

**Ausführlicher Hintergrund zu unserem „Offener Brief“ an die politischen Parteien im Bielefelder Stadtrat zur Planung der zwei Stadtbahn-Hochbahnsteige auf der Detmolder Straße**

Mit Unverständnis haben wir die Mitteilung in der Niederschrift über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 21.09.2021 zu Punkt 2.5: Mitteilung zum Prüfauftrag Berücksichtigung RVK und EFA auf Detmolder Straße zur Kenntnis genommen. Darin schlägt die Verwaltung vor, dass die Planungen für die zwei Hochbahnsteige auf der Detmolder Straße an den Haltestellen Teutoburger und August-Bebelstraße mit der bisherigen Variante 1, vierspurige Führung der MIV, ohne Berücksichtigung von Radwegen fortgesetzt wird.

Diese Mitteilung hat der Stadtentwicklungsausschuss ohne Widerspruch zur Kenntnis genommen, obwohl diese Variante weder die notwendigen Maßnahmen zum Klimaschutz, sowie erforderliche Planungsprämissen zur Umsetzung der Beschlüsse zur Radverkehrsstrategie und des Radentscheids, der Förderung des Fußverkehrs und der Mobilitätsstrategie berücksichtigt. Die Planung berücksichtigt weder die angestrebte Reduzierung des Kfz-Verkehrs bis 2030 um 50%, noch das in der Mobilitätsstrategie formulierte Leitziel, "Stadt- und Straßenräume lebenswert zu gestalten und die Nutzungsqualität im Straßenraum durch Neuaufteilung schaffen". Auch das Leitziel, den Umweltverbund in einem vernetzten Verkehrssystem durch den Ausbau und die Optimierung des ÖPNV- und Radverkehrsangebots zu stärken und die Verbesserung der Nutzungsqualität im Fußverkehr bleiben bei dieser Planungsvariante unberücksichtigt.

Unberücksichtigt an dieser Planungsvariante bleibt auch die dazu in der AG-Spuren am 05.10.2021 vor allem von Seiten der Radverkehrsverbände geäußerte Kritik. Die in der StEA-Sitzung am 21.09.2021 vorgestellte und bereits im März 2021 von moBiel erarbeitete Variante 2 mit Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr wurde in der AG-Spuren erst gar nicht vorgestellt.

Mit dem Bau der zwei fehlenden Hochbahnsteige an den Stadtbahnhaltestellen Teutoburger und August-Bebel-Straße sollte die „Reparatur“ der Detmolder Straße beginnen. Grundlage der aktuellen Situation war der Beschluss des Umwelt- und Stadtentwicklungsausschusses vom 21.11.2000, mit dem Ziel der Aufrechterhaltung einer hohen Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr, ohne die Hochbahnsteige für die Stadtbahn an den Haltestellen Teutoburger und August-Bebel-Straße, sowie den Verzicht auf Radverkehrsanlagen.

Bereits anderthalb Jahre nach dem autogerechten Ausbau der Detmolder Straße hatte die Verwaltung im November 2012 einen Erfahrungsbericht zum Umbau vorgelegt. Schon damals belegten Beobachtungen und Zählungen des Radfaherverhaltens einen sehr hohen Anteil von Radfahrenden, die auf dem Gehweg der Detmolder Straße fahren. Dieser betrug aufgrund des fehlenden Angebots an Radverkehrsanlagen rund 75 %. Auch die andauernden Beeinträchtigungen der Stadtbahn durch den täglichen Kfz-Stau am Landgericht wurden nicht berücksichtigt.

**Bis heute ist die Nutzung der Detmolder Straße für die meisten Nutzer:innen unsicher und gefährlich. Trotz des Baus der A33 gibt es zu viel PKW- und LKW-Durchfahrt-Verkehre. Es wird zu schnell gefahren. Zuletzt gab es im Oktober 2019 einen Unfall mit zwei Toten und mehreren Schwerverletzten. Es ist laut, die Gehwege sind zu schmal.**

**Von Seiten der Verwaltung wurden zwar Schwachstellen eingeräumt, aber bis heute keine Konsequenzen gezogen! Unser Fazit: Jetzt ist die Chance, um die Detmolder Straße auf einen auch für zu Fußgehende, Radfahrende und Bewohner:innen vertretbaren Stand zu bringen!**

Das zum **01. Januar 2013** novellierte PBefG misst der Barrierefreiheit im ÖPNV eine wichtige Bedeutung zu. Die Vorschrift des § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG verlangt, **dass für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen ist! Jetzt ist sicherzustellen, dass das erforderliche Planfeststellungsverfahren möglichst ohne Einwendungen zeitnah erfolgen kann, und die Barrierefreiheit an dieser Stadtbahnlinie hergestellt wird!**

Die Planungsvariante 1, ohne Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr wird weder bei den Anwohner:innen der Detmolder Straße, noch bei den Umwelt- und Radverkehrsverbänden auf Zustimmung stoßen. Damit werden bezüglich der zeitnahen Realisierung der Barrierefreiheit und Mobilitätswende **wichtige personelle Planungskapazitäten in eine Fehlplanung investiert und Verzögerungen im Planfeststellungsverfahren durch Einwendungen billigend in Kauf genommen.**

### **Ziele für die Mobilität in Bielefeld bis zum Jahr 2030**

**Für den Radverkehr ist der Ratsbeschluss vom September 2016 zum BYPAD-Verfahren bindend. Die Leitsätze zur Radverkehrsförderung sind:**

- Der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen soll bis zum Jahr 2025 auf 25 Prozent gesteigert werden.
- Die Radverkehrsinfrastruktur wird bedarfsgerecht ausgebaut und optimiert.

Die im Jahr 2018 vom Rat der Stadt verabschiedete [Mobilitätsstrategie](#) soll bis 2030 „ein dynamisches, modernes, nachhaltiges und lebenswertes Bielefeld“ erreichen. Ergänzend dazu beschloss am 18. Juni 2020 der Rat der Stadt Bielefeld das Radverkehrskonzept. Der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehrsaufkommen soll auf 75 Prozent gesteigert, und der motorisierte Individualverkehr von heute 50 auf 25 Prozent verringert werden. <https://www.bielefeld.de/node/3205>

**Der 1. Workshop der Lenkungsgruppe Fußverkehr benannte als derzeitige Schwächen des Fußverkehrs:**

- infrastrukturelle Probleme wie z.B. schmale Fußwege an den Hauptverkehrsstraßen,
- als besonders problematisch: Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln (u.a. Radverkehr).

Als Ziele für den Fußverkehr wurden benannt: mehr „Aufenthaltsqualität“ und „Spaß am Gehen“, „mehr Platz“ und „mehr Fußgänger\*innen in der Stadt“.

**Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sind die kurzfristig wirksamsten „Stellschrauben“ zur Erreichung dieser Ziele, da Planungen für den Ausbau des Stadtbahnnetzes sehr zeit- und kostenaufwendig sind!**

### **Wir wollen für die „Reparatur“ der Detmolder Straße:**

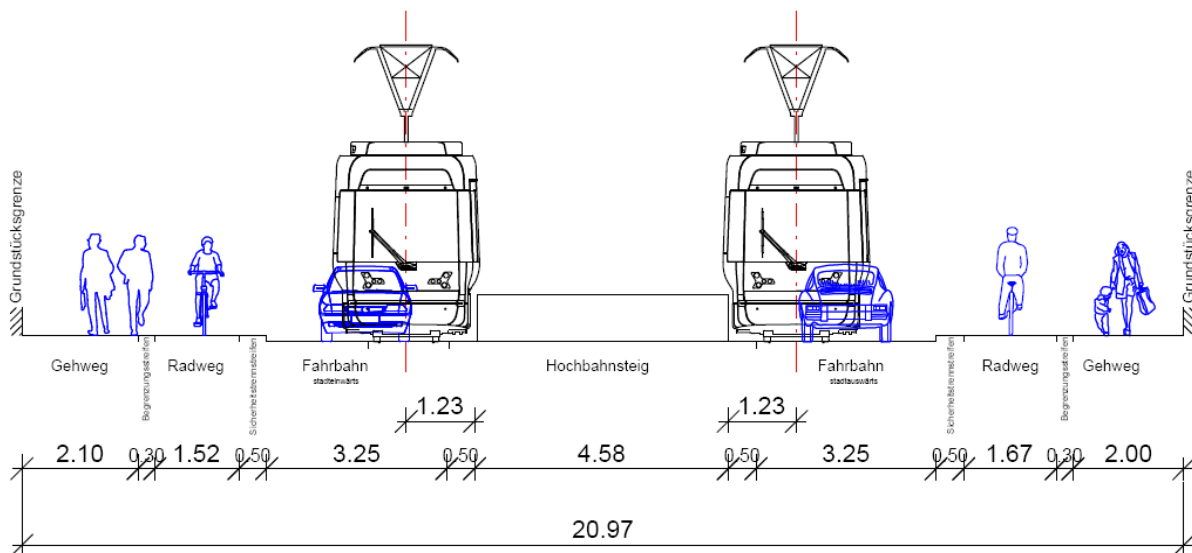
- eine Neuplanung unter Berücksichtigung des beschlossenen Mobilitätskonzepts (Modal-Split: 75 % Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV, Reduzierung MIV um 50%), des Radverkehrskonzepts und der Fußverkehrsstrategie,
- die Berücksichtigung der anstehenden Planungen für die Kreuzstraße und der Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 bis Hillegossen,
- eine frühzeitige und weiträumige Verkehrslenkung, u.a. über die A33 und den Ostring, um zukünftig den Kfz-Durchgangsverkehr in der Innenstadt und auf der Detmolder Straße zu verhindern.

- als 1. Schritt im Rahmen des Baus der zwei Hochbahnsteige an den Haltestellen Teutoburger- und August-Bebel-Straße: Neuplanung und Planfeststellung von der Teutoburger Straße bis zur Kreuzung Landgericht,
  - die Anlage von ausreichend breiten und sicheren Wegen für den Fuß- und Radverkehr,
  - dazu bedarf es einer gemeinsamen Fahrspur für den Kfz-Verkehr und die Stadtbahn, wobei durch eine geeignete Ampelsteuerung die „Pulkführerschaft“ der Stadtbahn sichergestellt werden muss,
  - bei Bedarf, die zeitnahe Erprobung durch einen Verkehrsversuch!

Die von moBiel im März 2021 erarbeitete „Variante 2-spurig mit Radweg“ zeigt die Machbarkeit der Umsetzung und wird von uns unterstützt!

## Querschnitt 5, Detmolder Str. 17

Blickrichtung stadtauswärts



Von moBiel im März 2021 erarbeitete „Variante 2-spurig mit Radweg“