen relevanten Punkten (zum Beispiel am Ostbahnhof) Informationsbords zu installieren, die eine Quartierskarte (mit eigenem Standort) enthalten und auf die Reisezeiten (zu Fuß) zu den verschiedenen Zielen im Quartier (z.B. Einzelhandels- oder Mobilitätsangebote) hinweisen.

Darüber hinaus wird der Fußverkehr ganz wesentlich bei Umsetzung der Maßnahme **MIV2** (aufgesetztes Parken entfernen) profitieren, da die Seitenräume ihre ursprüngliche Breite zurückerhalten.

Nr.	Maßnahme mit Verortung	Priorität	Hinweise / Verknüpfung
F1	Querungshilfe (Fußgängerüberweg) einrichten: - Bleichstraße (Höhe Nr. 231) - Bleichstraße/Am Stückenkamp - KP Petristraße/ Feldstraße - Ziegeleistraße (nördlich Radrennbahn)	sehr hoch	
F2	Querungshilfe (Fußgängerüberweg) einrichten und Fußgänger-LSA demontieren (KP Bleichstraße / Feldstraße)	sehr hoch	nach Umsetzung Maßnahme MIV1, vgl. Maßnahme MIV6
F3	Verbindung / Querungsmöglichkeit durch beideseitig vorgezogene Seitenräume verbessern - Bleichstraße (westlich Spielplatz "Auf dem Tönsplatz") - Am Großen Holz (Höhe Nr. 33) - Hakenort / Brehmstraße - Hakenort / Petristraße - Hakenort / Am Stadtholz	hoch	
F4	Verbindung / Querungsmöglichkeit durch einseitig vorgezogene Seitenräume verbessern - Finkenstraße (Höhe Nr. 30) - Flurstraße (Höhe Nr. 14) - Petristraße (Höhe Nr. 100)	hoch	
F5	Querungsmöglichkeit über breite Fahrbahn einrichten / verbessern - KP Haakenort / Bleichstraße - Heeper Straße (Höhe Bahnbrücke)	hoch	Prüfung von verschiedenen Varianten für eine sicherere Gestaltung
F6	Knotenpunkte aufpflastern - KP Bleichstraße / Feldstraße - KP Bleichstraße / Finkenstraße - KP Petristraße / Finkenstraße - KP Petristraße / Feldstraße	hoch	vgl. Maßnahme MIV7
F7	Materialwechsel (z.B. Pflaster) zur Aufmerksamkeitserhöhung einbringen (Abschnitt von ca. 100 m, Höhe Am Petriplatz, bezugnehmend auf vorhandene Schul- und Altenheimereinrichtung)	hoch	
F8	Bordsteinabsenkung einrichten (KP Feldstraße / Petristraße)	mittel	im Rahmen von Umsetzung F2 und F6 berücksichtigen
F9	Durchgang von parkenden Pkw freihalten (südliche Heckstraße, Verbindung in Richtung Lohbreite: ggf. baulich, z.B. Poller)	hoch	

Nr.	Maßnahme mit Verortung	Priorität	Hinweise / Verknüpfung
F10	Prüfung zur Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich: - Meinolfstraße Süd - Zur Alten Gärtnerei - In den Alten Gärten/Marga-Böhmer-Straße	hoch	vgl. Maßnahme MIV5
F11	Aufwertung und Umgestaltung Bahnhofsvorplatz	hoch	Verknüpfung mit Maßnahme R12, F11 und MÖ5
F12	Implementierung Straßengrün mit Verschmälerung der Fahrbahnfläche zur Schaffung von Aufenthaltsqualität (Heckstraße)	mittel	in Zusammenarbeit mit der Stadtgestaltung
F13	Demontage Umlaufsperrern (Parallelweg Trachtenweg Höhe Kiepenweg)	hoch	
F14	Hinweise auf Schülerverkehre (diverse)	sehr hoch	z.B. in Form von kreativ gestalteten Schildern oder Markierungen
F15	bestehende Querungshilfe (Fußgängerüberweg) optimieren durch vorgezogene Seitenräume - KP Bleichstraße / Lohbreite - Feldstraße (Höhe Nr. 20)	mittel	
F16	Herstellung neuer (selbstständig geführter) Fuß- und Radverbindung - Verbindung Heckstraße / Petristraße - Verbindung "Am Stadtholz" und Grünverbindung "Am Finkenbach"	hoch	vgl. Maßnahme R6
F17	Einrichtung Sitzgelegenheit prüfen (diverse, s. Plan)	mittel	
F18	Errichtung Informationsboards - Ostbahnhof - Nahversorgungszentrum - Aktivitätenzentrum - Schule / Altenheim	mittel	Hinweise zur eigenen Verortung, Zielen im Quartier und Informationen zu fußläufigen Entfernungen mit Hilfe einer Kartendarstellung
F19	Beleuchtung nachrüsten - Fußwegverbindung zwischen Völkeningschule und "In den Alten Gärten" - Zugänge zum Ostbahnhof		in Verbindung mit Maßnahme F11

5.2 Radverkehr

Das Maßnahmenkonzept „Radverkehr“ ist in Abb. 42 ersichtlich. Insgesamt sind hier 13 Maßnahmen(-gruppen) adressiert. Die Einzelmaßnahmen sind gesammelt in einer Maßnahmentabelle (am Ende des Unterkapitels) aufgeführt.

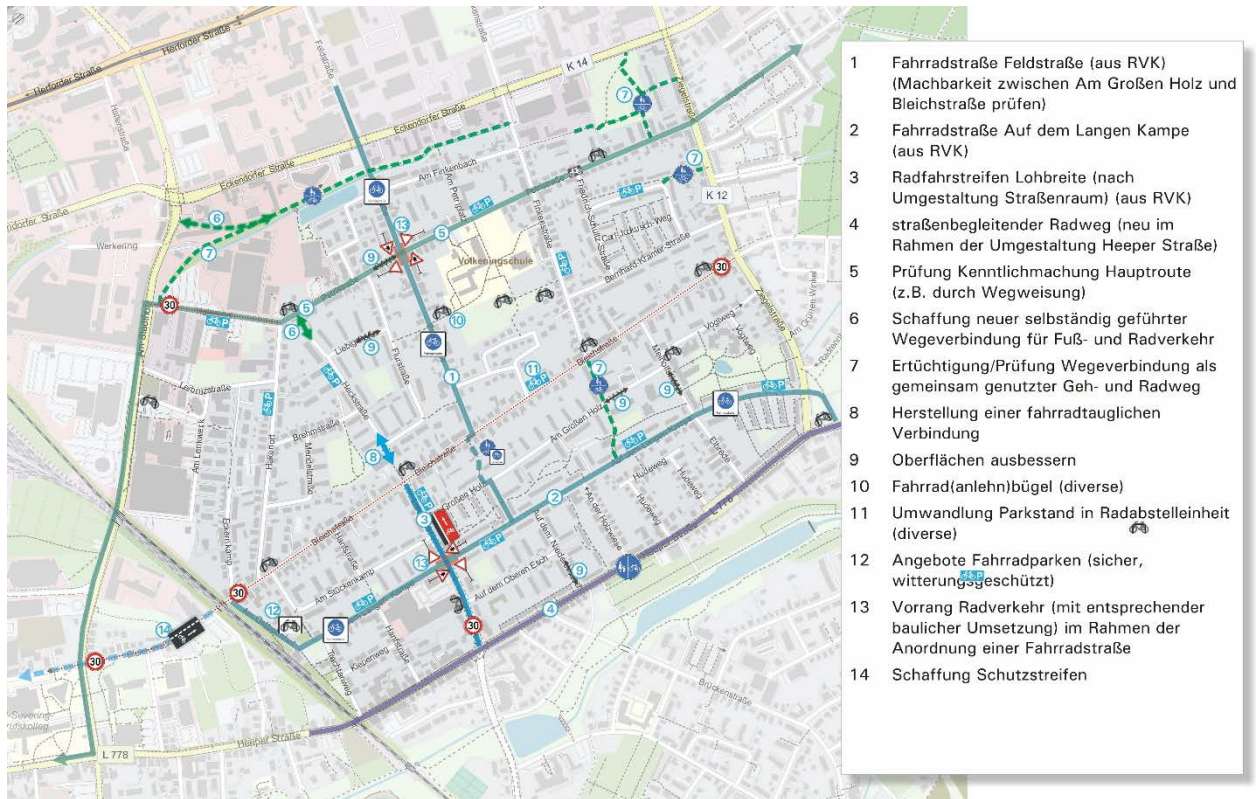


Abb. 42 Maßnahmenkonzept Radverkehr

Grundsätzlich lassen sich die vorgeschlagenen Maßnahmen im Radverkehr hinsichtlich linienhafter und punktueller und Maßnahmen unterscheiden.

Ganz wesentlich ist die Einrichtung von insgesamt zwei Fahrradstraßen (s. Maßnahmen **R1** und **R2**), die jeweils orthogonal zueinander orientiert sind und Radverkehre in Nord-Süd- bzw. in Ost-West-Richtung aufnehmen können. Die Fahrradstraßen sind auf den Straßen „Feldstraße“ (mit weiterer Fortführung über die Quartiersgrenzen hinaus in Richtung Norden) und „Auf dem Langen Kampe“ vorgesehen und bereits im Bielefelder Radverkehrskonzept projektiert. Diese Maßnahmen sollen bis 2025 umgesetzt werden. Die Fahrradstraßen können wesentliche Radverkehre aus dem Quartier aufnehmen und bieten eine sichere Führung an, da der Radverkehr hier Vorrang hat und nicht ohne weiteres durch Kfz überholt werden darf. Hier können z.B. zwei Radfahrer auch nebeneinander auf der Fahrbahn unterwegs sein. Grundsätzlich sind Fahrradstraßen gegenüber kreuzenden oder einmündenden Straßen bevorrechtigt. Diese Bevorrechtigungen sind entsprechend zu berücksichtigen (s. Maßnahme **R13**), mit besonderer Sorgsamkeit an den Hauptknoten Feldstraße / Petristraße und „Auf dem Langen Kampe“ / Lohbreite. Bei der Umsetzung der Fahr-

radstraßen sind die „Grundzüge der Gestaltung von Fahrradstraßen“ der Stadt Bielefeld zu beachten. Hier sind bereits entsprechende Gestaltungshinweise (z.B. hinsichtlich der Verwendung einer entsprechenden Markierung) festgehalten. Ein Praxisbeispiel ist in Abb. 43 dargestellt.

Ebenfalls im Radverkehrskonzept bereits definiert, ist die Umsetzung von Radfahrstreifen auf der Straße Lohbreite (s. Maßnahme **R3**, und Beispiel aus Abb. 43). Die Umsetzung dieser Führungsform kann hier einen wesentlichen Beitrag zu einem höheren Fahrkomfort und zu mehr Verkehrssicherheit beitragen. Dabei ist der Straßenraum „Lohbreite“ auf zwei Fahrstreifen zu reduzieren (s. Maßnahme **MIV1**), damit die genannte Führungsform auch umgesetzt werden kann.



Abb. 43 Beispiel Fahrradstreifen (links) und Fahrradstraße (rechts)

Für mehr Sicherheit im Radverkehr kann ebenfalls die Umgestaltung der Heeper Straße sorgen. Hier ist bereits ein neuer straßenbegleitender Radweg (s. Maßnahme **R4**) mit einer entsprechenden Ausbauqualität vorgesehen (im Radverkehrskonzept bis 2024). Gerade an den Knotenpunkten sind sichere Führungsvarianten zu wählen, sodass das Risiko von schweren Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrenden minimiert werden kann.

Eine der wesentlichen Hauptrouten des Bielefelder Radnetzes verläuft über die Petristraße und den nördlichen Hakenort weiter in Richtung Innenstadt. Eine entsprechende Kenntlichmachung dieser wichtigen stadtteilübergreifenden Verbindung ist (zum Beispiel durch wegweisende Elemente oder Markierungen) begrüßenswert, im Umsetzungskonzept der Alltagsrouten (im stadtweiten Kontext) allerdings noch zu qualifizieren (s. Maßnahme **R5**).

Hinsichtlich der Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen auf der Ziegelstraße ist zu diskutieren, ob im südlichen Teil die Schutzstreifen auf der Fahrbahn zugunsten einer großzügigeren Führungsform (z.B. Fahrradstreifen) ausgebaut werden. Da der Straßenraum im südlichen Teil aber deutlich schmaler ist, müssten hier sämtliche straßenbegleitende Parkstände entfallen.

Damit die Verbindungsqualität für den Radverkehr noch weiter zunimmt, ist zu prüfen, ob die selbstständig geführte Wegeverbindung am Finkenbach als gemeinsam genutzter Geh- und Radweg ertüchtigt werden kann (s. Maßnahme **R7**). Dabei ist auch für den Radverkehr die Schaffung einer neuen Verbindung weiter in westliche Richtung relevant (s. Maßnahme **R6**, bzw. **F16**) um zusätzliche Umwege zu minimieren. Gleichmaßen ist für eine fahrradtaugliche Verbindung zwischen der Straße „Auf dem Langen Kampe“ und Bleichtstraße (in südlicher Verlängerung der Finkenstraße) zu prüfen, ob mindestens ein gemeinsam genutzter Geh- und Radweg umgesetzt werden kann (ggf. sind hier Grundstücksankäufe zur Generierung von Mindestbreiten erforderlich). Die Prüfschritte sind ebenso für die heute vorhandenen selbstständig geführten Wegeverbindungen zwischen Ziegelstraße und „Am Finkenbach“ sowie zwischen der Petristraße und der Eckendorfer Straße (im Nord-Osten des Quartiers) durchzuführen (s. Maßnahme **R7**). Außerdem ist an der südlichen Heckstraße (im Übergang auf die selbstständig geführte Wegeverbindung in Richtung Bleichstraße) eine Verbindung umzusetzen, die ein durchgängiges Fahren erlaubt (s. Maßnahme **R8**).

Für weitere Sicherheit im Radverkehr sind an verschiedenen Stellen (punktuell oder flächig) die in der Defizitanalyse detektierten (punktuellen oder flächigen) Asphaltoberflächen auszubessern (s. Maßnahme **R9**).

Um den aufgedeckten Mangel an öffentlich zugänglichen Radabstellanlagen zu beseitigen, wurden im Maßnahmenkonzept diverse Vorschläge für Standorte von Radabstellmöglichkeiten (dezentral sowie nutzungs- und bedarfsorientiert) verortet. Dabei können Fahrradbügel – sofern genügend Platz vorhanden ist – herkömmlich im Seitenraum oder in einem Platzbereich untergebracht werden (s. Maßnahme **R10**). Es wird vorgeschlagen, „Pakete“ von mindestens 3-5 Radbügeln vorzusehen. Diese sollen zum Beispiel in Nähe der Volkeningschule, des Supermarktes oder in Nähe der Bushaltepunkte angeordnet werden. Gerade bei Letzterem kann die Intermodalität (Verknüpfung mehrerer Verkehrsträger innerhalb einer Wegekette) gestärkt werden. In städtebaulich beengten Lagen, wo keine solcher Räume vorhanden sind, sind entsprechende Radabstelleinheiten (z.B. je 5 Bügel für konventionelle Räder oder 3 Bügel für Lastenräder) auf einzelnen Kfz-Parkständen umsetzen (s. Maßnahme **R11** und Beispiele aus Abb. 44). In der Maßnahmenkarte sind für das Quartier insgesamt 12 Pkw-Parkstände zur Umfunktionierung vorgesehen. Am Ostbahnhof sollte ein qualitativ besonders hochwertiges Radabstellangebot umgesetzt werden, das ein sicheres und witterungsgeschütztes Abstellen ermöglicht (s. Maßnahme **R12**). Hier sind die Verknüpfungen zu den Maßnahmen **F11** und **FÖ5** zu berücksichtigen.



Abb. 44 Beispiele Umsetzung von Abstellmöglichkeiten auf Fahrbahnflächen

Ganz besonders kann der Radverkehr von der vorgeschlagenen Temporeduzierung auf 30 km/h auf der Bleichstraße und der Lohbreite profitieren, da dadurch die Verkehrssicherheit auf diesen wichtigen Verbindungen erhöht werden kann.

Nr.	Maßnahme mit Verortung	Priorität	Hinweise / Verknüpfung
R1	Fahrradstraße einrichten "Feldstraße" (entlang Feldstraße, ggf. alternative südliche Führung über Lohbreite prüfen)	hoch	Maßnahme 119/282 vorgesehen im RVK (bis 2025), Berücksichtigung Maßnahme R13
R2	Fahrradstraße einrichten "Auf dem Langen Kampe" (Führung von Heeper Straße bis zur Bleichstraße über Ostbahnhof)	hoch	Maßnahme 120/121 vorgesehen im RVK (bis 2025), Berücksichtigung Maßnahme R13
R3	Radfahrstreifen einrichten "Lohbreite" Maßnahme im Rahmen der Umgestaltung des Straßenraums Lohbreite umsetzen	mittel	Maßnahme 281 vorgesehen im RVK (bis 2030)
R4	Straßenbegleitenden Radweg mit sicheren Knotenpunkten einrichten "Heeper Straße" Errichtung im Rahmen der Umgestaltung "Heeper Straße" vorgesehen	sehr hoch	Maßnahme 152 vorgesehen im RVK (bis 2024) - besondere Berücksichtigung von Querungsbedarfen der Heeper Straße
R5	Prüfung zur Kenntlichmachung Hauptroute (Verlauf Petristraße / Hakenort)	hoch	zum Beispiel durch wegweisende Elemente oder durch Markierungen
R6	Herstellung neuer (selbstständig geführter) Fuß- und Radverbindung - Verbindung Heckstraße / Petristraße (im Rahmen der Baurechtschaffung vorgesehen) - auf alter Gleistrasse zw. Grünverbindung Finkenbach und "Am Stadtholz"	hoch	vgl. Maßnahme F16
R7	Wegeverbindung als gemeinsam genutzten Geh- und Radweg einrichten (prüfen und wenn möglich ertüchtigen) - zw. Auf dem Langen Kampe / Bleichstraße (Höhe Finkenstraße) - zw. Ziegelstraße / Friedrich-Schultz-Str. - Verbindungen im Petripark - Grünverbindung "Am Finkenbach"gesamt	hoch	
R8	Herstellung einer fahrradtauglichen Verbindung (zwischen Heckstraße und Bleichstraße)	hoch	Abbau von Barrieren erforderlich
R9	Fahrbahnoberflächen ausbessern (Ausbesserung Asphaltdecke für ein sicheres Radfahren und zur Minderung des Rollwiderstandes), Verortung s. Maßnahmenkarte	mittel	
R10	Fahrradanlehnbügel installieren (diverse, vgl. Karte)	sehr hoch	
R11	Umwandlung Parkstände in Radabstellereinheiten (diverse, vgl. Karte)	hoch	
R12	Schaffung hochwertiger Angebote Fahrradparken (im Rahmen Umgestaltung Bahnhofsvorplatz)	hoch	Verknüpfung Maßnahme F11 und MÖ5
R13	Vorrang für Radverkehr vorsehen (im Rahmen der Anordnung der Fahrradstraßen mit entsprechender baulicher Unterstützung): - KP "Auf dem Langen Kampe / Lohbreite - KP Petristraße / Flurstraße	hoch	Verknüpfung Maßnahme R1 und R2
R14	Schaffung Schutzstreifen (Bleichstraße westlich Bahntrasse)	hoch	Maßnahme Teil des Radverkehrskonzept (vgl. Maßnahme MIV1)

5.3 ÖPNV & Multimodalität

Das Maßnahmenkonzept „ÖPNV & Multimodalität“ ist in Abb. 45 ersichtlich. Insgesamt sind hier 7 Maßnahmen(-gruppen) adressiert. Die Einzelmaßnahmen sind gesammelt in einer Maßnahmentabelle (am Ende des Unterkapitels) aufgeführt.



Abb. 45 Maßnahmenkonzept ÖPNV & Multimodalität

Zur Förderung der Multimodalität (Möglichkeit der Verkehrsmittelwahl) und der Intermodalität (Möglichkeit der Verknüpfung von Verkehrsträgern) ist insbesondere die Verdichtung des Angebots von Sharing-Angeboten zu verfolgen, die zum Beispiel als Zubringer zum ÖPNV dienen oder den Verzicht auf das eigene Auto ermöglichen. Zum Beispiel gibt es Untersuchungen, die zeigen, dass ein Car-Sharing Fahrzeug 5-10 private Pkw ersetzen kann. Insgesamt ist anzustreben, dass Sharing-Angebote im Quartier dezentral angeordnet werden, an einem Standort aber eine Verknüpfung mehrerer Verkehrsträger, sichergestellt ist.

Im Quartier sind 4 weitere Car-Sharing-Stationen zu etablieren, sodass die Gesamtzahl an Stationen auf insgesamt 6 erhöht wird (vgl. **Maßnahme MÖ1**). Hier ist anzustreben, dass je Stationseinheit 2 Car-Sharing-Stellplätze umgesetzt werden sollen. Durch das verdichtete Netz an Car-Sharing-Angeboten sinkt die Distanz von jedem potentiellen Startort (z.B. vom Wohnhaus im Quartier). Bisher sind Sharing-Angebote vom Anbieter *cambio* etabliert (vgl. Abb. 46). Je nach Marktlage und Möglichkeiten kann das Angebot hier auch durch andere Anbieter ergänzt werden.

In Bielefeld ist das städtische (öffentliche) Verleihsystem *mein siggi* bereits als Bike-Sharing-Partner etabliert. Hier können Leihräder entweder an Stationen oder entlang ausgewählter Strecken⁵ (frei) ausgeliehen und abgegeben werden. Hier wird vorgeschlagen, im Quartier in Rücksprache mit dem Anbieter feste Stationen zu installieren. Insgesamt sind bis zu 6 Stationen – dezentral, an wichtigen Quartierszielen – vorzusehen (s. Maßnahme **MÖ2**, vgl. Abb. 45). Stationen haben die Vorteile, dass hier zu meist entsprechende Angebote vorhanden sind und dass Fahrräder weniger wahllos im Straßenraum abgestellt werden.



Abb. 46 Beispiele aus dem Quartier: abgestelltes Leihrad von *mein siggi* (links), und Car-Sharing-Station (Meinolfstraße, rechts)

In Ergänzung dazu soll es im Quartier auch die Möglichkeit geben, Lastenräder auszuleihen (vgl. Maßnahme **MÖ3**, s. Beispiel in Abb. 47). Um das bestehende Angebot am Aktivitätenzentrum (Meinolfstraße) zu erweitern, welches mit einer noch größeren Reichweite beworben werden sollte, ist ein weiterer Standort mit entsprechenden Angeboten am Nahversorgungszentrum in der Lohbreite vorzusehen. Hier kann ggf. eine Kooperation mit dem Einzelhändler vor Ort gewinnbringend und zielführend für alle Akteure sein. Als weiterer Standort würde sich ggf. der Ostbahnhof anbieten.



Abb. 47 Beispiele für eine Bike-Sharing-Station mit Lastenradangebot (links) und eine definierte Abstellfläche für E-Scooter.

⁵ Im 5. Kanton auf folgenden Abschnitten: Heeper Straße, Ziegelstraße, Am Stadtholz, zentral ein Abschnitt (von Süd nach Nord) über Lohbreite, Bleichstraße und Feldstaße.

Darüber hinaus sollten im Quartier E-Scooter-Abstellflächen vorgesehen werden. Das Maßnahmenkonzept sieht hier mindestens 6 Standorte vor (vgl. Maßnahme **MÖ4**, s. Umsetzungsbeispiel aus Abb. 47). Die Einrichtung entsprechender Abstellflächen verfolgt das Ziel, dass die heute zum Teil sehr chaotisch und gefährdend abgestellten Fahrzeuge, geordnet abgestellt werden und kein Sicherheitsrisiko darstellen. Dieser Umgang mit dem noch neuen Sharing-Angebot in Städten ist in Rücksprache mit den verschiedenen Anbietern zu diskutieren und dann auch konsequent im gesamten Geschäftsgebiet der Stadt umzusetzen.

Des Weiteren sollen am Ostbahnhof sämtliche Angebote, welche das multimodale Verkehrsverhalten unterstützen, durch eine Mobilitätsstation zusammengeführt werden. In Maßnahme **MÖ5** sind sämtliche Bausteine beschrieben (wie zum Beispiel sämtliche Sharing-Angebote unterschiedlicher Verkehrsträger, eine digitale Fahrgastinformation (DFI) und eine Service-Station für RadfahrerInnen), die hier umgesetzt werden sollen. Hier wurde die Maßnahme aus dem „Umsetzungskonzept Mobilitätsstationen“ der Stadt Bielefeld übernommen, in der eine Station in der Kategorie „M“ vorgesehen wurde. Die Mobilitätsstation ist in enger Verknüpfung mit der Maßnahme **R12** (sichere Radabstellanlage) und **F11** (Aufwertung und Umgestaltung Bahnhofsvorplatz) zu denken und kann zu einer wesentlichen Aufwertung dieses wichtigen Ortes im Quartier führen. Damit einhergehend ist auch zu überprüfen, inwieweit der Zugang zu den Gleisen barrierefrei erfolgen kann (Aufgabe DB).

Zusätzlich soll im Quartier eine weitere Mobilstation der Größe „S“ am Haltepunkt Radrennbahn / Ziegelstraße vorgesehen werden (vgl. Maßnahme **MÖ6**), die allerdings über einen überschaubareren Angebotsumfang verfügt (vgl. „Umsetzungskonzept Mobilitätsstationen“).

Wenngleich das Busangebot im Quartier verhältnismäßig dicht und gut frequentiert ist, ist im Nordbereich die Taktung noch zu verbessern. Dementsprechend ist in Maßnahme **MÖ7** beschrieben, dass auf der Buslinie 23 mindestens ein 20-minütiger Grundtakt etabliert werden soll. Diese Maßnahme ist bereits im Bielefelder Nahverkehrsplan 2021 (mit der Umsetzungspriorität 2) beschrieben. Damit auch die mobilitätseingeschränkten Personen an den ÖPNV-Angeboten uneingeschränkt partizipieren können, ist die Umsetzung der Barrierefreiheit an allen Bushaltestellen zu überprüfen und gegebenenfalls zu finalisieren (**MÖ8**). Hier ist eine sehr hohe Priorität notwendig, da per Bundesgesetz die Frist zur Herstellung der Barrierefreiheit bereits im Januar 2022 abgelaufen ist.

Nr.	Maßnahme mit Verortung	Priorität	Hinweise / Verknüpfung
MÖ1	Errichtung weiterer Car-Sharing-Stationen <ul style="list-style-type: none"> - Friedrich Schulz-Straße - Auf dem Langen Kampe (Höhe A. d. Holzwiese) - Am Lenkwerk - Flurstraße (Süd) 	hoch	neben den zwei vorhandenen stationsgebundenen cambio-Car-Sharing-Stationen kann das Angebot auch durch weitere Anbieter ergänzt werden
MÖ2	Errichtung Bike-Sharing-Stationen von Siggì (in Ergänzung zur Möglichkeit, Leihräder teilweise auch flächig abzustellen)	hoch	
MÖ3	Errichtung Lastenradverleih-Station (Anbieter offen) <ul style="list-style-type: none"> - Nahversorgungszentrum (Kooperation Nahversorger anstreben) - Aktivitätenzentrum Meinolfstraße (Angebot zu bewerben) 	hoch	Verleihstation am Aktivitätenzentrum vorhanden allerdings öffentlich wenig wahrnehmbar
MÖ4	E-Scooter-Abstellflächen vorsehen <ul style="list-style-type: none"> - Friedrich Schulz-Straße - Auf dem Langen Kampe (Höhe A. d. Holzwiese) - Am Lenkwerk - Meinolfstraße - Ecke Bleichstraße / Lohbreite - Ecke Feldstraße / Grünverbindung 	mittel	
MÖ5	Einrichtung Mobilstation "M" am Ostbahnhof mit folgenden Angeboten: <ul style="list-style-type: none"> - Car-Sahring - Bike-Sharing (ggf. mit Lastenrad) - digitale Fahrgastinformation (DFI) - E-Scooter-Abstellfläche - Service-Station für Radnutzer (Luftpumpe, Fahrradschlauchautomat) - witterungsgeschützte und sichere Radabstellanlage (vgl. Maßnahme R12) 	hoch	Maßnahme bereits adressiert im Umsetzungszept Mobilitätsstationen vgl. Maßnahme F11 und R12
MÖ6	Einrichtung Mobilstation "S" am Haltepunkt Radrennbahn / Ziegelstraße mit folgenden Angeboten: <ul style="list-style-type: none"> - Car-Sahring - Bike-Sharing - E-Scooter-Abstellfläche 	mittel	Maßnahme noch nicht adressiert im Umsetzungszept Mobilitätsstationen
MÖ7	Taktverstärkung Buslinie 23 (mindestens 20-minütiger Grundtakt)	hoch	Maßnahme aus Nahverkehrsplan 2021 mit Umsetzungspriorität 2
MÖ8	Überprüfung der Umsetzung Barrierefreiheit an Bushaltpunkten	sehr hoch	

5.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr (MIV), ist die Verkehrsart im Quartier, die aufgrund der Präsenz die maßgeblichsten Auswirkungen mit sich bringt. Dies wird bereits am Flächenanteil am öffentlichen Raum deutlich, der durch den ruhenden Verkehr genutzt wird. Der große Einfluss des MIV auf das gesamte Verkehrssystem birgt also wesentliche Chancen dafür, dass die Situation auch für andere Verkehrsträger (z.B. hinsichtlich der Themen Verkehrssicherheit) maßgeblich verbessert werden kann. Aber auch Themen wie Verkehrsstärken, der damit zusammenhängende Durchgangsverkehr und die Kfz-Geschwindigkeiten haben einen wesentlichen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität im Quartier.

Zunächst werden Basismaßnahmen (s. Kapitel 5.4.1) beschrieben, mit denen die im Zielbild gesteckten Ziele maßgeblich erreicht werden sollten. Hier ist nach einer entsprechenden Zeitspanne (z.B. in 2030) nach Umsetzung der wesentlichen Maßnahmen eine Evaluation erforderlich, ob die gewünschten Ziele erreicht worden sind. Gibt es hier Nachsteuerungsbedarf, kann die Umsetzung einer zweiten Ebene erfolgen: Die „Maßnahmen zur erweiterten Verkehrsberuhigung“ (s. Kapitel 5.4.2).

In Kapitel 5.4.3 ist die Option zur Umsetzung von Bewohnerparken im Quartier dargelegt. Diese Möglichkeit wird im Rahmen dieses Verkehrsgutachtens kurz eingeordnet.

5.4.1 Basismaßnahmen

Das Maßnahmenkonzept „MIV“ ist in Abb. 48 ersichtlich. Insgesamt sind hier 11 Maßnahmen(-gruppen) adressiert. Die Einzelmaßnahmen sind gesammelt in einer Maßnahmentabelle (am Ende des Unterkapitels) aufgeführt.

Ein zentrales Thema, in dem ein großes Verbesserungspotential für die gesamte Mobilität im Quartier liegt, sind die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr. Gutachterlich gesehen kann die Verkehrssicherheit wesentlich gesteigert werden, wenn für die Bleichstraße (die eine zentrale Quartiersachse darstellt) eine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 angeordnet wird. Diese Temporeduzierung sollte genauso für den Hakenort (Nord) und für die Lohbreite angeordnet werden (wobei hier zusätzlich eine neue Straßenraumgestaltung erforderlich ist), siehe Maßnahme **MIV1**. Diese Temporeduzierung kann einen maßgeblichen Ausschlag dafür geben, dass wesentliche Durchgangsverkehre eine andere Route wählen und das gesamte Geschwindigkeitsniveau auf diesen zentralen Quartiersverbindungen gesenkt werden kann. Die Neuordnung des Parkens in der Bleichstraße (Maßnahme **MIV2**) kann hier ebenfalls einen wesentlichen Beitrag leisten, da nicht mehr zwangsläufig die Begegnungsfälle von Kfz ermöglicht werden sollen. Ebenfalls kann die (temporäre) Installation von Geschwindigkeitsanzeigen in der Bleichstraße (direkt nach Einführung der Geschwindigkeitsreduzierung, s. Maßnahme **MIV 9**) dazu dienen, dass die FahrerInnen ein direktes „Feedback“ zu ihrem Fahrverhalten bekommen und dieses

ggf. anpassen können. Darüber hinaus kann die Schaffung von Eingangssituationen an den jeweiligen Quartierseingängen (s. Beispiel aus Abb. 49) auf der Bleichstraße dazu beitragen, dass die Aufmerksamkeit (auch hinsichtlich des eigenen Fahrverhalten) erhöht wird (s. Maßnahme **MIV10**). Damit zusätzlich weniger Durchgangsverkehr auf den beschriebenen Relationen verkehrt, kann die Anzahl einfahrender Verkehre je Zeiteinheit (über die Quartierszufahrt Lohbreite) durch Modifizierung der dort vorhandenen Lichtsignalanlage (am Knotenpunkt Heeper Straße / Lohbreite / Otto-Brenner-Straße) reduziert werden. Hier ist zu prüfen, inwieweit durch kürzere Freigabezeiten in Richtung Nord (insbesondere aus der Otto-Brenner-Straße) der Zweck der Zuflussdosierung erfüllt werden kann (s. Maßnahme **MIV4**).

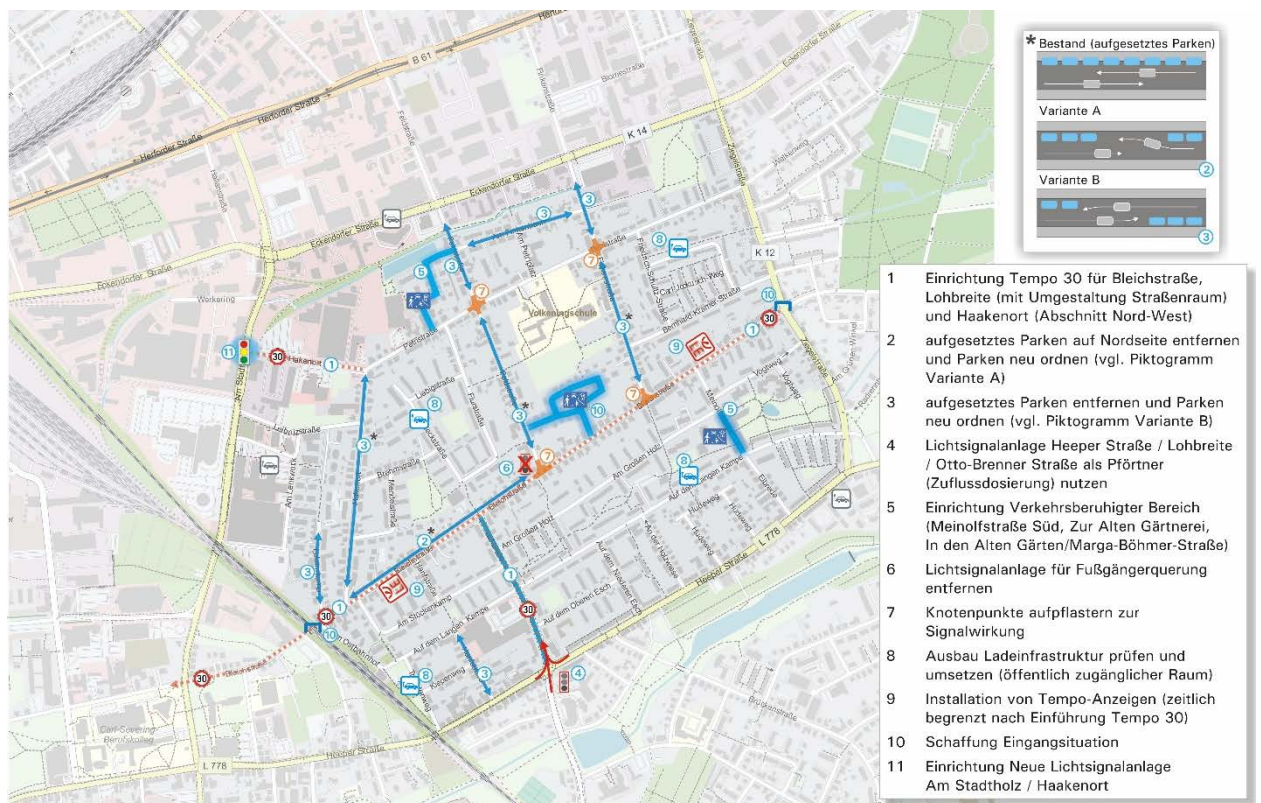


Abb. 48 Maßnahmenkonzept MIV (Basismaßnahmen)

Eine weitere wesentliche Maßnahme ist die Neuordnung des Parkens durch das Abschaffen des sogenannten „aufgesetzten Parkens“ in mindestens 9 verschiedenen Straßenabschnitten (Bleichstraße West, Haakenort, Feldstraße [Nord und Süd], Finkenstraße [Nord und Süd], Eckernkamp und Hanfstraße), s. Maßnahme **MIV3**. Das wesentliche Ziel ist die Restrukturierung der Straßenräume, wodurch der Fußverkehr wieder seinen eigentlich erforderlichen Platzbedarf zurückerhält und der MIV auf die Nutzung der ihm zugewiesenen Fahrbahn beschränkt wird. Dadurch kann der Fußverkehr gestärkt werden und gleichermaßen das Geschwindigkeitsniveau im Quartier niedrig gehalten werden, da das aktuell uneingeschränkte aneinander Vorbeifahren von Kfz dann nur noch eingeschränkt möglich ist. In Abb. 48 (oben rechts) ist in einer Prinzipskizze dargestellt, wie das straßenbegleitende Parken auf der Fahrbahn, einseitig in Variante A (hier

für die Bleichstraße erforderlich) und wechselseitig in der Variante B (für die anderen Straßenabschnitte) umzusetzen ist. Gerade bei der Umsetzung der Parkbuchten auf der Fahrbahn kann als Abgrenzung einer Einheit am Beginn und am Ende je ein Straßenbaum gepflanzt werden (vgl. Kapitel 5.5.1). Für den Begegnungsfall sind entsprechende Bereiche ohne Parkbuchten einzuplanen. Durch die Neuordnung ist ungefähr mit einem Entfall von rd. 150 Parkständen im öffentlichen Straßenraum zu rechnen. Gegenüber einem Angebot von rd. 1.800 Parkständen ist mit einer Abnahme von rd. 8% zu rechnen. Das wird den Parkdruck aber nicht in einen kritischen Bereich ansteigen lassen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass sowohl noch ausreichende Kapazitäten vorhanden sind als auch die vielen zusätzlichen Maßnahmenangebote den Umstieg auf andere Verkehrsträger begünstigen.

Zusätzlich sind weitere Maßnahmen geplant, welche die Aufmerksamkeit der Kfz-FührerInnen gegenüber den schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen erhöhen. Dies kann durch die Aufpflasterung von den insgesamt vier Knotenpunkten rund um die Volkeningschule erreicht werden (vgl. Maßnahme **MIV7**, s. Abb. 41). Durch den Oberflächenwechsel wird automatisch die Aufmerksamkeit der Autofahrenden erhöht und gerade die unerfahrenen Verkehrsteilnehmenden (wie z.B. SchülerInnen) sind sicherer im Straßenverkehr unterwegs. Zusätzlich hilft hier auch die Maßnahme zur Ausweisung von Verkehrsberuhigten Bereichen (s. Maßnahme **MIV5**, vgl. Abb. 49). Der primär für den Aufenthalt und somit für den Fußverkehr zur Verfügung gestellte Raum kann zwar durchfahren werden, dies allerdings nur in Schrittgeschwindigkeit. Mit solchen Maßnahmen wird das Ziel der Flächengerechtigkeit gestützt und sukzessive umgesetzt (s. genauere Beschreibung in Kapitel 5.2).



Abb. 49 Beispiele aus der Praxis im MIV

Eine weitere Maßnahme ist die Schaffung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur im Quartier (s. Maßnahme **MIV8**). Hier sind mindestens 4 Standorte vorgeschlagen, wodurch ein Mindestangebot an Lademöglichkeiten (bei einer steigenden Anzahl an neu zugelassenen E-Fahrzeugen) im Quartier geschaffen werden kann (vgl. Abb. 49). Die Umsetzung und Verteilung der Ladepunkte sollten allerdings in einem übergeordneten Konzept verifiziert werden.

Nachrichtlich übernommen, ist die bereits politisch beschlossene Maßnahme **MIV11**, in der die Errichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt „Am Stadtholz / Hakenort“ festgehalten ist.

Nr.	Maßnahme mit Verortung	Priorität	Hinweise / Verknüpfung
MIV1	Einrichtung Tempo 30 für Bleichstraße, Lohbreite (mit Umgestaltung Straßenraum: MN R3) und Hakenort (Nord-West)	sehr hoch	wichtig für weiterführende Umsetzung: Maßnahme MIV9 und MIV10
MIV2	Aufgesetztes Parken entfernen und Parken neu ordnen (Variante A - einseitige Anordnung Buchten: Bleichstraße Abschnitt West)	sehr hoch	
MIV3	Aufgesetztes Parken entfernen und Parken neu ordnen (Variante B - zweiseitige Anordnung Buchten): - Hakenort - Hanfstraße - Eckernkamp - Feldstraße - Finkenstraße - Am Finkenbach	sehr hoch	
MIV4	Lichtsignalanlage Heeper Straße / Lohbreite / Otto- Brenner-Straße als Pförtner (Zuflussdosierung)	hoch	
MIV5	Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich - Meinolfstraße Süd - Zur Alten Gärtnerei - In den Alten Gärten/Marga-Böhmer-Straße	hoch	vgl. Maßnahme F10
MIV6	Lichtsignalanlage für Fußgängerquerung entfernen (nach Umsetzung MN MIV 1; Tempo 30 Bleichstr.)	sehr hoch	vgl. Maßnahme MIV1, F2
MIV7	Knotenpunkte aufpflastern zur Signalwirkung - KP Bleichstraße / Feldstraße - KP Bleichstraße / Finkenstraße - KP Petristraße / Finkenstraße - KP Petristraße / Feldstraße	hoch	vgl. Maßnahme F6
MIV8	Ausbau Ladeinfrastruktur prüfen und umsetzen (im öffentlich zugänglichen Raum) - Am Ostbahnhof - Heckstraße - Auf dem Langen Kampe (östlicher Bereich) - Friedrich-Schultz-Straße	mittel	
MIV9	Installation von Tempo-Anzeigen (zeitlich begrenzt nach Einführung Tempo 30)	hoch	in Zusammenhang mit Maßnahme MIV1
MIV10	Schaffung Eingangssituation (mit dem Ziel auf Tempo 30 hinzuweisen)	hoch	in Zusammenhang mit Maßnahme MIV1
MIV11	Einrichtung neue Lichtsignalanlage Am Stadtholz / Haakenort	sehr hoch	Antrag für Einrichtung wurde bereits in der BV eingebracht. Zufahrt des neuen Polizeipräsidiums zu berücksichtigen

5.4.2 Maßnahmen zur erweiterten Verkehrsberuhigung

In Abb. 50 ist das Maßnahmenkonzept MIV zu einer erweiterten Verkehrsberuhigung beschrieben. Wie eingangs beschrieben, sollen Maßnahmen dieser Art, die wesentlich restriktiver eingreifen, erst umgesetzt werden, wenn die Basismaßnahmen nicht ihr Ziel erreichen.

Das Konzept sieht vor, das Quartier in mindestens drei verschiedene Verkehrszellen aufzuteilen, die (aus Sicht des MIV) voneinander getrennt sind. Dadurch kann ein Großteil des Durchgangsverkehrs aus dem Quartier restriktiv herausgehalten werden. Die Verkehrszellen können nur über die äußeren Hauptverkehrsstraßen erreicht werden (symbolisiert über die entsprechend eingefärbten Pfeile), da heißt, dass nahezu ausschließlich Quell- und Zielverkehre das Quartier frequentieren. Das senkt die Verkehrsbelastung erheblich, führt aber auch dazu, dass im MIV Umwege der AnwohnerInnen in Kauf genommen werden müssen. Im besten Falle fördert diese Restriktion (für kurze Wege) die Nutzung eines anderen Verkehrsmittels. Die Sperren, welche die Verkehrszellen voneinander trennen, lassen in jedem Fall den Fuß- und Radverkehr hindurch, auch der ÖPNV kann diese Sperren auf den relevanten Strecken passieren (Stichwort „Modal-Filter“). Durchquert eine Buslinie zwei Verkehrszellen, ist mindestens eine dynamische Durchfahrtssperre (s. Maßnahme **MIV + 2**) einzurichten (siehe Bleichstraße und Petristraße). Ist dies nicht der Fall, reicht die Einrichtung von statischen Pollern (s. Maßnahme **MIV + 1**), die aber manuell durch Feuerwehr oder Müllabfuhr geöffnet werden kann.

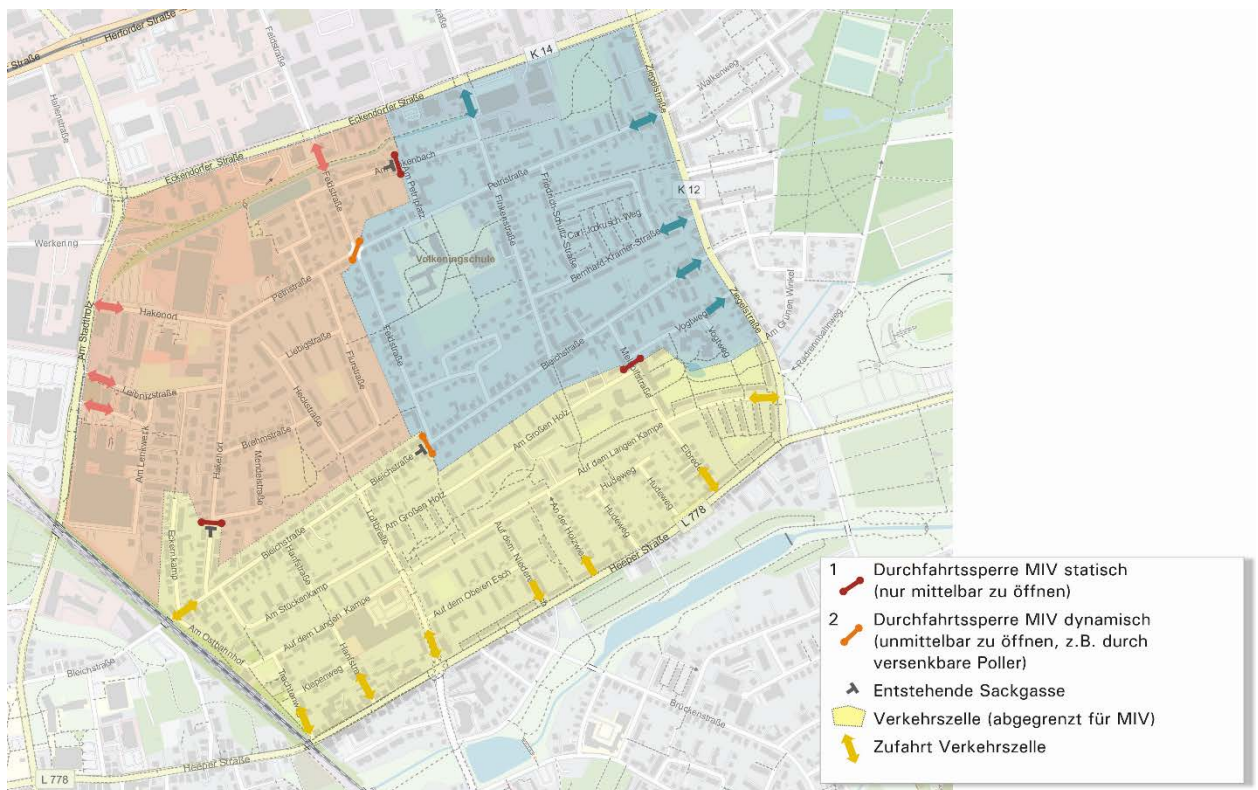


Abb. 50 Maßnahmenkonzept MIV (erweiterte Verkehrsberuhigung)

Das hier dargestellte Konzept bildet lediglich ein Beispielszenario ab. Es wäre durchaus denkbar, die Grenzziehung der Verkehrszellen anders zu gestalten oder auch die Anzahl der Zellen zu variieren.

Die hier dargestellten Maßnahmen sind durchaus mit den MIV-Basismaßnahmen kombinierbar.

Nr.	Maßnahme mit Verortung	Priorität	Hinweise / Verknüpfung
MIV + 1	Durchfahrtssperre MIV statisch einrichten (nur mittelbar zu öffnen)	abhängig von Basismaßnahmen	es ist zu berücksichtigen, dass Müllfahrzeuge und die Feuerwehr Sperren öffnen und passieren können
MIV + 2	Durchfahrtssperre MIV dynamisch einrichten (nur mittelbar zu öffnen)	abhängig von Basismaßnahmen	z.B. ist der Einsatz von versenkbaren Pollern denkbar, sodass zum Beispiel Omnibusse passieren können

5.4.3 Bewertung Option Bewohnerparken

Das Bewohnerparken soll ermöglichen, dass in einem Quartier mit einem geringen Stellplatzangebot für die AnwohnerInnen ein Stellplatz zur Verfügung steht. Ob die Einrichtung von Bewohnerparken im 5. Kanton zielführend ist, soll zunächst durch den Abgleich der beschriebenen Kriterien aus der StVO bewertet werden.

Voraussetzungen grundsätzlich

- Mangel an privaten Stellplätzen
→ erfüllt
- erheblicher allgemeiner Parkdruck (hier: max. 74%)
→ teilweise erfüllt
(in Abhängigkeit des Wegfalls von Parkständen durch Maßnahmen)
- Bewohner finden regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung (Bereich 300 – 500 m) von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug
→ eher nicht erfüllt
- Bereich (Zone) ist nicht größer als 1.000 m
→ Ost-West-Ausdehnung von 1,5 km
(Folge: Einrichtung von mindestens 2 Zonen erforderlich)

Erweiterte Voraussetzungen zur Einrichtung

- Werktags von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr nicht mehr als 50% reservierte Parkflächen für BewohnerInnen
→ notwendige Ausweisung der Parkbereiche erforderlich

- In der übrigen Zeit nicht mehr als 75% reservierte Parkflächen für Bewohner
→ notwendige Ausweisung der Parkbereiche erforderlich
- Bewohnerparken kann nach Abwägung (von Gemeingebrauchsanspruch, Parkdruck und örtlichen Besonderheiten) durch Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden

Umsetzungsfolgen

Die Entscheidung für die Einrichtung von Bewohnerparken zieht verschiedene Umsetzungsfolgen nach sich. Nachfolgend sind drei davon beschrieben:

- Bewirtschaftung sämtlicher Parkstandbereiche (Errichtung Beschilderung, vgl. Abb. 51 und je nach Bewirtschaftungsform ggf. Parkscheinautomaten)
- höherer Verwaltungsaufwand (z.B. durch Ausstellung von Bewohnerparkausweisen)
- Durchsetzung der Anordnung durch regelmäßige Kontrollen erforderlich



Abb. 51 Mögliche Beschilderungsarten Bewohnerparken

Insgesamt hat der Abgleich mit notwendigen Voraussetzungen gezeigt, dass nur ein Kriterium klar erfüllt ist. Gegebenenfalls kann durch den Wegfall weiterer Stellplätze die Ausgangssituation anders bewertet werden – dennoch ist unwahrscheinlich, dass sich die qualitative Situation hinsichtlich des Parkdrucks maßgeblich ändert. Aus gutachterlicher Sicht ist die Einrichtung einer Bewohnerparkzone nicht zwangsläufig erforderlich und zielführend. Die zu erwartende Wirkung steht hier in einem Missverhältnis gegenüber den nach sich ziehenden Investitions- und Betriebskosten.

5.5 Weiterführende Hinweise

5.5.1 Berücksichtigung Straßenbaumkonzept

Bei den bisher dargestellten Maßnahmenvorschlägen (insbesondere bei Maßnahmen zur Umgestaltung des Straßenraums) ist auch die Berücksichtigung von Straßengrün erforderlich. In den verschiedenen Beteiligungsformaten wurde grundsätzlich der Wunsch nach mehr begleitendem Straßengrün – insbesondere nach mehr Bäumen – aufgegriffen.

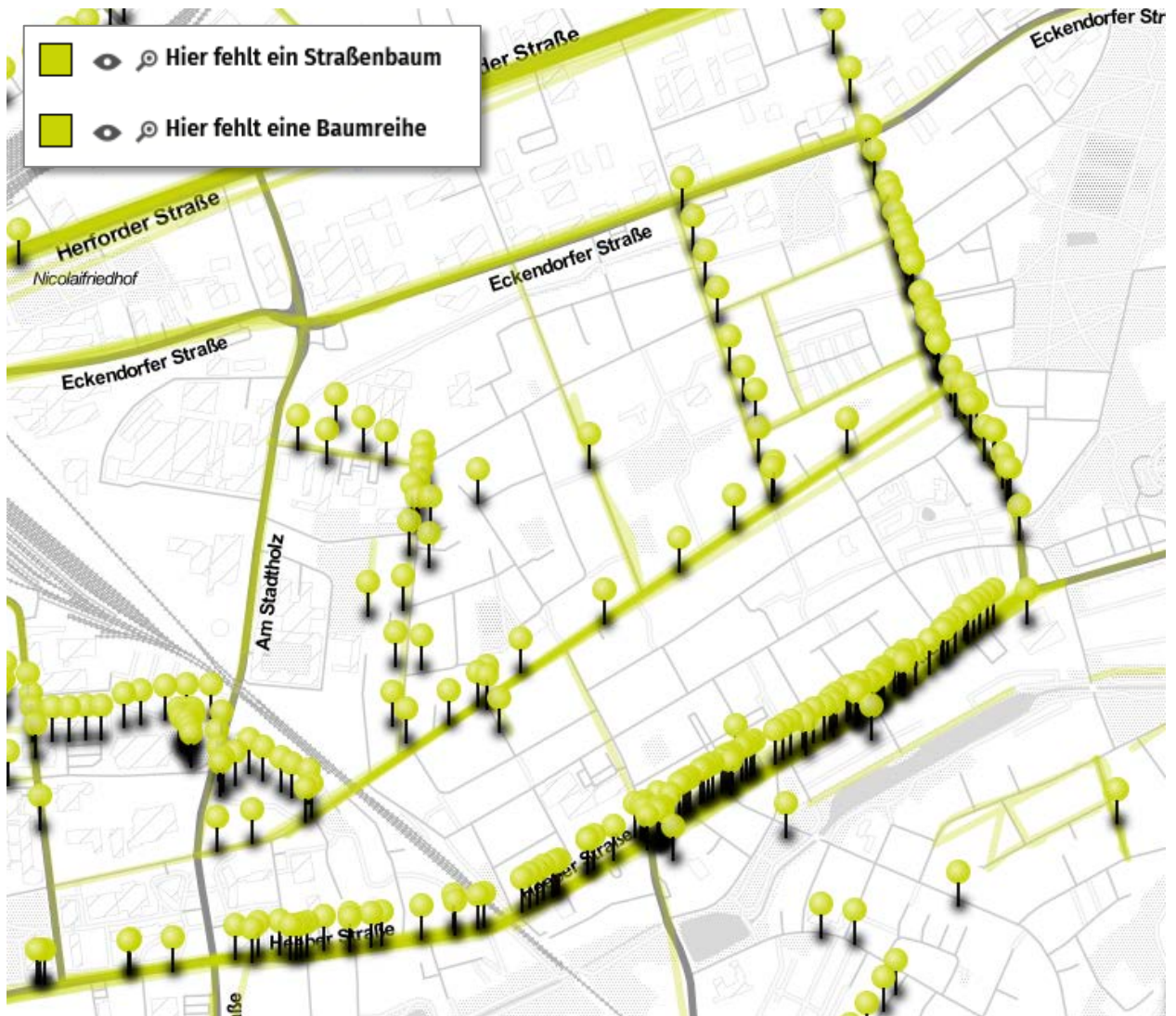


Abb. 52 Ergebnis des Beteiligungsprozesses im Rahmen des Straßenbaumkonzepts (Ausschnitt Bereich 5. Kanton),
Quelle: <https://www.bielefeld.de/strassenbaumkonzept>

Im aktuellen Prozess zur Erarbeitung des Straßenbaumkonzeptes für Bielefeld wurden im Rahmen der Beteiligungen sämtliche Standortwünsche für fehlende Bäume bzw. Baumreihen aufgegriffen (vgl. Abb. 52). Viele der Wünsche haben sich in den Bereichen Heeper Straße, Ziegelstraße, Hakenort, Bleichstraße und Finkenstraße gebündelt.

Ziel muss sein, in einer integrativen Arbeitsweise die Erkenntnisse aus dem Straßenbaumkonzept (nach Abschluss) mit den Maßnahmen des Verkehrskonzeptes für den 5. Kanton zu überlagern und dort wo möglich, die Entwicklung für das Grün im Straßenraum und die Mobilitätsmaßnahmen zusammenzudenken. Zum Beispiel ergäben sich bei der Umsetzung der Maßnahme „Neuordnung des Parkraums“ verschiedene Möglichkeiten Straßengrün (bzw. Bäume) bei der baulichen Abgrenzung von Parkbuchten auf der Fahrbahn (vgl. Maßnahmen **MIV 2** und **MIV 3**) umzusetzen.

5.5.2 Öffentlichkeitsarbeit

Grundsätzlich wird gutachterlich empfohlen, dass die Umsetzung wesentlicher Maßnahmen mit einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit unterstützt wird. Dies betrifft insbesondere solche Maßnahmen, die im Quartier konträr aufgefasst werden können. Zum Beispiel ist es wichtig, die Neuordnung der Parkraumsituation im Quartier (Abschaffung aufgesetztes Parken) in der Öffentlichkeit zu erklären. Auch wenn damit ein gewisser Anteil an Parkständen im öffentlichen Raum entfällt, kann hier ein wichtiger Teil des Mobilitätsziels „Flächengerechtigkeit“ erreicht werden.

Genauso ist es wichtig, die gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden aufeinander zu erhöhen. Hier können die vorgesehenen Maßnahmen nur vollumfänglich wirken, wenn erklärt wird, warum die Einhaltung einer angepassten Geschwindigkeit zielführend ist. Gerade dort, wo schwächere Verkehrsteilnehmende involviert sind (z.B. Kinder bzw. SchülerInnen in ihrer Freizeit oder auf ihrem Schulweg) ist jede Erläuterung von Maßnahmen lohnenswert, die zu einer erhöhten Verkehrssicherheit führt.