

Verkehrswende konkret

Den Umbau der Ortsdurchfahrt Ummeln anpacken

Ein Denkanstoß für ein Modellprojekt



Dieses Memorandum wird von den drei Vereinen/Initiativen „Mut zur Verkehrswende“, „Bielefeld pro Nahverkehr“ und „Parents for Future“ getragen.

Für die finanzielle Unterstützung bei der grafischen Gestaltung und dem Druck bedanken wir uns bei einer Reihe von persönlichen Spenderinnen und Spendern und bei



Unser besonderer Dank gilt Birgitta Franzen für die sorgfältige und fachkundige Lektorierung dieses Memorandums.

Verkehrswende
konkret **Den Umbau
der Ortsdurchfahrt
Ummeln anpacken**
Ein Denkanstoß für ein Modellprojekt



Autoren:

Dirk Artschwager, *Bielefeld pro Nahverkehr e. V.*

Michael Dresbach, *Bielefeld pro Nahverkehr e. V.*

Dr. Godehard Franzen, *Aktionsbündnis „Mut zur Verkehrswende“*

Rolf Potschies, *Aktionsbündnis „Mut zur Verkehrswende“*

Kai Schulte, *Parents for Future*

Inhalt

	Seite
Vorwort	3
1) Einleitung	4
2) Analyse der aktuellen Situation	6
a) Das bisherige Planverfahren und der aktuelle Planungsstand (2024)	6
b) Gewichtige Argumente gegen die Ortsumgehung Ummeln	7
c) Städtebauliche Situation der Ortsdurchfahrt Ummeln	12
d) Die KFZ-Verkehrsmengen mit und ohne Ortsumgehung	15
e) Defizite beim Umweltverbund: Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Schienenverkehr	17
3) Ziele des Modellprojekts „Umbau der Ortsdurchfahrt Ummeln“	22
4) Maßnahmenvorschläge	24
a) Umgestaltung des Straßenraums, Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit	24
b) Attraktivierung des Schienenverkehrs	27
c) Attraktivierung des Busverkehrs	29
d) Attraktivierung des Rad- und Fußverkehrs	32
e) Betriebliches Mobilitätsmanagement und Job-Tausch-Börse	33
5) Zusammenfassung	34
Zu den Autoren	36
Tabellen	37
Glossar	39

Vorwort

Es gibt einen breiten gesellschaftlichen Konsens, dass uns die Klimakrise und der Verlust der Artenvielfalt durch den ungebremsten Verbrauch von Natur und Landschaft vor große Herausforderungen stellen. Dieser Konsens manifestiert sich in internationalen Abkommen, in nationalen Gesetzen und in auf kommunaler Ebene beschlossenen Zielen. Im Verkehrsbereich bröckelt der Konsens jedoch sehr schnell, wenn es um konkrete Projekte geht, besonders, wenn diese einen sehr langen Planungsvorlauf haben. In solchen Kontexten fällt häufiger ein typischer Satz: „Angesichts der Klimaproblematik würde man das heute so nicht mehr planen.“ Der Satz steht im Konjunktiv, weil man sich politisch zu einer kritischen Überprüfung der Altplanung nicht durchbringen kann. In dem Projekt „A33/B61n Zubringer Ummeln“ (üblicherweise mit „Ortsumgehung Ummeln“ bezeichnet) sehen wir ein typisches Beispiel.

Ist die „Ortsumgehung Ummeln“ mit den Zielen des Klima- und Artenschutzes verträglich? Brauchen wir die Ortsumgehung Ummeln zwingend aus verkehrlicher Sicht? Gibt es alternative Konzepte, die sie überflüssig machen, zu erträglichen KFZ-Verkehrsmengen führen und eine Aufwertung der Ortsdurchfahrt ermöglichen? Diese Fragen treiben uns um. Wir haben versucht, die Situation gründlich zu analysieren und nach solchen Alternativen zu suchen. Wir sind überzeugt: Ja, es gibt solche Alternativen.

Wir dokumentieren in diesem Memorandum unsere Arbeitsergebnisse. Damit möchten wir eine offene Diskussion anstoßen. Mit „offen“ meinen wir die Bereitschaft, gewohnte Pfade und Überzeugungen aus der Verkehrspolitik der letzten



50 Jahre in Frage zu stellen. Nach unserer Überzeugung ist die Zukunft nur zu gewinnen, wenn man sich auf neue Konzepte einlässt.

Wir haben uns um Sorgfalt und Ernsthaftigkeit bemüht. Als Akteure der Zivilgesellschaft, als die wir hier gearbeitet haben, kommen wir insbesondere bei der Recherche schnell an unsere Grenzen, weil wir zu vielen Daten und Dokumenten keinen unmittelbaren Zugang haben. Wir bedanken uns daher insbesondere beim Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld für die Unterstützung bei der Beschaffung wichtiger Daten. Sollten uns sachliche Fehler unterlaufen sein, bitten wir um Rückmeldung, damit wir diese korrigieren können.

In unsere Vorschläge gehen selbstverständlich unsere Bewertungen und Erwartungen ein. Wir gehen davon aus, dass diese auch Widerspruch auslösen werden. Das ist in einem demokratischen Gemeinwesen normal. Wir hoffen aber darauf, dass das Pro und Contra fair und sachbezogen mit dem Ziel diskutiert wird, für die Allgemeinheit eine gute Lösung zu finden.



1) Einleitung

Schon seit vielen Jahren befindet sich das Vorhaben der „Ortsumgehung Ummeln“ (im Bundesverkehrswegeplan ist der offizielle Name „A33/B61n Zubringer Ummeln“) in der Planfeststellung, und zeitlich ist nicht abzusehen, wann und ob überhaupt eine Realisierung erfolgen wird. Die Inbetriebnahme der Ortsumgehung wird von vielen als Grundvoraussetzung für Verbesserungen innerhalb von Ummeln gesehen, wodurch kurzfristige Maßnahmen dort de facto verhindert werden. Wir möchten Wege aufzeigen, wie eine Verbesserung der Situation entlang der heutigen Ortsdurchfahrt schon in naher Zukunft erfolgen kann.

An der Ortsdurchfahrt Ummeln, also dem Abschnitt der B61 zwischen den Kreuzungen mit der Umlostraße/Kasseler Straße und der Steinhagener Straße/Ummelner Straße, hat sich gestalterisch in den letzten 50 Jahren leider kaum etwas verändert.



© Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

Die wesentliche Veränderung besteht vielmehr im Anwachsen der KFZ-Verkehrsmenge. Nach den Angaben des Amtes für Verkehr der Stadt Bielefeld befahren die Ortsdurchfahrt Ummeln täglich ca. 17.000 KFZ-Einheiten, darunter ca. 1.400 LKW über 3,5 T (Stand 2021). Es ist vor allem der Verkehrslärm, der die Ortsdurchfahrt prägt. Wer die Ortsdurchfahrt zu Fuß abschreitet, stellt fest: Das ist kein Ort, um sich aufzuhalten. Man übertreibt nicht, wenn man die Situation als trostlos bezeichnet. Entsprechend trifft man auf dem einseitigen Gehweg kaum jemanden an. Die Zahl der Menschen, die die Ortsdurchfahrt queren, ist gering.



(Foto: Rolf Potschies)

Die Ortsdurchfahrt schreit geradezu nach einer Veränderung – nach einer Neugestaltung und städtebaulichen Aufwertung. Gemäß Planungen von Bund und Land soll der Bau der „Ortsumgehung Ummeln“ die Wende bringen. Sei die Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr entlastet, so die weit verbreitete Meinung, sei die Tür offen für eine Neugestaltung der Ortsdurchfahrt. Diese wird dann als eine Art Selbstläufer gesehen.

Die „Ortsumgehung Ummeln“ als Rettung für die Ortsdurchfahrt Ummeln? Wir melden aus zwei Gründen erhebliche Zweifel an. Zum einen steht das Projekt in massivem Widerspruch zu den auf allen politischen Ebenen formulierten Zielen des Klimaschutzes und der Verkehrswende. Wir werden das in Kap.2)b) näher erläutern. Zum anderen würde die Realisierung noch lange auf sich warten lassen, wenn sie denn überhaupt käme (darauf gehen wir auch in Kap 2)b) ein). Zudem wird der Handlungsdruck hinsichtlich Klimaschutz und Verkehrswende wachsen, und die Finanzmittel, die für Straßenneubaumaßnahmen zur Verfügung stehen, werden schrumpfen. Der immer enger werdende finanzielle Spielraum in den öffentlichen Haushalten wird zu einer Konzentration auf die Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur und den Ausbau und die Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel (ÖPNV, Radfahren, Zu-Fuß-Gehen) führen. Selbst wenn 2030 oder noch später ein rechtsgültiger Planfeststellungsbeschluss vorliegen sollte, sind erhebliche Zweifel angebracht, ob der Bund dann noch die Maßnahme finanzieren kann und will. Wenn man sich auf den Bau der „Ortsumgehung Ummeln“ fokussiert und die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt davon abhängig macht, bedeutet das den Fortbestand des derzeitigen trostlosen Zustandes für mindestens weitere 10 Jahre. Und es spricht vieles dafür, dass dann trotz eventuell vorliegenden Baurechts aus finanziellen Gründen nicht gebaut wird. Wir halten ein solches Szenario für keine Schwarzmalerei.

Wir plädieren dafür, sich von der Fokussierung auf die „Ortsumgehung Ummeln“ zu lösen und sofort den Umbau der Ortsdurchfahrt Ummeln anzupacken. Wir schlagen vor, den Umbau als integriertes Modellprojekt zu gestalten. Mit „integriert“ meinen wir, dass die Aspekte des Städtebaus und der Stadtgestaltung, der Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel sowie der Verbesserung von Sicherheit und Aufenthaltsqualität zusammengeführt werden. Hier kann exemplarisch

gezeigt werden, wie man eine stark belastete Durchgangsstraße zu einem lebendigen urbanen Raum umgestaltet, ohne neue Straßen zu bauen. Ein direkt vergleichbares Projekt haben wir bei unseren Recherchen nicht gefunden. Deshalb halten wir es für angebracht, von einem echten Modellprojekt zu sprechen.

Wir sehen hierfür aus drei Gründen gute Voraussetzungen:

- Es gibt eine breite Förderkulisse für nachhaltige, klimaverträgliche, intelligente Projekte im Verkehrsbereich. Insbesondere die EU stellt hierfür erhebliche Mittel zur Verfügung. Es übersteigt unsere Möglichkeiten als Ehrenamtliche, eine geeignete Förderung aufzuzeigen. Aber wir sind zuversichtlich, dass sich eine solche finden wird.
- Der Radschnellweg Gütersloh – Bielefeld – Herford (RSW 2.0) wird nach der inzwischen vorliegenden Machbarkeitsstudie¹ voraussichtlich entlang der Ortsdurchfahrt Ummeln geführt werden. Nach Aussage des Planungsbüros, das die Machbarkeitsstudie durchgeführt hat, werden beidseitig geführte Einrichtungsradwege favorisiert. Dies wird einen Umbau der Ortsdurchfahrt erforderlich machen. Der Zeitplan für die Planung und Umsetzung des RSW 2.0 steht noch nicht fest. Aber es dürfte kein Problem sein, den RSW 2.0 im Bereich der Ortsdurchfahrt vorzuziehen und im Rahmen des Modellprojekts zu planen und umzusetzen.
- Ein solches Modellprojekt kann zeitnah deutliche Verbesserungen bringen. Es kann deshalb mit einer breiten Akzeptanz im Ortsteil Ummeln gerechnet werden. Ein erfolgreiches Projekt kann zudem Beispielcharakter für ähnliche Problemlagen an anderen Orten haben. Wir sehen eine gewisse Ähnlichkeit zu weltweiten Expo-Projekten bei der Weltausstellung 2000 in Hannover.

1) <https://anwendungen.bielefeld.de/bi/getfile.asp?id=794553&type=do>

Das Vorhaben setzt eine enge Kooperation mit dem Land und den Nachbarkommunen, insbesondere Gütersloh, voraus, weil ein entscheidendes Ziel, nämlich die Reduktion der autoorientierten Pendlerverkehre, eine nur überregional lösbare Aufgabe darstellt.

Ein solches integriertes Modellprojekt stellt ohne Zweifel eine Herausforderung dar. Aber genau diese Projekte brauchen wir, wenn wir unsere Stadt zukunftsfähig und nachhaltig entwickeln wollen.

In den folgenden Kapiteln werden wir die aktuelle Situation analysieren und die Bausteine, die in einem solchen Modellprojekt zusammengeführt werden müssen, detailliert beschreiben.

2) Analyse der aktuellen Situation

2)a) Das bisherige Planverfahren und der aktuelle Planungsstand (2024)

Das Vorhaben „A33/B61 Zubringer Ummeln“ – in der öffentlichen Debatte wird meist von der „B61n Ortsumgehung Ummeln“ (OU) gesprochen – ist im Rahmen der Planung der A33 entstanden und steht seit vielen Jahren – zusammen mit sehr vielen weiteren Maßnahmen – im Bundesverkehrswegeplan unter „vordringlicher Bedarf“. Vorhabenträger ist hier das Land NRW, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL. Das Planfeststellungsverfahren wurde 2010 eingeleitet. Der Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Detmold erging 2016. Er wurde beklagt, insbesondere wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen die EU-Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL). Das Bundesverwaltungsgericht (BVerG) hat dazu den Europäischen Gerichtshof (EuGH) angerufen. Nach dem Urteil des EuGH, das einen Verstoß gegen die EU-WRRL bestätigte, hat das BVerG 2020 den Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und vorläufig nicht vollziehbar erklärt. Es nannte zwei Gründe: Verstoß gegen die Wasserrahmenrichtlinie und Unvollständigkeit der Trassenvarianten, die untersucht wurden¹.

Es muss also ein Ergänzungsverfahren zur Planfeststellung durchgeführt werden. Der Antrag auf dessen Durchführung wurde vom Landesbetrieb für Ende 2021 angekündigt, aber bisher nicht gestellt. Daher ist nicht bekannt, wann das Ergänzungsverfahren eingeleitet wird.

Die Bezirksregierung Detmold entscheidet, ob der Plan erneut öffentlich ausgelegt wird, welche Einsprüche zulässig sind und ob es einen Erörterungstermin geben wird. Insbesondere ist die Frage ungeklärt, ob eine Klimafolgenabschätzung im Sinne des Bundesklimaschutzgesetzes eingefordert werden kann. §13 „Berücksichtigungsgebot“ legt in Abs. 1, Satz 1 fest: *„Die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.“*

1) siehe auch: <https://www.bezreg-detmold.nrw.de/wir-ueber-uns/organisationsstruktur/abteilung-2/dezernat-25/planfeststellungsverfahren/uebersicht-6>

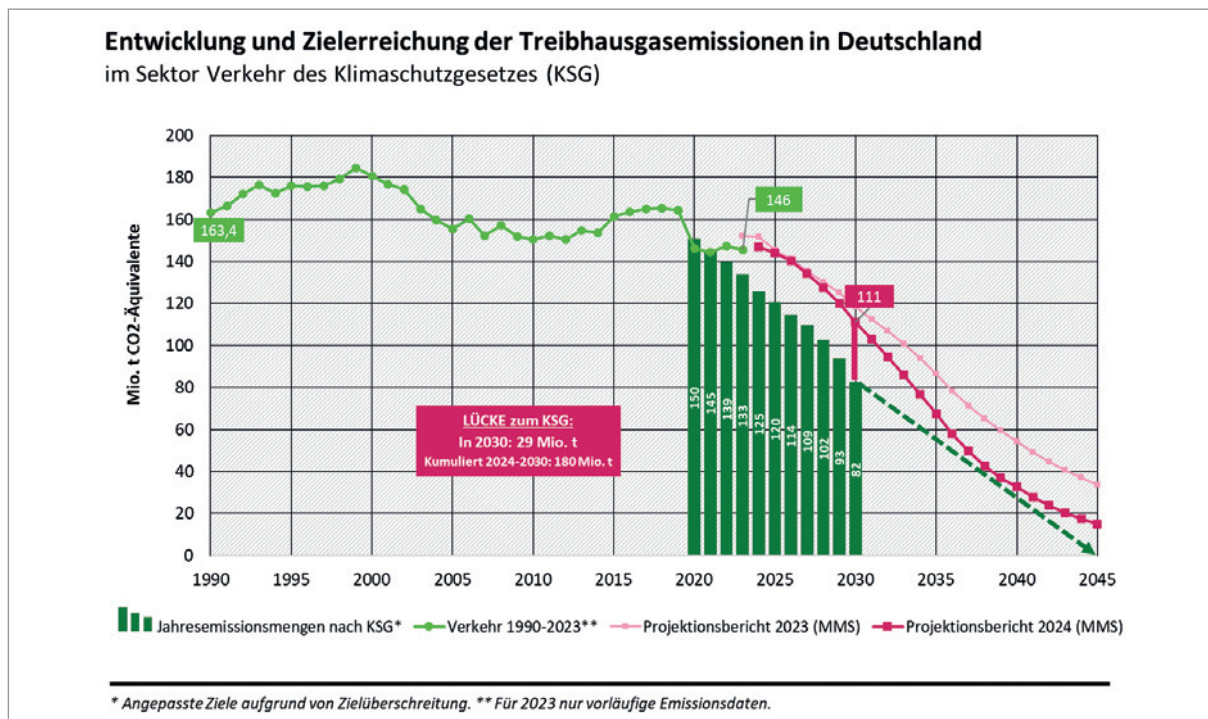
2) b) Gewichtige Argumente gegen die Ortsumgehungen Ummeln

Die planenden Behörden und die Politik stehen immer vor einem Dilemma: Auf der einen Seite sollen sie weit fortgeschrittene oder gar abgeschlossene Planungen und entsprechende Beschlüsse verlässlich umsetzen. Auf der anderen Seite wird erwartet, dass sie gewichtige Veränderungen durch neue Rechtsnormen und veränderte politische Ziele berücksichtigen, die Planungen überprüfen und gegebenenfalls modifizieren oder sogar die Umsetzung stoppen. Die Ortsumgehungen Ummeln ist ein typisches Beispiel für dieses Dilemma. Seit der Planungsphase noch vor 2010 haben sich gravierende Veränderungen ergeben. Dies gilt vor allem für den Klimaschutz und die daraus abgeleiteten Ziele der Verkehrswende. Es ist kein Zeichen von Schwäche oder Unzuverlässigkeit,

sondern ein Zeichen der Stärke, auf Grund gravierender Veränderungen ein Vorhaben auf den Prüfstand zu stellen und gegebenenfalls auch aufzugeben.

Das Vorhaben ignoriert die Ziele von Klimaschutz und Verkehrswende

Im Pariser Klimaabkommen (2015) sind Ziele und Maßnahmen vereinbart worden, die die Erderwärmung möglichst auf maximal 1,5° begrenzen sollen¹. Diese sind durch das Bundesklimaschutzgesetz (BKSG) in nationales Recht umgesetzt worden. Die CO₂-Reduktionsziele sind für die einzelnen Sektoren in §4 des BKSG festgelegt. Für den Verkehrssektor zeigt dies die folgende Grafik:

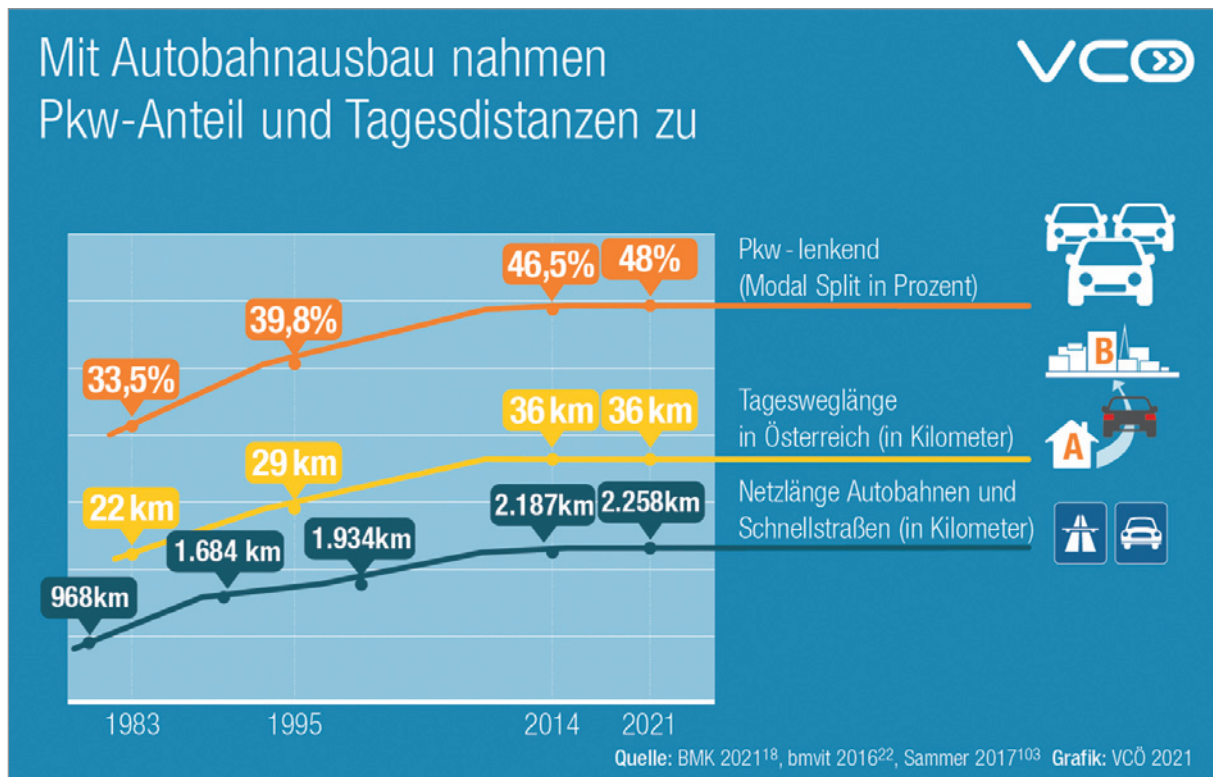


Die CO₂-Emissionen müssen also von 145 MioT im Jahr 2020 auf 84 MioT im Jahre 2030 und dann auf 28 MioT im Jahre 2040 reduziert werden. Vorhaben zum Aus- und Neubau von Fernstraßen sind damit nicht verträglich, weil sie nachweislich immer zu mehr KFZ-Verkehr und damit zu mehr CO₂-Emissionen führen. Ohne schwerwiegende, unausweichliche Grün-

de sollten solche Vorhaben nicht mehr umgesetzt werden. Schließlich hat der Verkehrssektor zum dritten Mal in Folge sein gesetzliches CO₂-Minderungsziel deutlich verfehlt.

1) Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) hat am 09.04.2024 ein bedeutendes Urteil für den Klimaschutz gefällt: Die Richter*innen bestätigen, dass Staaten gegen Menschenrechte verstoßen, wenn sie zu wenig für den Klimaschutz tun.

Die verkehrserzeugende Wirkung des Fernstraßenausbaus verdeutlicht die folgende Grafik¹



Mit der Netzlänge der Fernstraßen wachsen der Anteil der PKW an den täglichen Wegen (Modal Split, die Aufteilung der Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel) und die Tagesweglängen. Dafür sind zwei Effekte maßgeblich:

Die Verkehrswissenschaft spricht von „induziertem KFZ-Verkehr“. Die Quantifizierung dieses zusätzlichen KFZ-Verkehrs hängt sehr von den örtlichen Gegebenheiten ab. Wir gehen darauf noch einmal in Kap. 2)d) ein.

- Wird in einem Korridor ein „Engpass“ beseitigt, stellt das einen Anreiz zur PKW-Nutzung dar. Es findet eine Verlagerung vom ÖPNV und evtl. dem Radverkehr auf den PKW statt. So brachen z. B. bei dem finalen Lückenschluss der A33 im Jahre 2019 die Fahrgastzahlen bei der Regionalbahn „Haller Willem“ um 15 % ein².
- Wie Untersuchungen zeigen, haben die Menschen ein festes Zeitbudget für ihre Mobilität, das bei ca. 1 bis 1,5 Stunden pro Tag liegt³. Dieses Zeitbudget bestimmt z. B. für Berufspendler die maximale Entfernung zum Arbeitsplatz. Wird in einem Korridor die Fahrzeit durch eine Ausbaumaßnahme verkürzt, wird die eingesparte Fahrzeit i.d.R. nicht für andere Betätigungen verwendet, sondern für zusätzliche Fahrten oder verlängerte Fahrstrecken.

1) Wir zeigen eine Grafik für Österreich, weil entsprechende Daten für Deutschland nicht verfügbar sind. Die Verkehrsstrukturen von Österreich und Deutschland sind aber sehr ähnlich, so dass kein abweichender Befund zu erwarten ist.

2) Zwar gab es in der Zeit auch andere Einflussgrößen (v.a. Corona-Epidemie), der „Haller Willem“ zeigte aber von anderen vergleichbaren Linien stark abweichende Nachfragerückgänge (Quelle: Nahverkehr Westfalen-Lippe)

3) Siehe z. B.: <https://berndscholl.ch/de/Module/zeitbudget-der-mobilitaet/>

Leitbild „Mobilitätsstrategie Bielefeld“

Aus dem Klimaschutz sind wesentliche Ziele der Verkehrswende abgeleitet. Der Rat der Stadt Bielefeld hat im März 2019 das Leitbild „Mobilitätsstrategie Bielefeld“ beschlossen. Darin ist das Ziel formuliert, den Anteil des Autos an den täglichen Wegen von 51 % im Jahre 2017 auf 25 % im Jahr 2030 zu senken und im Gegenzug den Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) auf jeweils 25 % zu erhöhen. Die Instrumente zur Zielerreichung sind der Ausbau und die Förderung des Umweltverbundes und zugleich der Abbau von Anreizen zur PKW-Nutzung. Die Ortsumgehung Ummeln täte das genaue Gegenteil.

Die Zeit läuft davon

Seit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Jahre 2010 sind 14 Jahre vergangen, in denen an dem belastenden und stadträumlich beklagenswerten Zustand der Ortsdurchfahrt Ummeln nichts getan wurde. Wie lange würde das so bleiben?

Für die Umsetzung der Ortsumgehung wären noch folgende Schritte abzuarbeiten:

- Fertigstellung der Unterlagen für das Ergänzungsplanverfahren
- Durchführung des Ergänzungsplanverfahrens durch die Bez.Reg. Detmold
- Klagen gegen den (erneuten) Planfeststellungsbeschluss
- Grunderwerb, ggf. mit Enteignungsverfahren
- Ausführungsplanung
- Ausschreibung und Vergabe
- Bau der OU

Die Dauer der einzelnen Schritte kann nur grob eingeschätzt werden. 2 Jahre für das Planfeststellungsverfahren in der Zuständigkeit der Bezirksregierung halten wir für einen möglichen, aber doch eher optimistischen Zeitraum. Nach heutigem Stand ist mit Klagen und

Enteignungsverfahren zu rechnen. Beides kann jeweils 2 bis 4 Jahre in Anspruch nehmen. Dabei ist zu beachten, dass ein Enteignungsverfahren nur eingeleitet werden kann, wenn ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Das zeigt: Vor 2031 wäre nicht mit einem Baubeginn zu rechnen. Für den Bau der L712n veranschlagt der Landesbetrieb aktuell 4 bis 5 Jahre. Das dürfte für die OU auch realistisch sein. Eine Fertigstellung der OU vor 2036 wäre unrealistisch.

Mit anderen Worten: Der beklagenswerte Zustand der Ortsdurchfahrt Ummeln würde noch mindestens die nächsten 12 Jahre bestehen bleiben. Solange die Ortsumgehung als Voraussetzung für die Umgestaltung gilt, wird sich an der Ortsdurchfahrt nichts ändern.

Es kommt hinzu, dass es nach unserer Einschätzung sehr fraglich ist, ob der Bund ab 2030 ein solches Vorhaben noch finanzieren würde.

Die hohen Kosten stellen die Finanzierung infrage

Nach Auskunft des Landesbetriebs Straßen.NRW sind 2010 bei der Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für die Ortsumgehung Ummeln Kosten von 23,5 Mio € ermittelt worden (der Neubauabschnitt umfasst dabei eine Länge von ca. 3,7 km). Eine aktuelle Kostenermittlung gebe es nicht, so der Landesbetrieb. Der Baupreisindex ist inzwischen von 90 (2010) auf 160 (2024) gestiegen. Bei einem sofortigen Baubeginn käme man somit auf Kosten von 42 Mio €. Bei Fortschreibung der aktuellen Baupreisentwicklung würde man bei einem Baubeginn in 2030 mit deutlich über 60 Mio € rechnen müssen. Es können noch Kosten aus dem Ergänzungsplanverfahren dazu kommen (Maßnahmen zur Einhaltung der Wasserrahmenrichtlinie). Mittel für eine Aufwertung der heutigen Ortsdurchfahrt sind noch nicht abgeschätzt worden, wären aber ergänzend zu berücksichtigen.

Im Verkehrssektor gibt es für die nächste Dekade hohe finanzielle Herausforderungen: Sanierung der Straßeninfrastruktur, vor allem der Brücken; Sanierung und Ausbau des Schienenverkehrs; Ausbau und Förderung des regionalen und kommunalen ÖPNV, Ausbau der Radinfrastruktur, insbesondere der Bau von Radschnellwegen. Hier sind große Aufwendungen erforderlich. Zugleich zeichnen sich für die nächste Dekade sehr eingeschränkte Spielräume für den Bundeshaushalt ab. Die finanziellen Mittel für Aus- und Neubauprojekte beim Fernstraßenbau wird zusammenschrumpfen. Wir sind uns sicher: Die Bedeutung der Ortsumgehung Ummeln als kleiner Netzschluss im Fernstraßennetz wird nicht ausreichen, um dieses Projekt noch durch den Bund finanziert zu bekommen.

Die Naturschutzbelange haben sich deutlich verändert

Neben der Klimaveränderung stellt die Bedrohung der Artenvielfalt die größte Zukunftsherausforderung dar. Beides hängt eng miteinander zusammen. Deutschland hat 2007 eine erste Biodiversitätsstrategie verabschiedet. Das Thema gewinnt zunehmend an Bedeutung.

Mit der Verabschiedung des „Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework“ (CBD), dem neuen globalen Rahmen für die Umsetzung der UN-Konvention für biologische Vielfalt, liegen seit Dezember 2022 neue globale Ziele zum Schutz der biologischen Vielfalt bis 2030 vor. Erstmals ist es gelungen, sich nicht nur auf ambitionierte Ziele zu einigen, sondern auch auf Mechanismen für eine wirksame Zielerreichung, Kontrolle und eine angemessene Finanzierung. Alle 196 Vertragsstaaten der CBD, darunter auch Deutschland, stehen nun in der Pflicht, die Beschlüsse umzusetzen und ihre nationalen Strategien zum Schutz und zur nachhaltigen Nutzung der biologischen Vielfalt anzupassen. Deutschland hat daraus die „Nationale Strategie zur Biologi-

schon Vielfalt“ (NBS 2030) entwickelt. Der Biotopschutz und vor allem der Schutz des Biotopverbunds bekommen dadurch eine neue Qualität, die allerdings in dem bisherigen Planungsverfahren zur Ortsumgehung Ummeln keine Berücksichtigung fand.

Betroffen von der Trasse sind bedeutende Kernflächen des Biotopverbundsystems NRW, die entweder durch die Straße direkt beansprucht oder durch Zerschneidung in ihrer Funktion beeinträchtigt würden. Die Sicherung dieser Flächen hat zentrale Bedeutung für die Umsetzung der Biodiversitätsstrategie.

Durch die geplante Trasse sollen die folgenden sieben nach Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) gesetzlich geschützten Biotope beansprucht und damit zerstört werden:

- naturnahe Fließgewässer,
- bachbegleitender Erlenwald am Grippenbach,
- bachbegleitender Erlenwald am Sunderbach,
- Erlen-Bruchwald am Trüggelbach,
- Seggen- und binsenreiche Nasswiesen an der Ummelner Straße,
- naturnahe Stillgewässer mit Sümpfen und Röhrichten südlich der Ummelner Straße,
- Nass- und Feuchtwiesen nahe der Gütersloher Straße.

Nach unserer Recherche fehlen qualifizierte aktuelle Kartierungen zur örtlichen Artenvielfalt, ein Missstand, der angesichts der geplanten Maßnahme dringend zu beheben ist. Ältere Kartierungen lassen eine sehr schützenswerte Flora und Fauna vermuten.

Insgesamt würden durch die Trasse zahlreiche nach dem Zielkonzept Naturschutz der Stadt Bielefeld als Natur-Vorranggebiete ausgewiesene Flächen beansprucht.

Die schon 2000 zu diesem Straßenprojekt erstellte Umweltverträglichkeitsstudie¹ identifiziert im Trassenbereich 9 Biototypen, die vom Land NRW „als nicht ausgleichbar angesehen werden“ (vergl. S. 42, Umweltverträglichkeitsstudie). Im Klartext bedeutet das: Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen können diese gravierenden Eingriffe und deren Auswirkungen auf die Biodiversität nicht ausgleichen.

Die Umweltverträglichkeitsstudie identifiziert nicht nur zur Biodiversität, sondern auch zum Grundwasserschutz sogenannte Konfliktschwerpunkte. Dies war in Anbetracht der ausgedehnten Wasserschutzgebiete und der betroffenen Wassergewinnungsanlage Kralheide auch zu erwarten. Klagen gegen den

Planfeststellungsbeschluss führten zum Erfolg, weil diese Konflikte nicht im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes und der EU-WRRL gelöst wurden. Ob das anstehende Ergänzungsverfahren dies kann, ist zweifelhaft.

Mehr und mehr Gewicht bekommt auch das von der Stadt verabschiedete Klimaanpassungskonzept (2019). Es soll dazu dienen, den Temperaturanstieg im Sommer in besiedelten Gebieten zu begrenzen. Dem stehen großflächige Versiegelungen von Freiflächen und Biotopen wie bei der Ortsumgehung Ummeln entgegen.

 1) Quelle: Umweltverträglichkeitsstudie zum Neubau der B 61n
 Ortsumgehung Bielefeld-Ummeln, Coesfeld, Detmold Mai 2000.
 Online-Kartendienst der Stadt Bielefeld



(Foto: BUND)

Beispiel eines betroffenen gesetzlich geschützten Biotops, hier südlich der Ummelner Straße. Stillgewässer mit Bruchwald, Sümpfen und Röhrichten.

2) c) Städtebauliche Situation der Ortsdurchfahrt Ummeln

Die Gütersloher Straße in Bielefeld Ummeln ist eine stark frequentierte Verkehrsachse, die den Stadtteil mit der Bielefelder Innenstadt und Gütersloh verbindet. Die Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt 50 km/h.

Die Länge der Ortsdurchfahrt Ummeln (B61, Gütersloher Straße zwischen der Kreuzung Steinhagener Straße/Ummelner Straße und der Kreuzung Umlostraße/Kasseler Straße) beträgt knapp **1 Kilometer**. Die Straße ist 2-spurig. An den beiden Kreuzungen gibt es jeweils in Fahrtrichtung eine zusätzliche Linksabbiegespur und Ampelanlagen.

Auf der **Südost-Seite** gibt es weder einen Fuß- noch einen Radweg. Das Gelände neben der Fahrbahn fällt teilweise deutlich von der Straßenkante in Richtung Trüggelbach ab.

Auf der Südost-Seite befindet sich hinter der Wohnbebauung der Sportplatz des VFL Ummeln mit einem Vereinsheim/Gemeinschaftshaus und dem angrenzenden Bürgerpark. Ansonsten gibt es hier keine öffentlichen Nutzungen mit Publikumsverkehr.

ohne Lichtzeichenanlage und Zebrastreifen) auf Höhe des Meilensteins.

Die Hauptzufahrt zum Sportplatz des VFL Ummeln und zum Gemeinschaftshaus ist der Abzweig Bohlenweg.

Auf Höhe des Markant-Marktes befindet sich ein stationärer „Blitzer“. Nach Auskunft des Amtes für Verkehr liegen die Geschwindigkeitsverstöße im Durchschnitt dessen, was auch sonst in der Stadt registriert wird. Ein Unfallschwerpunkt liegt für die Ortsdurchfahrt nicht vor.



(Foto: Rolf Potschies)

Es gibt kaum Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, was unter Sicherheitsgesichtspunkten bedenklich ist. Die einzige Möglichkeit ist eine barrierefreie Querungshilfe (Mittelinsel



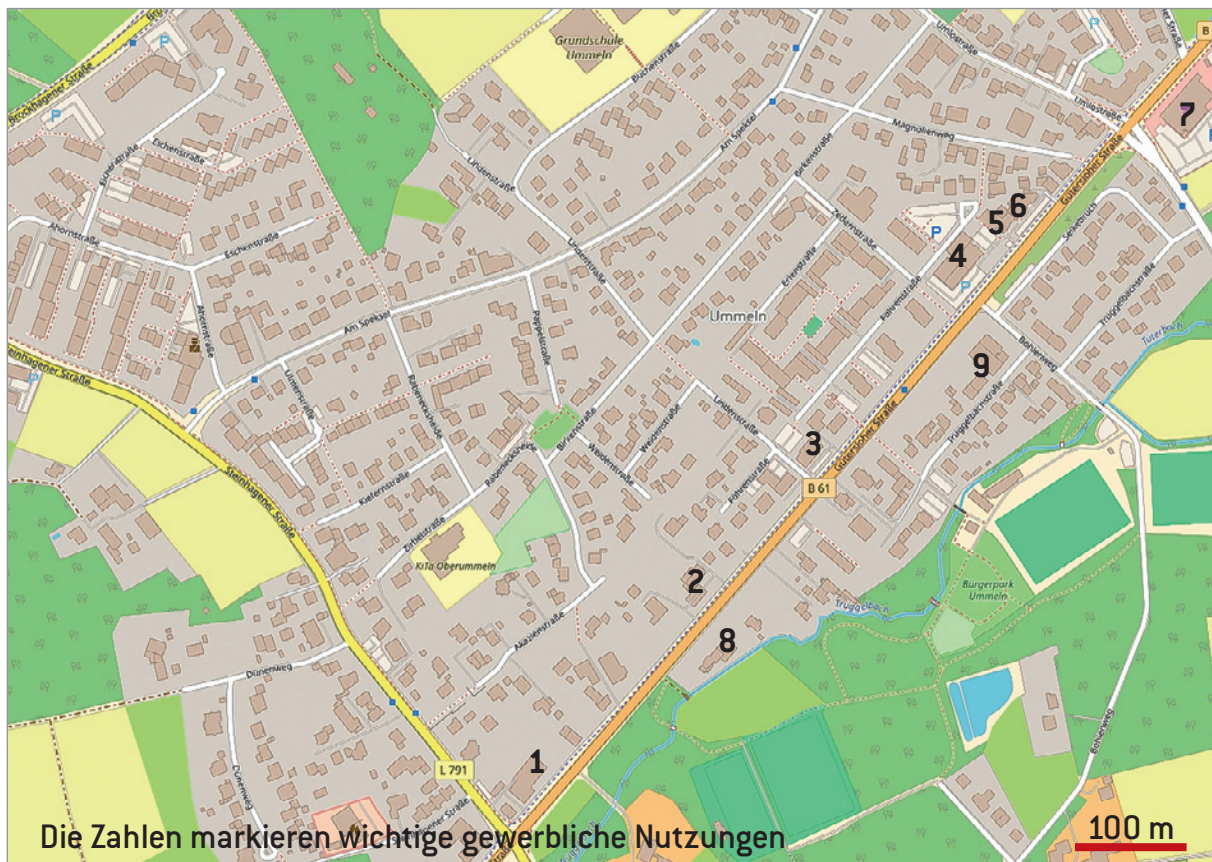
(Foto: Rolf Potschies)

Auf der **Nordwest-Seite** gibt es einen schmalen Zweirichtungsradweg (1,20 bis 1,80 m breit, asphaltiert, teilweise rot eingefärbt) und einen 1 bis 1,20 m breiten Gehweg, mit Betonplatten gepflastert. Der Gehweg und der Radweg sind zwischen der Seniorenresidenz und dem Markant-Markt durch einen Grünstreifen mit altem Baumbestand getrennt. Sie sind teilweise in einem schlechten Zustand. Zur Fahrbahn hin stehen an mehreren Stellen auf dem Radweg Leitpfosten im Abstand von 50 m.

Die Lärmbelastung durch den KFZ-Verkehr auf der Gütersloher Straße ist tagsüber durchgehend erheblich. Beispielsweise ist in dem Viertel rund um die Trüggelbachstraße ein permanentes Rauschen zu hören, obwohl man sich hier bereits hinter der ersten Reihe der Bebauung befindet.

Die Lärmkartierung Bielefeld 2022¹ und Messungen des Amtes für Verkehr weisen in der Ummelner Ortsdurchfahrt in unmittelbarer Straßennähe einen 24-Stunden Umgebungs-lärmpegel von 70-75 Dezibel (dB/A) auf. Der Nachtpegel liegt ca. bei 60-65 Dezibel (dB/A).

1) <https://www.bielefeld.de/node/5220>



Bebauung

Die Ortsdurchfahrt ist durch eine heterogene Bebauung geprägt, die sich aus Wohnhäusern, Geschäften des täglichen Bedarfs und kleineren Gewerbebetrieben zusammensetzt.

Die Wohnbebauung an der Gütersloher Straße besteht überwiegend aus Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie Doppelhäusern aus den 1960er und 1970er Jahren. Die Mehrfamilienhäuser sind meist vier- bis sechsgeschossig und verfügen teilweise über Balkone oder Loggien. Die mehrgeschossigen Wohngebäude befinden sich überwiegend in zweiter Reihe auf der Nordwestseite der Ortsdurchfahrt. Die we-

nigen Einfamilienhäuser sind meist freistehend und haben ein bis zwei Geschosse. Die Wohnbebauung ist teilweise sanierungsbedürftig.

Es gibt auf der **Nordwest-Seite** gemischte Nutzungen, die überwiegend deutlich von der Straße abgerückt sind. Der Geschosswohnungsbau beginnt auf der Nordwest-Seite erst in der zweiten oder dritten Reihe (Föhrenstraße etc.).

Die **Südost-Seite** der Gütersloher Straße ist in unmittelbarer Nähe der Straße weitgehend ohne direkte Bebauung. Es gibt zurückliegende Ein- und Zweifamilienhäuser, die durch Grünflächen von der Straße getrennt sind. Im mittleren

Bereich sind einige Häuser direkt von der B61 aus erschlossen, der überwiegende Teil der Häuser ist aber nur erreichbar über den Abzweig Bohlenweg oder über die Trüggenbachstraße von der Kasseler Straße aus.

Gewerbe/Dienstleistungen

Auf der **Nordwestseite** finden sich verteilt Kleingewerbebetriebe und Dienstleistungen: Physiozentrum Dresrüsse Ummeln, Metallbaubetrieb Dresrüsse (1), Hundesalon Maczek, die Pfliegeresidenz am Meilenstein, eine Avia Tankstelle (2), Imbiss Burger Route 61, Reinigungsmaschinen Kärcher, Restaurant Chinagarten (3) und die Apotheke am Meilenstein. An der Lindenstraße findet sich in 2. Reihe die Hausarztpraxis Dr. Brandhorst. Am Ende der Nordwest-Seite der Ortsdurchfahrt gibt es eine Konzentration von Einzelhandelsgeschäften (Markant-Markt (4), Bäckerei Bürenkemper (5), Fleischerei Münch (6), Volksbank, Reisebüro fairreisen, Lotto-Toto, Sanitär- und Heizungstechnik Bornemann, PC-Service) mit Parkmöglichkeiten. Die PKW-Stellplätze befinden sich vor den Geschäften und in größerem Umfang auf beiden Seiten neben dem Markant-Markt. Offizielle Fahrradabstellplätze sind nicht vorhanden. Vor einigen Geschäften gibt es kleinere mobile Fahrradständer, die von den Ladenbesitzer*innen zur Verfügung gestellt werden. Vorhanden ist eine Ladestation der Stadtwerke für E-Autos an der Ein-/Ausfahrt des Markant-Marktes.

An der Ecke Gütersloher/Kasseler Straße befindet sich ein Lidl-Markt (7). Der Einzelhandel ist von elementarer Bedeutung für die Versorgung von Ummeln. Er lebt aber auch vom Durchgangsverkehr der Gütersloher Straße (siehe auch 2d)). Nordöstlich des Lidl-Markts liegen die Sportmühle und ein Bowlingcenter. Beide sind derzeit geschlossen. Über die Zukunft der beiden Einrichtungen ist nichts bekannt.¹

Auf der **Südostseite** gibt es an der B61 drei gewerbliche Nutzungen: Motorrad-Werkstatt Casa di Moto (8), Teuto-Grill B61 und den Omnibus-Betrieb Oester-Barkey (9). Es gibt noch die Physiotherapie-Praxis Sußiek am Bohlenweg, die Arztpraxis Pansegrau und den Friseursalon Ohm im Selkebruch (nur über die Kasseler Straße erreichbar). *Die in Klammern eingefügten Zahlen markieren in der Karte den jeweiligen Standort.*

Bevölkerung

Die Gesamtbevölkerung des statistischen Bezirkes Ummeln (inkl. Holtkamp) betrug zum 31.12.2023 7.310 Einwohner*innen. In den unmittelbar an die Ortsdurchfahrt Gütersloher Straße angrenzenden statistischen Raumeinheiten (318 und 319) lebten zum Stichtag 31.12.2023 3.298 Einwohner*innen, im nordwestlich angrenzenden Bereich (317) lebten 2.464 Einwohner*innen.

Fazit

Die städtebauliche Struktur an der Gütersloher Straße ist nicht optimal. Die Straße ist durch den starken KFZ-Verkehr belastet und bietet keine Aufenthaltsqualität. Der entsprechende Abschnitt der B61 macht insgesamt einen trostlosen Eindruck. Die Ortsdurchfahrt ist funktional alleine auf Durchfahrt ausgerichtet. Eine lebendige Ortsmittefunktion ist nicht gegeben.

1) Für den Lidl-Markt gibt es Erweiterungspläne. Zudem wird eine Umgestaltung des Gesamtensembles Sportmühle/Lidl diskutiert. Es gibt zwar einen Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan, aber eine ausgereifte Planung liegt bisher nicht vor, eine Umsetzung ist nicht in Sicht.

2) d) Die KFZ-Verkehrsmengen mit und ohne Ortsumgehung Ummeln

Die Gestaltungsmöglichkeiten und die Aufenthaltsqualität der Ortsdurchfahrt Ummeln hängen wesentlich von den KFZ-Verkehrsmengen ab. Die aktuellen und zukünftig zu erwartenden Mengen beruhen auf punktuellen Zählungen und Modellrechnungen. Die verwendeten Modelle müssen eine hochkomplexe Struktur auf eine mathematisch handhabbare Struktur abbilden. Etliche Faktoren, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen wie z. B. die Ticketpreise im ÖPNV oder die Qualität des Radwegenetzes, können dabei nicht berücksichtigt werden. Das schränkt die Zuverlässigkeit der mit solchen Modellen errechneten Prognosen ein. Auch die Angabe eines Fehlerintervalls, also der maximalen Abweichung der Zahlen nach oben und unten, gestaltet sich schwierig.

Trotz dieses Dilemmas analysieren wir im Folgenden die Daten, die mit dem „Verkehrsmo- dell Bielefeld“ (siehe auch die Erläuterung im Glossar) ermittelt wurden und die uns vom Amt für Verkehr dankenswerterweise zur Verfügung gestellt wurden. Wir stützen uns auf drei Datensätze:

- Analysefall 2021
- Prognosefall 2030 ohne Ortsumgehung
- Prognosefall 2030 mit Ortsumgehung

Die Daten weichen z. T. erheblich von den Daten ab, die in den deutlich älteren Planfeststellungsunterlagen verwendet werden.

Die KFZ-Verkehrsmenge im Vergleich

Die Belastung der Ortsdurchfahrt zeigt die folgende Tabelle. Es ist jeweils die Zahl der KFZ/24h an drei Stellen der B61 für den Analysefall und die beiden Prognosefälle eingetragen:

	Analyse 2021	Prognose 2030 ohne OU	Prognose 2030 mit OU
B61 Höhe Lidl	22.260	21.800	7.900
B61 Ortsdurchfahrt	15.500	16.100	3.500
B61 Höhe Goldbeck	17.470	17.800	3.900

OU = Ortsumgehung Ummeln

Die Unterschiede zwischen „Analyse 2021“ und „Prognose 2030 ohne OU“ sind gering. Die Zahlen zeigen, dass die B61 stark belastet, aber nicht überlastet ist. In den Spitzenzeiten ist ein mäßiger Rückstau vor den Ampeln zu beobachten (stadtauswärts vor der Ampel an der Kreuzung mit der Umlostraße/Kasseler Straße, stadteinwärts vor der Ampel an der Kreuzung mit der Steinhagener/Ummelner

Straße). In der eigentlichen Ortsdurchfahrt bleibt der KFZ-Verkehr durchwegs flüssig. Die mäßige Staubildung könnte vermutlich durch einen Umbau der Knoten reduziert oder gar ganz beseitigt werden. Die B61 erfüllt ihre Zubringerfunktion zur A33. Einen schwerwiegenden Engpass stellt sie nicht dar. Insofern ist aus Sicht des KFZ-Verkehrs der Bau der Ortsumgehung Ummeln nicht zwingend.

Durch den Bau der Ortsumgehung würde die KFZ-Verkehrsmenge in der Ortsdurchfahrt von 16.100 auf 3.500 reduziert. In den Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren wurde eine deutlich geringere Reduktion auf 5.000 KFZ/24h in der Ortsdurchfahrt für das Jahr 2025 angegeben.

Um die Zahl von 3.500 KFZ/24h einordnen zu können, geben wir zum Vergleich die Zahlen für einige Straßen des untergeordneten Straßensystems an (Prognose für 2030 mit OU):

- Am Speksel 2.600
- Umlostraße 1.900 – 3.300
- Queller Straße 2.700
- Kasseler Straße 2.600 – 3.700

Die Folgen der prognostizierten KFZ-Verkehrsmengen

Die massive Reduktion der Verkehrsmenge auf 3.500 KFZ/24h kann eine schwerwiegende Folge haben: Dem Einzelhandel in der Ortsdurchfahrt würden in erheblichem Umfang Kunden verloren gehen. Es sind keine Zahlen bekannt, wie viele Kunden aus dem Ortsteil Ummeln kommen und wie viele Kunden derzeit dem Durchgangsverkehr zuzurechnen sind. Aber es ist augenfällig, dass sich Supermärkte etc. in der Regel an Straßen mit deutlich höherer KFZ-Belegung ansiedeln. Eine Gefährdung

des Einzelhandels an der Ortsdurchfahrt Ummeln würde die Nahversorgung des gesamten Ortsteils in Frage stellen.

Dass die erheblichen Verschiebungen zwischen „Prognose 2030 ohne OU“ und „Prognose 2030 mit OU“ nicht nur durch Verlagerung, sondern auch – wie schon in Kapitel 2)b) beschrieben – durch neu erzeugten KFZ-Verkehr bedingt sind, zeigt die folgende Tabelle¹ zur Anzahl der KFZ/24h:

	Prognose 2030 ohne OU	Prognose 2030 mit OU
Ortsdurchfahrt Ummeln	16.100	3.500
Brockhagener Straße Höhe Stiftung Ummeln	7.300	5.800
Ortsumgehung Ummeln zwischen Abf. Ummelner Straße und A33	0	37.400
Summe	23.400	46.700

Die drei Straßen Brockhagener Straße, Gütersloher Straße und die geplante Ortsumgehung sind im Raum Gütersloh die einzigen Straßen mit überörtlicher west-östlicher Verbindungsfunktion. Auf diesen drei Straßen würde sich mit dem Bau der OU die Zahl der KFZ/24h verdoppeln, d.h. Ummeln würde den KFZ-Verkehr förmlich ansaugen.

mündung/Abzweigung der Ortsumgehung Ummeln. Hier würde sich die Zahl der KFZ/24h von ca. 17.000 auf 26.400 erhöhen. Dies liegt an der Belastungsgrenze für eine zweispurige Straße. Von einem solchen KFZ-Aufkommen würde erheblicher Druck ausgehen, die B61 in Richtung Gütersloh vierstreifig auszubauen. Ein solcher Ausbau wird aber in der Region einhellig abgelehnt.

Die KFZ-Verkehr erzeugende und anziehende Wirkung verdeutlicht auch ein Blick auf die B61 aus Richtung Gütersloh vor der Ein-

¹)Quelle: Prognose-Daten des Amtes für Verkehr

Die Ortsumgehung Ummeln hätte zweifellos einen Bündelungs- und Verlagerungseffekt. Sie würde aber in erheblichem Umfang zusätzlichen KFZ-Verkehr für Ummeln bedeuten. Das widerspricht nicht nur den Zielen des Klimaschutzes und der Verkehrswende, sondern führt auch zu zusätzlichen Belastungen im weiteren Straßennetz und den angrenzenden Wohnquartieren. Zwar wird der größere Teil des zusätzlichen Verkehrs über die A33 abge-

leitet, aber auch der Ostwestfalen-Damm muss zusätzlichen KFZ-Verkehr aufnehmen. Das bewegt sich in der Größenordnung von 1.500 KFZ/24h, mit einer zusätzlichen Lärmbelastung für die Anwohner*innen des Ostwestfalendamms und einer zusätzlichen KFZ-Belastung für die Innenstadt. Auch kleine Zuwächse der KFZ-Verkehrsmengen sind für chronisch überlastete Knoten wie den Adenauerplatz als absolut kritisch einzustufen.

2) e) Defizite beim Umweltverbund

Infrastruktur für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen innerhalb von Ummeln

Die Infrastruktur für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen innerhalb von Ummeln zeigt deutliche Defizite. Bauliche Verbesserungen hat es in den letzten 50 Jahren fast nirgendwo gegeben.

Ein auffälliges Beispiel ist die Brockhagener Straße, die lediglich über sehr schmale Seitenstreifen verfügt, zusätzlich eingeengt durch darauf platzierte Begrenzungspfosten zur Markierung des Verkehrsraums. Diese Seitenstreifen sind für den Radverkehr ungeeignet und stellen für Fußgänger nur eine absolute Notlösung dar. Entlang der Gütersloher Straße existiert ein Gehweg lediglich auf der nordwestlichen Straßenseite. Auf der anderen Straßenseite ist ein Zufußgehen gar nicht möglich. Im Ortsbereich von Ummeln gibt es lediglich entlang der Gütersloher Straße einen eigenen Radweg. Dieser befindet sich weitgehend von der Fahrbahn des Kraftfahrzeugverkehrs und dem Gehweg abgetrennt auf der nordwestlichen Seite der Straße und muss trotz der geringen Breite von 1,20 bis 1,80m in beide Richtungen genutzt werden. Auf der südöstlichen Seite der Gütersloher Straße befindet sich kein Radweg.

An allen anderen Straßen in Ummeln existieren keinerlei Radverkehrsanlagen. Dies ist insbesondere für die Steinhagener Straße, die Ummelner Straße, die Umlostraße und die Kasseler Straße sehr kritisch zu sehen. Teilweise wird die Mitbenutzung des Gehwegs für Fahrräder zugelassen, z. B. an der Steinhagener Straße auf der Ostseite. Dort ist ein Zweirichtungsradverkehr auf dem Gehweg erlaubt, obwohl dieser stellenweise weniger als 2m breit ist. An der wichtigen Verbindung von der Gütersloher Straße über die Kasseler Straße zu dem Siedlungsbereich um die Warendorfer Straße herum gibt es keinen Radweg. Wegen der geringen Gehwegbreite mit 1,50 m ist dort auch die Mitbenutzung des Gehwegs nicht freigegeben. Dieses Defizit ist umso gravierender, als auf der Kasseler Straße 50 km/h zugelassen ist. Der Abschnitt der Umlostraße zwischen der Gütersloher Straße und „Am Speksel“ hat keine Radwege, die beidseitigen Gehwege sind z. T. nur etwa einem Meter breit. Dementsprechend ist die Mitnutzung durch Fahrräder auch nicht erlaubt. Das Radfahren auf der Fahrbahn ist aber besonders gefährlich, weil es straßenbegleitende Parkplätze mit der Gefahr des „Dooring“ (Unfälle durch plötzliches Öffnen der Autotüren) gibt. Die Straße „Am Speksel“ hat für den Fuß- und Radverkehr innerhalb von Ummeln eine wichtige Verbindungsfunktion. Es gibt beidseitige Gehwege, aber keine Radwege, auch – vermutlich wegen zu geringer Breite – keine Mitbenutzung der Gehwege.

Die Radfahrer*innen sind auf die Mitbenutzung der Fahrbahn für den KFZ-Verkehr angewiesen. Die Tempobegrenzung auf 30 km/h unterstützt das auch. Aber das Radfahren wird erheblich dadurch erschwert, dass auf der Südseite das Parken im Straßenraum zugelassen wird.



(Foto: Godehard Franzen)

Abstellanlagen für Fahrräder sind Mangelware, sie finden sich lediglich im Bereich der Geschäfte an der Gütersloher Straße in kleiner Anzahl. Es handelt sich durchweg um fast schon museumsreife Modelle, die gerne als „Felgenkiller“ bezeichnet werden. An den Bushaltestellen gibt es mit einer Ausnahme keine Fahrradbügel.



(Foto: Godehard Franzen)

Busverkehr innerhalb von Ummeln und im Korridor Bielefeld-Gütersloh

Im Ortsbereich von Ummeln verkehren diverse Buslinien, die recht unterschiedliche Funktionen haben. Im Tagesverkehr wird Ummeln mit der Innenstadt von Bielefeld und der Stadt Gütersloh durch die regionalen Buslinien 87 und 95 verbunden, die über verschiedene Fahrwege zwischen Bielefeld und Gütersloh verkehren. Die Fahrpläne der beiden Linien sind so gestaltet, dass annähernd ein 30-Minuten-Takt besteht (vergl. Tabellen im Anhang). Während die Linie 87 die einwohnerstarken nordwestlichen Bereiche von Ummeln (Ahornstraße, Am Speksel) erschließt, bedient die Linie 95 die südöstlichen Bereiche (Ostlandstraße, Grenzlandstraße, Warendorfer Straße) und hat damit für viele Bereiche von Ummeln nur eine untergeordnete Bedeutung. Faktisch bedeutet das, dass für den überwiegenden Teil von Ummeln maximal ein stündliches Angebot in die Innen-

stadt von Bielefeld bzw. nach Gütersloh besteht. Ein Ansatzpunkt für Verbesserungen ist eine weitgehend einheitliche Linienführung der beiden Linien zumindest in den einwohnerstarken Bereichen von Ummeln, um hierdurch einen 30-Minuten-Takt tagsüber zu erreichen. Darauf gehen wir in Kapitel 4)c) näher ein.

Echten Stadtbuscharakter hat dagegen die Linie 28, die fast den gesamten Ortsteil räumlich erschließt und Ummeln mit Brackwede verbindet. Diese Linie hat auch eine Haltestelle in der Nähe des nicht mehr bedienten Bahnhofpunktes Ummeln und wäre im Falle von dessen Reaktivierung ein idealer Zubringer zum regionalen Eisenbahnverkehr. In Brackwede besteht Anschluss an die Stadtbahnlinie 1, allerdings ist die Gesamtreisezeit von Ummeln in die Bielefelder Innenstadt mit den Linien 28 und 1 unattraktiv. Mit Ausnahme an Sonntagen fährt die Linie 28 vom frühen Morgen bis etwa 20 Uhr im 30-Minuten-Takt.

Abends und am Sonntagvormittag besteht keine direkte Fahrmöglichkeit zwischen Ummeln und der Bielefelder Innenstadt, da zu diesen Zeiten die Linien 87 und 95 nicht verkehren. Die Stadtbuslinie 28 wird während dieser Zeiten abgelöst von der Linie 128, die als

Ringlinie auch Ummeln mit erschließt und an Brackwede anbindet. Die Linie 128 fährt im 60-Minuten-Takt, wobei am frühen Sonntagmorgen die Fahrten nur auf Anforderung mit Taxen durchgeführt werden (vergl. Anhang).



In den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen tangieren die Nachtbuslinien N7 und N11 den Ortsteil Ummeln. Diese Linien verkehren im 60-Minuten-Takt, wobei die Linie N7 mit verlängerten Betriebszeiten auch eine Funktion im Frühverkehr übernimmt. Von der räumlichen Erschließung her ist die Linie N7 günstiger zu beurteilen als die regionale Linie N11, die direkt über die Gütersloher Straße fährt. Da die Nachtbuslinien das Stadtgebiet schleifenförmig erschließen und Ummeln ziemlich am Ende der von der Linie N7 gefahrenen Schleife liegt, ergeben sich allerdings aus der Innenstadt heraus mit rund 40 Minuten recht lange Fahrzeiten (vergl. Tabellen im Anhang).

Für die Akzeptanz des Busangebots ist die Ausstattung der Haltestellen von erheblicher Bedeutung. Hier sehen wir in Ummeln mehr Schatten als Licht. Zwar ist die Mehrzahl der Haltestellen mit Bus-Caps (erhöhte Bordsteine) ausgestattet, also barrierefrei zugänglich. Aber es gibt leider auch Haltestellen, bei denen die Fahrgäste von einer Fläche auf Fahrbahnniveau einsteigen müssen (Brockhagener Str., Nachtbushaltestelle in der Gütersloher Str.). Für Rollstühle ist der Niveauunterschied kaum zu überwinden, für Kinderwagen oder Rollatoren ist es schwierig. Bis auf wenige Ausnahmen gibt es keine Sitzmöglichkeiten, keinen Wetter-schutz und auch keine Haltebügel zum Abstellen von Fahrrädern.



Von wesentlicher Bedeutung für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs auf der Achse Bielefeld – Gütersloh sind aber auch das Busangebot innerhalb des Kreises Gütersloh und dabei insbesondere die Stadtbusse Gütersloh in Bezug auf ihre Zubringerfunktion zum Schienenverkehr. Die infrastrukturellen Voraussetzungen in Gütersloh sind außerordentlich günstig, da der zentrale Omnibusbahnhof direkt neben dem Hauptbahnhof liegt. Dadurch ergibt sich beim Umsteigen eine im Vergleich mit anderen Städten ideale Situation. Da jedoch die Busankünfte und -abfahrten am Gütersloher Bahnhof immer etwa zur vollen und halben Stunde erfolgen, ergeben sich in der Regel sehr lange Umsteigezeiten zu den Zügen in Richtung Bielefeld. Hierdurch werden die möglichen kurzen Reisezeiten aus den verschiedenen Gütersloher Stadtteilen größtenteils zunichte gemacht. Für den Bahnhof Rheda-Wiedenbrück ist das deutlich besser gelöst. Mit Fahrzeiten von gut 30 Minuten gibt es dort dank kurzer Umsteigezeiten vielfach recht zeitgünstige Verbindungen zwischen Wiedenbrück und Bielefeld. Auch von Harsewinkel aus gibt es zeitweise recht günstige Verbindungen mit Umstieg in Gütersloh. Die Nachtbuslinie N11 bietet eine gute Verbindung zwischen Gütersloh und Bielefeld, endet aber in Gütersloh bereits am zentralen Busbahnhof und erschließt damit nur kleine Teile des Stadtgebiets von Gütersloh. Hier fehlt ein geeignetes Zu- bzw. Abbringersystem.

Schienenverkehr zwischen Bielefeld und Gütersloh

Bezogen auf die Reisezeit zwischen den beiden wichtigen Bahnhöfen Gütersloh Hauptbahnhof und Bielefeld Hauptbahnhof ist die Eisenbahn im Vergleich zu allen anderen Verkehrsmitteln unschlagbar. Neun Minuten benötigt der RE6 und zwischen 14 und 16 Minuten die weiteren Linien, die zusätzlich die Zwischenhalte Isselhorst-Avenwedde und Brackwede bedienen. Dass, nach Auskunft des Verkehrsverbunds „Nahverkehr Westfalen-Lippe“, den Abschnitt Gütersloh Hbf – Bielefeld Hbf täglich ca. 13.000 Fahrgäste (ohne Durchreisende) nutzen, zeigt, wie attraktiv diese Verbindung ist.

Auch von der Anzahl her kann das Fahrtenangebot als durchaus attraktiv bezeichnet werden. Dreimal pro Stunde und Richtung fährt ein Nahverkehrszug (RE6, RB 67, RE 69). Dabei rollt der Regionalexpress RE6 ohne weiteren Zwischenhalt bis zum Bielefelder Hauptbahnhof, während die Regionalbahnen mit den Zwischenhalten Isselhorst-Avenwedde und/oder Brackwede entsprechend länger brauchen. In der morgendlichen Hauptverkehrszeit gibt es zudem eine vielgenutzte Zusatzfahrt in Richtung Bielefeld mit dem Regionalexpress RE78.

Ein gewisses Manko stellt allerdings die zeitliche Verteilung der Fahrten dar. Bedingt durch unterschiedliche Fahrzeiten und insbesondere die Einbindung der Linien in andere Regionen innerhalb von NRW besteht trotz der drei Fahrten pro Stunde kein leicht merkbarer und besser mit Buszubringern in Einklang zu bringender 20-Minuten-Takt.

Barrierefrei und modern zeigen sich bereits die Bahnhöfe Gütersloh, Brackwede und Bielefeld Hauptbahnhof; für Isselhorst-Avenwedde gibt es konkrete Planungen (Programm „Robustes Netz NRW I“ siehe Vorlage 17/2225 des NRW-Verkehrsausschusses, Sitzung vom 3. Juli 2019, Top 9) zur umfassenden Neugestaltung der Bahnstation.

Für Menschen, die über die Bahnstationen hinaus mobil sein möchten, steht an allen genannten Standorten eine Auswahl von Angeboten für die individuelle Wahl zur Verfügung. Je nach Standort: (Leih-)Fahrrad, E-Roller, Bus, Stadtbahn, Park&Ride-Anlage/Parkhaus, Bike&Ride-Anlage.

Eine Kombination von Zug, Bus und Stadtbahn ist durch das Tarifangebot einfach und günstig möglich: Vom Start bis zum Ziel ist in der Regel nur ein Ticket notwendig. Für Pendler bietet das Deutschlandticket ein sehr preisgünstiges Tarifangebot. Dieses gilt insbesondere, wenn es sich um ein vom Arbeitgeber angebotenes und dadurch vergünstigtes Jobticket handelt.

3) Modellprojekt „Umbau Ortsdurchfahrt Ummeln“

Modellcharakter

Nach der Analyse der schwerwiegenden Gründe gegen die B61n Ortsumgehung Ummeln, des Zeithorizonts, der Unwahrscheinlichkeit der Umsetzung der Ortsumgehung und der schwerwiegenden Defizite bei der Ortsdurchfahrt Ummeln halten wir es für zwingend, zeitnah und zielstrebig mit der Planung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt zu beginnen. Wir schlagen vor, dies als ganzheitliches Modellprojekt zu begreifen und zu strukturieren, das alle für eine insgesamt befriedigende Lösung notwendigen Bereiche und Maßnahmen integriert:

- die bauliche Umgestaltung, auch hinsichtlich Barrierefreiheit und Sicherheit
- die verkehrsberuhigenden und verkehrslenkenden Maßnahmen
- die Integration des Radschnellwegs RSW 2.0
- den Ausbau des ÖPNV im Korridor Bielefeld – Gütersloh
- und ggf. die Neuansiedlung von Nutzungen, die zu einem neuen Zentrum für Ummeln passen.

Ein Modellprojekt bietet sich an, weil es nach unseren Recherchen etwas Vergleichbares bisher nicht gibt. Es soll richtungsweisend zeigen, wie im Bestand durch Umgestaltung und gezielte Förderung des Umweltverbunds eine Situation entwickelt werden kann, die eine neu zu bauende Umgehungsstraße überflüssig macht. Es wäre beispielgebend für die praktische und zeitnahe Umsetzung der Verkehrswende.

Förderfähigkeit

Auf Landes-, Bundes- und europäischer Ebene gibt es ein breites Interesse, neue Ansätze für die praktische Umsetzung der Verkehrswende und damit der Klimaziele im Verkehrsbereich zu fördern. Beispielhaft seien die Förderprogramme SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan, siehe Glossar), INSEK (Integrierte Stadtentwicklungskonzepte, siehe Glossar) und Emissionsfreie Innenstädte genannt. Insbesondere seitens der EU werden erhebliche Mittel für entsprechende Förderprogramme bereit gestellt.

Es übersteigt unsere Möglichkeiten als Ehrenamtliche, die Förderkulisse im Einzelnen zu analysieren und die Chancen auf Förderung fundiert zu beurteilen. Aber wir sind sicher, dass das vorgeschlagene Modellprojekt gute Chancen auf Förderung hätte, weil es einen neuen, zukunftsweisenden, integrierten Ansatz verfolgt.

Reduzierung der KFZ-Verkehrsmengen

An erster Stelle steht das Ziel, den KFZ-Verkehr deutlich zu reduzieren. Dazu stehen vier Ansätze zur Verfügung:

- Verkehrsberuhigung
- Verkehrslenkung
- Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel
- Verkehrsvermeidung

Um wieviel der KFZ-Verkehr dadurch zurückginge, lässt sich schwer vorhersagen. Wir halten eine Reduktion auf unter 10.000 KFZ/Tag für möglich. Ein stärkerer Rückgang dürfte nicht nur schwer zu erreichen sein, er wäre auch gar nicht wünschenswert, weil sonst der Einzelhandel, der für die Nahversorgung des Ortsteils Ummeln eine zentrale Rolle spielt, gefährdet würde.

Projektstruktur

Ein solches Modellprojekt kann nur gelingen, wenn die Arbeitsstruktur den Grundsätzen des Projektmanagements genügt. Es wird eine klare Zielorientierung ebenso benötigt wie klar definierte Zuständigkeiten. Das leitende Team muss nicht nur interdisziplinär zusammengesetzt sein, sondern auch von den gewohnten Verwaltungsabläufen abgelöst werden.

Beteiligung

Zu den Gelingensbedingungen gehört eine intensive prozessbegleitende Bürger*innenbeteiligung, und zwar von Beginn an. Es müssen Formen der Bürgerbeteiligung umgesetzt werden, die eine echte konstruktive Beteiligung ermöglichen.

Zeitperspektive

Es wäre unredlich, eine konkrete Jahreszahl für die Umsetzung eines so komplexen Projekts zu benennen. Nach einer politischen Befürwortung ist der erste wichtige Schritt eine detaillierte Beschreibung des Modellprojekts und die Akquise von Fördermitteln. Das kann durchaus zwei Jahre in Anspruch nehmen. Ist das gelungen, so zeigt die Erfahrung, wird das Projekt eine Eigendynamik entwickeln, die auf eine zügige schrittweise Umsetzung von Projektbausteinen ausgerichtet ist.

Wir haben in Abschnitt 2)b) dargelegt, dass eine Umsetzung der Ortsumgehung Ummeln mit deutlichen Fragezeichen zu versehen ist und dass ein Baubeginn frühestens ab 2030 zu erwarten wäre. Wir gehen davon aus, dass bis dahin wesentliche Elemente des Modellprojekts umgesetzt sind. Wenn zügig mit dem Modellprojekt gestartet wird, werden dann die bauliche und gestalterische Aufwertung der Ortsdurchfahrt und die Reduzierung der KFZ-Verkehrsmengen schnell sichtbar sein.

Wir wollen im folgenden Kapitel Maßnahmenpakete beschreiben, die in dem Modellprojekt entwickelt, zusammengeführt und so planerisch aufbereitet werden müssen, dass sie integriert umgesetzt werden können.



4) Maßnahmenvorschläge

In diesem Kapitel beschreiben wir Maßnahmenvorschläge. Bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt und der Reduzierung der KFZ-Verkehrsmengen müssen diese vielen Einzelmaßnahmen wie Mosaiksteine zusammenge-

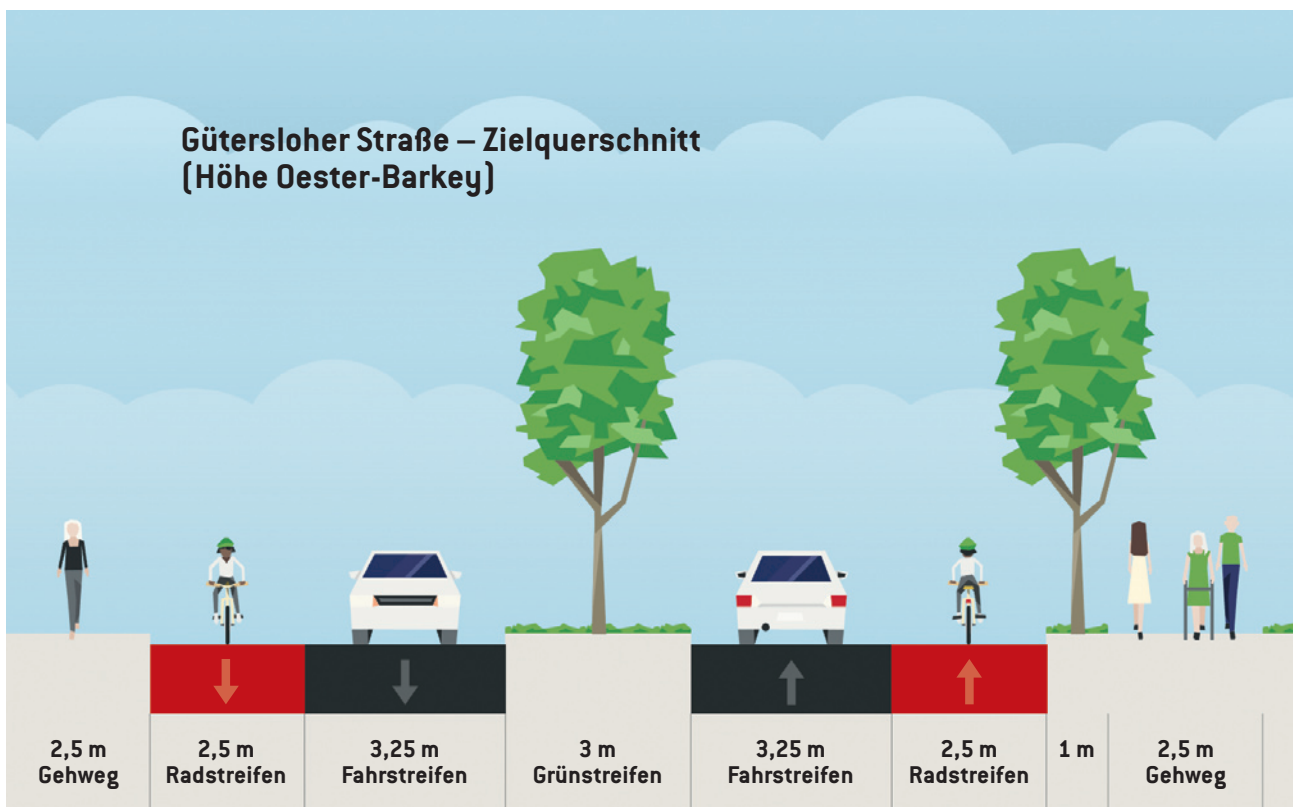
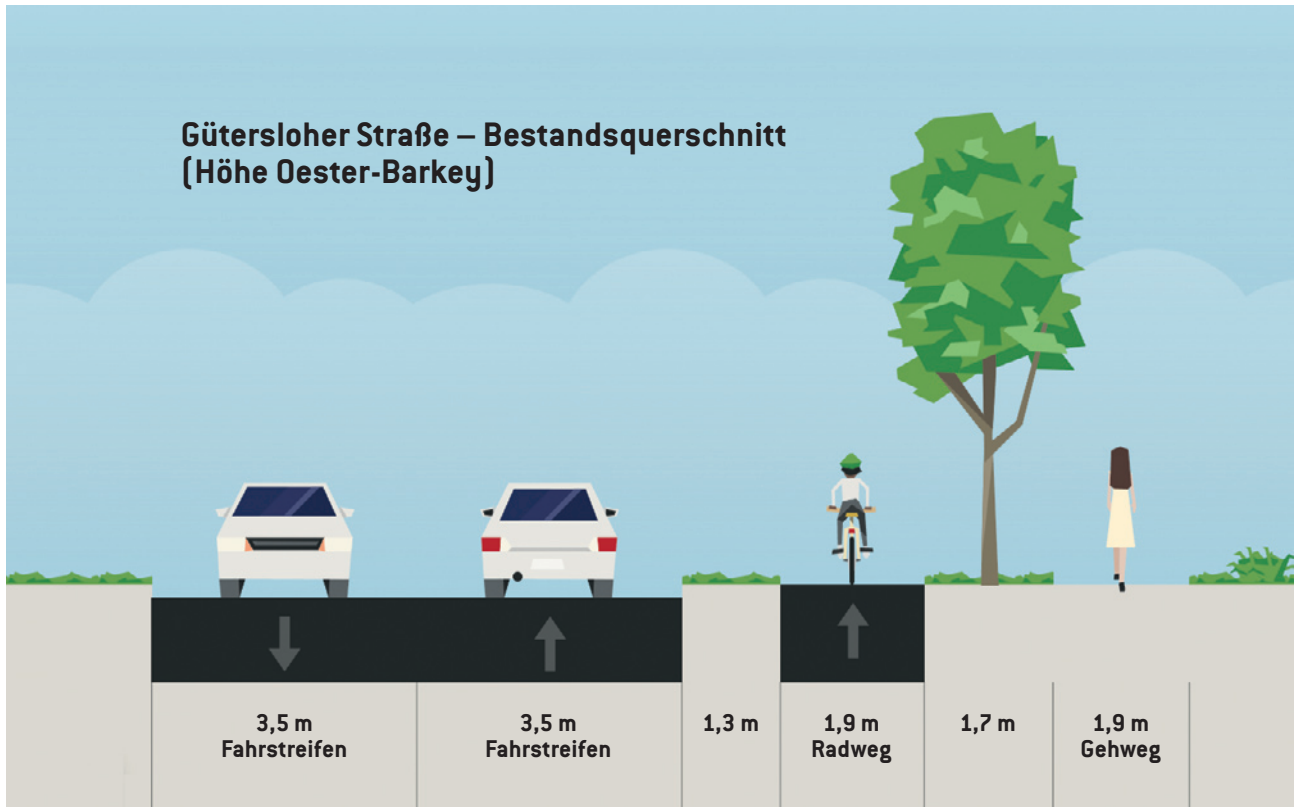
fügt werden. Nur in ihrer Gesamtheit werden sie die erhoffte Wirkung voll entfalten können. Deshalb ist es entscheidend, dass dieser Umsetzungsprozess als ganzheitliches Projekt begriffen und gestaltet wird.

4) a) Umgestaltung des Straßenraums, Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit

Wie in Kapitel 2)c) dargelegt, entspricht die Gestaltung des Straßenraums in keiner Weise den heutigen Nutzungsansprüchen an einen innerörtlichen Bereich mit Wohnbebauung und Geschäftsbesatz. Auch bei dem derzeitigen KFZ-Aufkommen lassen sich durch eine Veränderung des Straßenquerschnitts erhebliche Verbesserungen für alle Verkehrsarten und insbesondere hinsichtlich der Aufenthaltsqualität erreichen. Auch ist es möglich, dabei die trennende Wirkung der Gütersloher Straße abzuschwächen. In einen veränderten Straßenquerschnitt dürfte sich angesichts der relativ großzügigen Breiten entlang der gesamten Ortsdurchfahrt auch problemlos der in diesem Bereich geplante Radschnellweg integrieren lassen. Dieses gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass in der vorliegenden Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg (siehe: Quellenangabe auf Seite 5) zwischen Bielefeld und Gütersloh für die Ortsdurchfahrt kein Zweirichtungsradschnellweg, sondern richtungsgetrennte Radwege neben den Fahrspuren für den Kraftfahrzeugverkehr vorgesehen sind.

werden, an anderen Stellen mit einem erhöhten Querungsbedarf für Fuß- und/oder Radverkehr als Aufstellfläche. Solche Aufstellflächen reduzieren die Trennwirkung der stark befahrenen Straße deutlich und erhöhen die Verkehrssicherheit. Sie sollten an allen heutigen und ggf. zukünftigen Bushaltestellen sowie sonstigen für die Straßenquerung relevanten Stellen vorgesehen werden. In allen übrigen Bereichen kann der Mittelstreifen als Grünfläche mit Baumbesatz ausgebildet werden und damit erheblich zur klimafreundlichen und optischen Aufwertung der gesamten Ortsdurchfahrt beitragen.

Denkbar wäre beispielsweise eine wie heute zweistreifige Straße mit beidseitig breiten, möglichst baulich abgetrennten Rad- und Fußgängerwegen und mit einem überbreiten Mittelstreifen, der unterschiedlich genutzt werden kann. Im Bereich der Knotenpunkte und im Bereich der Geschäftshäuser kann ein solcher Mittelstreifen als Abbiegespur ausgebildet



Erstellt mit der App Streetmix

Durch eine besondere Gestaltung der Eingangsbereiche zur Ortsdurchfahrt beispielsweise durch leichte Verschwenkungen der Fahrbahn für den Kraftfahrzeugverkehr und sehr breite begrünte Mittelinseln sowie auch seitlichen Baumbesatz reduziert sich die optische „Durchschusswirkung“. In der Folge wird eine deutliche Geschwindigkeitsdämpfung erzielt, wie zahlreiche Beispiele umgestalteter Ortseingangsbereiche beweisen. Im Zuge dessen lassen sich auch die Querungsbereiche für den Radverkehr integrieren, wenn beispielsweise seitliche Einrichtungsradswege innerorts zu einem Zweirichtungsradsweg außerorts zusammengefasst werden sollen.



(Foto: Gemeinde Wäschenbeuren)

Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme im Ortseingangsbereich von Wäschenbeuren in Baden-Württemberg; in Ummeln müsste natürlich der Radschnellweg beidseitig integriert werden.

Neben einer veränderten Gestaltung des Straßenraums halten wir die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt für zwingend. Die Reduktion von 50 auf 30 km/h wird nach aller Erfahrung zu einer deutlichen Minderung der KFZ-Verkehrsstärke führen. 20 bis 30 % sind übliche Werte. Die Temporeduzierung wird zudem zu einer deutlichen Reduktion des Verkehrslärms beitragen. Bei unveränderter KFZ-Verkehrsstärke kann man mit 2 bis 3 db rechnen, bei einer Reduktion der Verkehrsmenge entsprechend mehr. Schließlich wird Tempo 30 zu einem gleichmäßigeren Verkehrsfluss beitragen.

Selbstverständlich müssen Maßnahmen zur Einhaltung des Tempolimits umgesetzt werden. Dialogdisplays zur Erinnerung an die Geschwindigkeitsbegrenzung (sog. Teletachos) können zur Akzeptanz des Tempolimits beitragen. Vermutlich werden aber zusätzlich regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen und/oder stationäre Radaranlagen erforderlich sein. Es sollte zudem die Möglichkeit eines Streckenradars geprüft werden. Die Ortsdurchfahrt würde sich für einen entsprechenden Modellversuch eignen.

Verkehrlenkende Maßnahmen sind ein weiteres wichtiges Instrument, um die KFZ-Verkehrsmenge und die Lärmemissionen zu reduzieren. Zu prüfen sind großräumige Maßnahmen, um KFZ-Verkehr von der B61 auf die A2 zu lenken, und LKW-Durchfahrverbote, gegebenenfalls mit zeitlicher Einschränkung auf die Nachtstunden. Bei verkehrlenkenden Maßnahmen müssen selbstverständlich immer auch die Auswirkungen auf das übrige Straßennetz geprüft und bewertet werden.

Eine deutliche Minderung der Lärmemissionen ist entscheidend für die Aufwertung der Ortsdurchfahrt. Deshalb sollte zusätzlich der Einbau von Flüsterasphalt geprüft werden. Ob ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden notwendig sind, muss geprüft werden. Bisher liegen dazu nach unserer Kenntnis keine Berechnungen vor.

Insgesamt kann eine deutliche Abnahme der Lärmimmissionen und damit eine erheblich höhere Wohn- und Aufenthaltsqualität erzielt werden, ohne dass die Kapazität der Straße negativ beeinflusst wird.

Ein ansprechend gestalteter Straßenraum mit hoher Aufenthaltsqualität und sicherer Führung insbesondere des Radverkehrs und des Fußverkehrs bildet generell eine wesentliche Voraussetzung für die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten. Dies kann für Ummeln eine deutlich positive Entwicklung des bisher nicht besonders ausgeprägten Ortskerns an-

stoßen. Das Potential hierfür in Form von Wohnen, Dienstleistungen (z.B. Ärztehaus, Sport und Fitness, Gastronomie) und Geschäften (z.B. Drogerie, Fahrradladen und -werkstatt) ist durchaus gegeben, nicht zuletzt wegen des verbleibenden Durchgangsverkehrs.

4) b) Attraktivierung des Schienenverkehrs

Das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Hauptachse zwischen Hamm und Bielefeld hat in den letzten Jahren eine deutliche Aufwertung erfahren, von der auch die Relation zwischen Gütersloh und Bielefeld profitiert. Die aktuelle Situation des SPNV ist in Kapitel 2)e) beschrieben. Gleichwohl bestehen interessante Möglichkeiten, Verbesserungen zu realisieren.

Die hier aufgeführten Maßnahmen und Vorschläge lehnen sich an die Planungen und Zielvorstellungen an, die der für den SPNV zuständige Zweckverband Nahverkehr West-

falen-Lippe (NWL) in seinem Konzept für eine „S-Bahn OWL“¹ vorsieht. Dieses Konzept weist eine ambitionierte Zielplanung aus, die aber auch kurzfristige Vorstufen zulässt. Vor allem diese werden entscheidend sein, um recht schnell verkehrliche Verlagerungseffekte zu erreichen. Folgende unterstützenswerte Planungen gehen aus der Vorstufe für das Angebot zwischen Gütersloh und Bielefeld hervor:

1) https://www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Projekte/S-Bahn_OWL/S-Bahn_OWL_Kurzfassung_Stand_September2022.pdf

- **Akkubetriebene Züge:** Voraussichtlich ab Ende 2028 wird aus der Regionalbahn RB 67 (Bielefeld – Gütersloh – Warendorf – Münster) eine S-Bahn werden und mit akkubetriebenen Elektrozügen gefahren werden. Sie sind sauberer, leiser, moderner, komfortabler und spurtstärker als die heutigen Dieseltriebwagen.
- **Neue Bahnsteige an den Gleisen für den Güterverkehr entstehen in Gütersloh und Isselhorst-Avenwedde.** Damit entkoppelt sich der Nahverkehr vom verspätungsanfälligen Fernverkehr und der Betrieb kann deutlich pünktlicher werden. So erhält **Isselhorst-Avenwedde eine quasi neue, endlich barrierefreie Bahnstation.** Das Vorhaben ist fest im NRW-Landesprogramm „Robustes Netz I“ verankert, Ziel ist eine Fertigstellung bis Ende der 20er Jahre.
- **Die Reaktivierung der Teutoburger Waldeisenbahn (TWE)** wird ab Ende 2027 nicht nur Verl und Harsewinkel, sondern auch weitere Stadtteile von Gütersloh an die Schienenhauptstrecke anbinden. Die Realisierung wird für Siedlungsbereiche wie auch für Industrie- und Dienstleistungsbetriebe zur Mobilitätsalternative.

Über diese Punkte hinaus regen wir die rasche Realisierung folgender Maßnahmen an, die zum Teil bereits diskutiert oder geplant

werden und wirkungsvolle Effekte im Sinne der ÖV-Nutzung generieren würden:

- **Gütersloh Hauptbahnhof:** Realisierung des Tunneldurchstichs (Verlängerung des Tunnels unter den Gleisen bis in den Bereich hinter dem Bahnhof) zur fußläufigen Direkterschließung
- **Brackwede Bahnhof:** Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes
- **Weitere Bahnhofsumfelder:** Errichtung von Mobilitätsstationen mit Verkehrsverknüpfung (Park & Ride, Bike & Ride, Carsharing, Leihfahrräder, Leihroller, Serviceeinrichtungen) (siehe dazu: standortbezogene Analyse mit Bedarfslisten des NWL mit dem Titel „NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen“¹, 11/2022)
- **Isselhorst-Avenwedde:** Ausnahmsloser Halt aller RB-Züge
- **Weitere Verstärkerzüge** zwischen (Rheda-Wiedenbrück –) Gütersloh – Bielefeld (analog zur morgendlichen Zusatzfahrt des RE78)

Von besonderer Bedeutung ist die Verbesserung der Bus-Bahn-Verknüpfung am Hauptbahnhof Gütersloh. Darauf gehen wir in Abschnitt 4)c) näher ein.

Der Stadtteil Ummeln ist selbst nicht an die Bahn angebunden. Der Bahnhof Ummeln wurde schon vor Jahrzehnten stillgelegt. Eine Wiederinbetriebnahme wird immer wieder angesprochen, hat aber wenig Aussicht auf Erfolg, weil die Dammlage der Gleise die Herstellung eines modernen barrierefreien Haltepunktes extrem erschwert und weil der Haltepunkt weit außerhalb der Siedlungsgebiete liegt. Das Fahrgastpotenzial ist daher als sehr gering einzuschätzen.

Neben den Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und des Angebots halten wir es für wichtig, das Marketing für den SPNV zwischen Rheda-Wiedenbrück, Gütersloh und Bielefeld zu intensivieren. Wir regen an, verstärkt Methoden des Direktmarketings einzusetzen.

Der öffentliche Personenverkehr bietet herausragendes Potenzial, um Wege zwischen Gütersloh und Bielefeld (sowie darüber hinaus) vom Auto hin zum Umweltverbund zu verlagern. Konkrete Planungen – zum Teil mit

bestehenden Finanzierungszusagen – sowie laufende Projekte sind vielversprechend. Es liegt auch am politischen Willen, sich für eine rasche und ganzheitliche Realisierung einzusetzen.

1) https://www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Projekte/Mobilstation_neu/Endbericht/2022-11-10_NWL-Mobilstationen_Endbericht__5__Entwurf_.pdf

4)c) Attraktivierung des Busverkehrs

Hinsichtlich der Gesamtanzahl der Fahrmöglichkeiten an einem Werktag tagsüber verfügt der Ortsteil Ummeln mit vier Fahrten pro Stunde und Richtung auf den ersten Blick über ein durchaus akzeptables ÖPNV-Angebot für den Korridor Bielefeld – Gütersloh. Dieser Eindruck relativiert sich allerdings bei Betrachtung der verschiedenen Fahrwege der regionalen Buslinien 87 und 95 und durch die beiden unterschiedlichen Hauptzielgebiete Brackwede und Bielefeld Innenstadt bzw. in Richtung Gütersloh. Durch eine klare und transparente Linieneinführung zeichnet sich hingegen die Linie 28 aus, die im 30-Minuten-Takt Ummeln mit Brackwede verbindet und dabei einen recht großen

Teil von Ummeln räumlich sehr gut erschließt. Anders ist dieses bei den regionalen Buslinien 87 und 95, die aus Richtung Bielefeld auf verschiedenen Straßen (Brockhagener Straße und Gütersloher Straße) Ummeln erreichen und auch wieder verlassen. Bedingt durch die unterschiedlichen Linieneführungen ergeben sich in Richtung Bielefeld-Innenstadt und in Richtung Gütersloh ein wenig transparentes Liniennetz und Haltestellennetz und für große Bereiche von Ummeln lediglich ein stündliches Angebot.

Eine mögliche Verbesserung ergäbe sich durch die Bündelung von Linien. Ein Ansatz wäre beispielsweise eine Führung der Linie 87



ab Ummeln gemeinsam mit der Linie 95 über die Gütersloher Straße in Richtung Bielefeld Innenstadt ggf. mit einem Endpunkt an der Stadtbahnhaltestelle Brackwede Bahnhof. In diesem Zusammenhang ist auch eine gemeinsame Führung der Linien 87 und 95 ab Isselhorst über die Brockhagener Straße zu überlegen. Hierdurch könnten die Anbindung von Isselhorst und vom westlichen Teil Ummelns an Bielefeld deutlich verbessert werden. Die Bedienung der Brockhagener Straße zwischen Ummeln und Brackwede könnte durch eine Verlängerung der Linie 28 erfolgen, die ebenfalls an der Haltestelle Brackwede Bahnhof enden könnte. Bei einem solchen Linienkonzept würde die Schleifenfahrt der Linie 95 in Ummeln über die Ummelner Straße und Kasseker Straße entfallen, was die Fahrzeit deutlich verkürzen und Zeitverluste beim Umstieg auf die Stadtbahn ausgleichen würde. Eingesparte Betriebsleistungen könnten zu Angebotsverbesserungen in Ummeln selbst genutzt werden. Dadurch würde die schon derzeit gute räumliche Erschließung von Ummeln durch die Linie 28 auch für die Relation Richtung Bielefeld Innenstadt zum Tragen kommen.

In Bezug auf das Fahrtenangebot sind ein 20-Minuten-Takt bei der Linie 28 und auch ein attraktives und transparentes Fahrtenangebot während der Neben- und Schwachverkehrszeiten anzustreben. Letzteres gilt auch für die regionalen Linien.

Das „Brechen“ – also das Starten und Enden – der Linien an der Stadtbahnhaltestelle Brackwede setzt eine attraktive Gestaltung des Verknüpfungspunktes voraus, was wegen der schwierigen räumlichen Verhältnisse nicht ganz einfach, aber auch nicht unmöglich ist. Im Idealfall würden die Bushaltestellen zwischen den Gleisen angeordnet (siehe z. B. die Lösung an der Stadtbahnhaltestelle Lohmannshof), was allerdings eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts und damit erhebliche Eingriffe in die Seitenräume erforderlich machen würde. Eine andere Möglichkeit wäre eine Aufwertung der heutigen Situation mit Bushaltestellen in der Artur-Ladebeck-Straße nahe den Zugängen zum Hochbahnsteig und die Schaffung einer Wendemöglichkeit, die weniger in den Seitenraum eingreifen würde.

Im Kreis Gütersloh hat der Busverkehr als Zu- bzw. Abbringer zum Schienenverkehr eine große Bedeutung. Zur Verbesserung der heutigen Situation sind hierzu in erster Linie Optimierungen der Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn erforderlich. Das erfordert eine Taktverdichtung der Stadtbusse in Gütersloh. Ohnehin entspricht der 30-Minuten-Takt auf den Gütersloher Stadtbuslinien nicht den Ansprüchen einer Stadt mit rund 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. In Städten dieser Größenordnung sind an anderen Stellen zumindest auf Hauptachsen mindestens 15-Minuten-Takte, teilweise sogar 10-Minuten-Takte

die Regel. Eine deutliche Angebotsausweitung ist für Gütersloh auch für die Neben- und Schwachverkehrszeiten anzustreben.



Tür-an-Tür-Umstieg Lohmannshof

(Foto: Dirk Artschwager)

Die Schaffung durchgehend attraktiver Umsteigeverhältnisse zwischen Bus und Bahn ist auch bei den regionalen Buslinien, welche die Bahnhöfe Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück bedienen, wichtig (zum Teil ist das schon gelungen).

Für Bereiche, die über keinen Schienenverkehr verfügen und mit diesem nur über Umwege verknüpft werden können, kommen Schnellbusverbindungen in Betracht. Als Beispiel sei Verl mit seiner relativ hohen Pendlerzahl nach Bielefeld genannt. Eine Schnellbuslinie als attraktive Alternative zum Auto bietet sich hier geradezu an und findet sich auch im 3. Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld wieder¹.

Neben der Netz- und Angebotsplanung ist auch die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen mit Hochborden, Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten, Displays zur Fahrgastinformation sowie sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder von außerordentlich großer Bedeutung, denn Haltestellen sind eine der Visitenkarten des öffentlichen Verkehrs. Zu einem guten SPNV/ÖPNV-Gesamtsystem gehören ebenso Beschleunigungsmaßnahmen, Vorrangschaltungen und Anschlusssicherungssysteme, um eine verlässliche Wegekette auch bei Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zu gewährleisten.

¹) https://www.bielefeld.de/sites/default/files/datei/2023/20230214_NVP-FINAL-Text-aktualisiert-TOB.pdf

4) d) Attraktivierung des Rad- und Fußverkehrs

Fuß- und Radverkehr spielen aktuell in der Ortsdurchfahrt Ummeln fast keine Rolle. Der viel zu schmale Fußweg an der Nordwestseite lädt auch wahrlich nicht zum Flanieren ein. Selbst ein Weg wie der von den Läden Bäckerei/Fleischerei/Markant-Markt bis zur Apotheke mit kaum 200 m wird von fast niemandem zu Fuß zurückgelegt. Neben der Reduktion der KFZ-Verkehrsmenge und damit des Lärms sind angemessen breite Gehwege eine wichtige Voraussetzung für mehr Fußverkehr. Die „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen“ (FGSV) empfiehlt für eine solche Straße eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m. Entsprechende Gehwege sollten auf beiden Seiten vorgesehen werden. Wir haben schon an anderer Stelle (siehe 2)e)) darauf hingewiesen, dass der Fußverkehr durch sichere Querungsmöglichkeiten gefördert werden muss. Eine gesicherte Querung (Zebrastreifen) sollte im Bereich der Einmündung des Bohlenwegs eingerichtet werden und mindestens eine weitere gesicherte Querung an geeigneter Stelle. Bei der Platzierung von Querungen müssen vor allem die Wegebeziehungen zu Kitas und Schulen beachtet werden.

Wir haben die Gehwegsituation außerhalb der eigentlichen Ortsdurchfahrt nicht näher betrachtet. Sichere Gehwege zu Schulen, Kitas und Bushaltestellen mit guter Ausleuchtung sind essentiell.

Beim Radverkehr sind die Beiträge zur Reduktion des autobasierten Binnenverkehrs und des KFZ-Durchgangsverkehrs zu unterscheiden.

Die Siedlungsgebiete zwischen Gütersloher Straße/Steinhagener Straße/Brockhagener Straße/Ummostraße und östlich der Kasseler Straße sind deutlich weniger als 1 km von der kleinen Einkaufsmeile an der Gütersloher Straße entfernt, eigentlich gute Bedingungen für die Nahversorgung und ideal für die Nutzung des Fahrrads. Um die Radnutzung zu fördern, müssten moderne Radabstellanlagen geschaffen und die Radwegeverbindungen

zum Zentrum verbessert werden. So müsste dringend an der Kasseler Straße ein Radweg angelegt werden. Alternativ würde – als Mindestmaßnahme – auch eine Tempobegrenzung auf 30 km/h das Radfahren sicherer machen. Dasselbe gilt für die Steinhagener Straße und die Ummelner Straße. In der Straße „Am Spekkel“ wird der Radverkehr durch Parken im Straßenraum auf der Südseite stark behindert. Hier sind Verbesserungen notwendig. Auch an der Umlostraße wäre ein Radweg wünschenswert, dürfte aber aus Platzgründen kaum umsetzbar sein. Immerhin gibt es dort Tempo 30, leider nur in dem Abschnitt von der Gütersloher Str. bis zum Abzweig zur Schule. Der restliche Abschnitt bis zur Brockhagener Straße sollte ebenfalls mit 30 km/h ausgeschildert werden, insbesondere weil es hier auf der Ostseite weder einen Fuß- noch einen Radweg gibt. Die genannten Maßnahmen können den auto-basierten Binnenverkehr deutlich reduzieren.

Zur Reduktion des Durchgangsverkehrs kann der geplante Radschnellweg RS2.0 beitragen. Wie bereits in 4)a) beschrieben sollen Einrichtungsradwege in normgerechter Breite auf beiden Seiten der Gütersloher Straße angelegt werden. Die mögliche Reduktion des Durchgangsverkehrs durch Verlagerung von Autofahrten aufs Fahrrad ist in einer Potenzialanalyse¹ durch das Ingenieurbüro SHP (Hannover) untersucht worden. Danach ist mit einer Reduktion des Autoverkehrs bis zu 2.000 KFZ/24 h zu rechnen. Der Effekt wird vor allem auf den Fahrzeitgewinn und die Komfortverbesserung zurückgeführt. Auch die zunehmende Nutzung von Pedelecs stärkt den Radverkehr über weitere Entfernungen.

Damit auch für die Ummelner Bürger* innen das Potenzial des Radschnellwegs genutzt werden kann, müssen gute Anschlüsse an die querenden Straßen geschaffen werden. Das gilt insbesondere für die Steinhagener Straße, die Ummelner Straße, die Kasseler Straße und die Umlostraße.

1) <https://anwendungen.bielefeld.de/bi/getfile.asp?id=794552&type=do>

4) e) Betriebliches Mobilitätsmanagement, Job-Tausch-Börse und Homeoffice

Der entscheidende Faktor beim Durchgangsverkehr auf der Ortsdurchfahrt sind die Pendler*innen zwischen Bielefeld und dem

Kreis Gütersloh, insbesondere die Berufspendler*innen. Der Pendleratlas der Arbeitsagentur liefert dazu folgende Zahlen¹:

Stand Juni 2023	aus/nach Bielefeld	aus/nach Gütersloh
sozialversicherungspflichtige Berufsauspendler	43.727	16.732
sozialversicherungspflichtige Berufseinpender	77.699	20.499
Summe	121.426	37.231

Hier sind nur die sozialversicherungspflichtigen Berufspendler*innen erfasst. Sonstige Berufspendler*innen (z. B. Freiberufler*innen) und sonstige Pendler*innen (für Kultur, Einkaufen, Ausbildung, Gesundheit etc.) sind nicht erfasst. Dazu gibt es derzeit auch nur Schätzungen. Über die Verkehrsmittelwahl der Pendler*innen sind ebenfalls nur Schätzungen bekannt.

Durch betriebliches Mobilitätsmanagement kann die Verkehrsmittelwahl entscheidend beeinflusst werden. Wichtige Instrumente sind:

- Für die Fahrradnutzung: Jobrad, Bereitstellung von Dusch- und Umkleidemöglichkeiten, sichere, möglichst wettergeschützte Abstellanlagen, Ladestationen für E-Räder
- Für die ÖPNV-Nutzung: Jobtickets

Unterstützend kann eine Bewirtschaftung von Mitarbeiterstellplätzen wirken, gegebenenfalls durch steuerliche Maßnahmen.

Es ist zu erwarten, dass es in der Gruppe der Auspendler*innen und der Gruppe der Einpendler*innen Personen mit demselben Beruf bzw. vergleichbarer Qualifikation gibt, also eine IT-Fachfrau, die in Bielefeld wohnt und im Kreis Gütersloh arbeitet, und eine IT-Fachfrau, die im Kreis Gütersloh wohnt und in Bielefeld arbeitet oder ein Krankenpfleger, der in Bielefeld wohnt und in einem Krankenhaus in Gütersloh arbeitet, und ein Krankenpfleger, für den das Umgekehrte gilt.

Die Idee einer Job-Tausch-Börse besteht nun darin, solche Personen-Duos zu identifizieren und die Möglichkeit eines Job-Tauschs auszuloten. Jeder Job-Tausch würde vier Pendlerbewegungen einsparen.

Selbstverständlich hängt dies von vielen Faktoren ab, auch durchaus von sehr subjektiven. Aber wir finden, dass es sich lohnt, eine Job-Tausch-Börse auszuprobieren. Die Idee ist nicht neu. Im Netz findet man diverse Ansätze dafür. Tausch-Börsen für Beamte sind gut etabliert. Ein interessantes, rein online basiertes Modell² wird in der Schweiz erprobt.

Vielversprechend ist auch das Potential der Verkehrsvermeidung durch engagierte Homeoffice-Initiativen, die Anreize zur Einrichtung und Nutzung technischer Möglichkeiten für mobiles Arbeiten bzw. Homeoffice schaffen. Die Initialleistung dafür kann durch Kommunen kommen oder durch die Wirtschaft und den Handel selbst, zumal neben der Verkehrsvermeidung messbare monetäre Einsparmöglichkeiten bestehen.

1) <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.htm>

2) <https://www.watson.ch/schweiz/wirtschaft/389276965-job-tauschen-statt-pendeln-diese-website-will-lange-arbeitswege-beseitigen>
und www.tausche-job.ch

5) Zusammenfassung

Die Verkehrswende erfordert Mut, vertraute, scheinbar erfolgreiche Planungspfade zu verlassen und neue Wege einzuschlagen. Neue Wege müssen aus dem Ziel entwickelt werden, den Autoverkehr insgesamt zu reduzieren und in den städtischen Quartieren Lösungen zu finden, die Lebens- und Aufenthaltsqualität zusammen mit einer guten Versorgung durch Einzelhandel und Dienstleistungen gewährleisten.

Das Projekt „A33/B61n Zubringer Ummeln“ (üblicherweise mit „B61n Ortsumgehung Ummeln“ bezeichnet) gehört zu einem Planungspfad, der über Jahrzehnte zur Zunahme der PKW-Zulassungszahlen und der Reiseweiten sowie zur Ausweitung des Fernstraßennetzes geführt hat. Dieser Planungspfad ist nicht mit den Zielen des Klimaschutzes und der Verkehrswende verträglich. Es kommt hinzu, dass seit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bereits 14 Jahre vergangen sind, ohne dass irgendetwas zur Veränderung der trostlosen Situation in der Ortsdurchfahrt getan

worden wäre. Ein Planfeststellungsbeschluss ist nicht in Sichtweite. Bis zu einem potentiellen Baubeginn der Ortsumgehung dürften noch mindestens 7 bis 10 Jahre vergehen.

Es gibt erhebliche Zweifel, ob der Bund dann noch ein solches Projekt, das mit vielen weiteren Vorhaben in Konkurrenz steht, finanzieren würde. Es kommt ein weiterer schwerwiegender Grund hinzu: Auch aus lokaler Sicht halten wir den Bau der Ortsumgehung nicht für wünschenswert, weil dadurch die KFZ-Verkehrsmenge in der Ortsdurchfahrt Ummeln von ca. 17.000 KFZ/Tag auf ca. 3.500 KFZ/Tag reduziert und damit die wirtschaftliche Basis für die Nahversorgung des Ortsteils Ummeln mit Einzelhandel und Dienstleistungen gefährdet würde.

Wir plädieren deshalb dafür, unverzüglich mit der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Ummeln zu beginnen. Wir schlagen vor, die Neugestaltung als Modellprojekt durchzuführen, das insbesondere die folgenden Bausteine integriert:

- Verkehrsberuhigung (Tempo 30, Prüfung verkehrslenkender Maßnahmen, insbesondere Durchfahrverbote für LKW, ggf. zeitlich limitiert) mit deutlicher Reduktion der Lärmbelastung und erheblichem Mehrwert für Anwohner und Handel
- Integration des geplanten Radschnellwegs Gütersloh – Bielefeld – Herford
- Neugestaltung des Straßenquerschnitts mit dem Ziel, die Trennwirkung der vielbefahrenen Straße zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität deutlich zu verbessern
- Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Die ist nicht nur wichtig zur Stärkung des innerörtlichen Fuß- und Radverkehrs, sondern auch für die Zuführung zum Radschnellweg, also zum überörtlichen Radverkehr. Moderne komfortable Abstellanlagen für Fahrräder in der Ortsdurchfahrt müssen in ausreichender Zahl bereit gestellt werden.
- Aufwertung und Verbesserung des Schienenverkehrs im Korridor Bielefeld – Gütersloh einschließlich der Busanbindung an den Bahnhaltdepunkten. Im Sinne einer multimodalen Verkehrsmittelwahl müssen die Bahnhöfe gut mit Sharing-Angeboten sowie P&R- und B&R-Plätzen ausgestattet werden. Ein verstärktes Marketing für die Nutzung der Bus- und Schienenverbindungen ist notwendig.

- Aufwertung und Verbesserung des Busverkehrs in Ummeln und im Korridor Bielefeld – Gütersloh
- Umsetzung von Maßnahmen zur Reduktion der Pendlerströme, z. B. durch eine Job-Tausch-Börse, Homeoffice-Initiativen und gezieltes Mobilitätsmanagement bei Firmen mit vielen Pendlern
- Prüfung der Neuansiedlung von Nutzungen im Bereich der Ortsdurchfahrt, z. B. Ärztehaus, Sport & Fitness, Dienstleistungen rund ums Fahrrad, Gastronomie
- Ausrichtung bereits eingeleiteter Bauleitverfahren (z. B. Komplex Lidl/Sportmühle) auf die städtebauliche Aufwertung der Ortsmitte Ummeln.

Zu den Autoren

Dirk Artschwager (67) ist diplomierte(r) Bauingenieur mit der Fachrichtung Verkehrswesen und war von 1988 bis 2019 als Verkehrsplaner und stellvertretender Betriebsleiter bei moBiel in Bielefeld beschäftigt. Nach dem Studium war er als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau an der Universität Hannover tätig und arbeitete dort schwerpunktmäßig an diversen Gutachten und Verkehrsentwicklungsplänen mit. Derzeit ist er stellvertretender Vorsitzender von „Bielefeld pro Nahverkehr e.V.“, dem er seit 2008 als Mitglied angehört.

Michael Dresbach (70) ist Sonderpädagoge mit Studienschwerpunkt Geografie. Er betreute von 1997 bis 2000 beim Verkehrsverbund OstWestfalenLippe (VOWL) als Projektmanager das Weltweite Projekt der Weltausstellung „RegionalStationZukunft – mehr als eine Bahnsteigkante/ Bahnstation Zukunft – OstWestfalenBahn“, das die beispielhafte Ertüchtigung der Bahnstrecke „Haller Willem“ (RB 75 Bielefeld – Dissen/Bad Rothenfelde) bezüglich der Streckensanierung sowie der Bahnhofsumfeld- und Siedlungsentwicklung zum Thema hatte. Von 2000 bis 2002 war er beim VOWL für den Integralen Takt-Fahrplan (ITF) und die Modernisierung sowie Reaktivierung von BahnStationen zuständig. Er ist Mitglied von „Bielefeld pro Nahverkehr e.V.“

Dr. Godehard Franzen (80) ist promovierter Physiker und war bis 2007 als Studienprofessor am Oberstufen-Kolleg der Universität Bielefeld tätig. 1992/93 volontierte er in einem Bochumer Büro für kommunale Infrastrukturplanung (4 Monate in Vollzeit, 1 Jahr in Teilzeit). Von 1994 bis 2004 war er Mitglied im Stadtrat und bekleidete etliche herausgehobene Funktionen, u.a. war er von 2000 bis 2005 Aufsichtsratsvorsitzender von moBiel und von 1999 bis 2004 Vorsitzender des Umwelt- und Stadtentwicklungsausschusses. Von 2008 bis 2021 war er Vorsitzender von „Bielefeld pro Nahverkehr e.V.“, 2019 war er Initiator des Aktionsbündnisses „Mut zur Verkehrswende“.

Rolf Potschies (71) ist Diplom-Soziologe, Studium an der Universität Bielefeld, Praxisschwerpunkt „Raum- und Regionalplanung“. Von 1984 bis 2016 beschäftigt bei der Arbeiterwohlfahrt (AWO), Kreisverband Bielefeld e.V.. Dort seit 1990 in den Funktionen des Geschäftsführers und des Vorstandsvorsitzenden. Langjährige Mitgliedschaften in der Arbeitsgemeinschaft Bielefelder Wohlfahrtsverbände und im Jugendhilfeausschuss der Stadt Bielefeld. Mitglied beim Aktionsbündnis „Mut zur Verkehrswende“ seit 2019, seit Ende 2021 Mitglied im Sprecher*innenrat von „Mut zur Verkehrswende“.

Kai Schulte (51) ist Diplom-Geograph und als Verkehrsplaner für den Bereich Schiene tätig. Von 1999 bis 2020 arbeitete er beim Verkehrsverbund OstWestfalen-Lippe, dabei zwischen 2006 und 2018 als Fachgebietsleiter für Infrastruktur, Planung und Marketing, anschließend als stellvertretender Geschäftsführer. 2020 wechselte er zum Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe. Dort leitet er das landesweit tätige KompetenzCenter Integraler Taktfahrplan NRW und setzt Akzente zum Schienenpersonennahverkehr als Baustein der nachhaltigen Mobilität. Privat ist er im Klima- und Naturschutz aktiv, unter anderem bei den Parents For Future Bielefeld.

Tabellen

Bedienung der Buslinien und der Eisenbahnlinien

Verkehrsangebot Montag bis Freitag

Linie	Fahrtweg	Betriebszeit	Takt	Anmerkungen
28	Ummeln – Brackwede Jahnplatz und zurück	05:30 – 20:30	30	
87	Bielefeld Hbf. – Ummeln – Isselhorst – Gütersloh ZOB	05:15 – 20:45	60	Gemeinsam mit Linie 95 unge- fährer 30-Minuten-Takt; zusätz- liche Fahrten im Schülerverkehr
95	Bielefeld Hbf. – Ummeln – Isselhorst – Gütersloh ZOB und zurück	04:45 – 21:00	60	Gemeinsam mit Linie 87 unge- fährer 30-Minuten-Takt; zusätz- liche Fahrten im Schülerverkehr
128	Rundverkehr Brackwede – Ummeln – Brackwede	20:30 – 00:30	60	

Verkehrsangebot Samstag

Linie	Fahrtweg	Betriebszeit	Takt	Anmerkungen
28	Ummeln – Brackwede Jahnplatz und zurück	06:30 – 09:30 09:30 – 20:00	60 30	
87	Bielefeld Hbf. – Ummeln – Isselhorst – Gütersloh ZOB	06:15 – 20:45	60	Gemeinsam mit Linie 95 unge- fährer 30-Minuten-Takt
95	Bielefeld Hbf. – Ummeln – Isselhorst – Gütersloh ZOB	06:45 – 21:15	60	Gemeinsam mit Linie 87 unge- fährer 30-Minuten-Takt
128	Rundverkehr Brackwede – Ummeln – Brackwede	20:30 – 00:30	60	
N7	Rundverkehr Jahnplatz – Brackwede – Ummeln – Jahnplatz	01:00 – 05:00 05:00 – 06:30	60 30	
N11	Bi. Jahnplatz – Ummeln – Isselhorst – Gütersloh ZOB und zurück	01:00 – 05:00	30	

Verkehrsangebot Verkehrsangebot Sonntag und Feiertag

Linie	Fahrtweg	Betriebszeit	Takt	Anmerkungen
28	Ummeln – Brackwede Jahnplatz und zurück	12:30 – 20:00	60	
87	Bielefeld Hbf. – Ummeln – Isselhorst – Gütersloh ZOB	11:15 – 20:45	120	Gemeinsam mit Linie 95 unge- fährer 60-Minuten-Takt
95	Bielefeld Hbf. – Ummeln – Isselhorst – Gütersloh ZOB	12:15 – 21:15	120	Gemeinsam mit Linie 87 unge- fährer 60-Minuten-Takt
128	Rundverkehr Brackwede – Ummeln – Brackwede	05:15 – 08:45 09:00 – 12:30 20:30 – 00:30	60 ^{ALF} 60 60	
N7	Rundverkehr Jahnplatz – Brackwede – Ummeln – Jahnplatz	01:00 – 08:00	60	
N11	Bi. Jahnplatz – Ummeln – Isselhorst – Gütersloh ZOB und zurück	01:00 – 05:00	60	

Regionaler Schienenverkehr im Kreis Gütersloh

Auf der Verkehrsachse Rheda-Wiedenbrück – Gütersloh – Bielefeld verkehren in regelmäßigem Takt drei Eisenbahnlinien des Nahverkehrs, verstärkt um eine Fahrt einer vierten Linie:

SPNV-Angebot zwischen Rheda-Wiedenbrück und Bielefeld

Linie	Takt	Verlauf	Halte zw. BI und GT
RE 6 (RRX)	Stündlich	Minden – Hamm – Düsseldorf – Köln	Ohne Zwischenhalt
RB 67	Stündlich	Bielefeld – Warendorf – Münster	Brackwede, Isselhorst-Avenwedde
RB 69	Stündlich	Bielefeld – Hamm – Münster	Brackwede Isselhorst-Avenwedde (2-stündlich)
RE 78	Verstärker am Morgen	Rheda-Wd. – Bielefeld – Minden	Brackwede, Isselhorst-Avenwedde

Glossar

Direktmarketing

Als Direktmarketing bezeichnet man Werbemaßnahmen, die sich direkt an einzelne Kunden und Kundengruppen richten und eine Antwort oder eine Reaktion des angesprochenen Kunden zum Ziel haben.

induzierter Verkehr

Zusätzlicher Verkehr, der auf den Ausbau der Verkehrswege und sonstige Verbesserungen des Verkehrsangebotes zurückzuführen ist.

INSEK (*integriertes Stadtentwicklungskonzept*)

Ein INSEK ist ein mittelfristiges strategisches Konzept für einen funktional zusammenhängenden Stadtbereich, das auf der Basis einer Bestandsanalyse verschiedene Umsetzungsziele sowie eine Gesamtstrategie benennt. Für die Erarbeitung und Umsetzung eines INSEK stellt das Land NRW Fördermittel zur Verfügung.

Modal Split

Der Modal Split ist ein Indikator für die Aufteilung des Verkehrsmarktes auf die verschiedenen Verkehrsträger. Er gibt den prozentualen Anteil der einzelnen Verkehrsträger an den täglichen Wegen an. In Städten wird er in der Regel durch Haushaltsbefragungen ermittelt.

Planfeststellung

Die Planfeststellung ist ein besonderes Verwaltungsverfahren über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Vorhaben und Infrastrukturmaßnahmen. Vorhaben wie beispielsweise eine Eisenbahntrasse, ein Flughafen oder ein neuer Abschnitt einer Bundes- oder Landesstraße berühren wegen ihrer räumlichen Dimensionen und tatsächlichen Auswirkungen (Lärm, Beeinträchtigung der Umwelt, Kosten) eine Vielzahl öffentlicher und privater Belange. Sie bedürfen einer besonderen Ermittlung und Abwägung in einem formalisierten Verfahren. Das Planfeststellungsverfahren wird in den §§ 72 bis 78 Verwaltungsverfahrensgesetz näher geregelt. Die Durchführung der Planfeststellungsverfahren und die abschließende Entscheidung liegen in der Zuständigkeit der Bezirksregierungen. Der abschließend erlassene Planfeststellungsbeschluss ist ein Verwaltungsakt, der beim zuständigen Verwaltungsgericht beklagt werden kann.

SUMP (*sustainable urban mobility plan; nachhaltiger städtischer Verkehrsentwicklungsplan*)

Bei einem SUMP handelt sich um einen strategischen Plan, der auch einen umsetzungsorientierten Maßnahmenplan umfasst. Ziel eines solchen Plans ist die Bereitstellung qualitativ hochwertiger und nachhaltiger Mobilitätsangebote. Die EU stellt für die Erarbeitung und Umsetzung eines SUMP Fördermittel zur Verfügung.

Verkehrsmodell

Ein Verkehrsmodell ist eine detaillierte digitale Nachbildung eines realen Verkehrs- und Flächennutzungssystems. Es bildet die zahlreichen komplexen Bewegungsmuster und -entscheidungen der Menschen und damit die Höhe der Nachfrage nach Mobilität in Relation zu den Kapazitäten im Netz ab.

Impressum

Bielefeld pro Nahverkehr e. V.

Dirk Artschwager, Stellvertretender Vorsitzender

www.bielefeld-pro-nahverkehr.de

Grafik und Gestaltung: Grafikbüro Sabine Schiche

Druck auf 100% Recycling-Papier

Juni 2024



Bielefeld, im Juni 2024